



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2017/635 végrehajtási rendelete (2017. március 30.) egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról 1
- ★ A Bizottság (EU) 2017/636 végrehajtási rendelete (2017. március 30.) egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról 4
- ★ A Bizottság (EU) 2017/637 végrehajtási rendelete (2017. április 4.) az ISIL-lel (Dáíssal) és az al-Kaida szervezetekkel összeköttetésben álló egyes személyekkel és szervezetekkel szemben meghatározott egyes korlátozó intézkedések bevezetéséről szóló 881/2002/EK tanácsi rendelet 265. alkalommal történő módosításáról 7
- A Bizottság (EU) 2017/638 végrehajtási rendelete (2017. április 4.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 9

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2017/639 határozata (2016. szeptember 30.) az Emsländische Eisenbahn GmbH (Németország) részére nyújtott SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2016) 6232. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 11

Helyesbítések

- ★ Helyesbítés az ISIL-lel (Dáíssal) és az al-Kaida szervezetekkel összeköttetésben álló egyes személyekkel és szervezetekkel szemben meghatározott egyes korlátozó intézkedések bevezetéséről szóló 881/2002/EK tanácsi rendelet 261. alkalommal történő módosításáról szóló, 2017. február 24-i (EU) 2017/326 bizottsági végrehajtási rendelethez (HL L 49., 2017.2.25.) 40

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

- ★ Helyesbítés a büntetőeljárások során a gyanúsítottak és a vádlottak, valamint az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban a keresett személyek költségmentességéről szóló, 2016. október 26-i (EU) 2016/1919 európai parlamenti és tanácsi irányelvhez (HL L 297., 2016.11.4.) 40
- ★ Helyesbítés az Európai Unióban működő mezőgazdasági üzemek jövedelmére és üzleti tevékenységére vonatkozó számviteli adatok gyűjtésére szolgáló hálózat létrehozásáról szóló 1217/2009/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 2015. február 3-i (EU) 2015/220 bizottsági végrehajtási rendelethez (HL L 46., 2015.2.19.) 41

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/635 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2017. március 30.)

egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló, 2013. október 9-i 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 57. cikke (4) bekezdésére és 58. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2658/87/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ mellékletét képező Kombinált Nomenklatúra egységes alkalmazása érdekében intézkedéseket szükséges elfogadni az e rendelet mellékletében meghatározott áruk besorolásáról.
- (2) A 2658/87/EGK rendelet meghatározza a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére vonatkozó általános szabályokat. Ezeket a szabályokat kell alkalmazni bármely más olyan nomenklatúrára vonatkozóan is, amely részben vagy egészben a Kombinált Nomenklatúrán alapul, vagy azt bármilyen további albontással egészíti ki, és amelyet az árukereskedelemhez kapcsolódó tarifális és más intézkedések alkalmazása céljából az Unió valamely más rendelkezése hoz létre.
- (3) Az említett általános szabályok értelmében a mellékletben szereplő táblázat 1. oszlopában leírt árukat a táblázat 3. oszlopában feltüntetett indokok alapján a 2. oszlopban megjelölt KN-kód alá kell besorolni.
- (4) Indokolt úgy rendelkezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó áruk tekintetében kibocsátott, de az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítást a jogosult – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – meghatározott ideig továbbra is felhasználhatja. Ezt az időszakot három hónapban kell meghatározni.
- (5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Vámkódexbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A melléklet táblázatának 1. oszlopában leírt árukat a Kombinált Nomenklatúrában a táblázat 2. oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

2. cikk

Az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítás – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – e rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdve három hónapig továbbra is felhasználható.

⁽¹⁾ HL L 269., 2013.10.10., 1. o.

⁽²⁾ A Tanács 2658/87/EGK rendelete (1987. július 23.) a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról (HL L 256., 1987.9.7., 1. o.).

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2017. március 30-án.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Stephen QUEST
főigazgató
Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság*

MELLÉKLET

Árumegevezés	Besorolás (KN-kód)	Indokolás
(1)	(2)	(3)
<p>Átlátszó műanyagból készült, üres, henger alakú patron formájú árucikk, kb. 44 mm hosszú és az alsó végét védőkupak gyanánt levehető műanyag dugasz védi. A patron felső része szipka alakú, kis méretű nyílással, amelyen keresztül a gőzt be lehet lélegezni.</p> <p>Az üres patron a felhasználó tölti fel egy „e-folyadék” néven ismert különleges folyadékkal, majd behelyezi az elektromos cigarettába. Ugyanazt a patron 10–20 alkalommal újra lehet tölteni és fel lehet használni dohányzás céljára, mielőtt hulladékként kidobásra kerül.</p> <p>A szipka azt a szerepet tölti be, mint a hagyományos, dohányból készült cigaretták szűrője. Miután a patron beillesztésre került az elektromos cigarettába, a felhasználó a szájába veszi a szipka végét, és belélegzést végez. Ennek hatására a porlasztó az elektromos cigarettában finoman áramló párává alakítja a folyadékot, amely a szipkán keresztül kibocsátásra kerül a felhasználó szájába.</p> <p>Lásd a képeket (*).</p>	8543 90 00	<p>A besorolást a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére vonatkozó 1. és 6. általános szabály, a 39. árucsoporthoz tartozó Megjegyzések 2. s) pontja, a XVI. áruosztályhoz tartozó Megjegyzések 2. b) pontja, valamint a 8543 és a 8543 90 00 KN-kódok szövege határozza meg.</p> <p>A felhasználó a szipka nélkül nem venné az elektromos cigarettát a szájába, és áramló pára sem kerülne kibocsátásra, ha a szipka nem hozná működésbe a porlasztót. Ezért a felső részén különleges kialakítású patron az elektromos cigaretta működtetése szempontjából elengedhetetlen alkatrész, és nem csupán egy egyszerű műanyag tartály.</p> <p>A 3926 vámtarifaszám alá, műanyagból készült áruként történő besorolás ezért kizárt.</p> <p>A Harmonizált Rendszer Bizottság 8543 70/5 számú Áruosztályozási Véleményének megfelelően a teljes elektromos cigaretta a 8543 70 alszám alá sorolandó mint máshol nem említett elektromos gép és készülék.</p> <p>A patron tehát a 8543 90 00 KN-kód alá, ebben az árucsoportban máshol nem említett, egyedi feladatokat ellátó elektromos gép és készülék alkatrészeként kell besorolni.</p>

(*) A képek csupán tájékoztató jellegűek.



A BIZOTTSÁG (EU) 2017/636 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE
(2017. március 30.)
egyes áruk Kombinált Nomenklatúra szerinti besorolásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló, 2013. október 9-i 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 57. cikke (4) bekezdésére és 58. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2658/87/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ mellékletét képező Kombinált Nomenklatúra egységes alkalmazása érdekében intézkedéseket szükséges elfogadni az e rendelet mellékletében meghatározott áruk besorolásáról.
- (2) A 2658/87/EGK rendelet meghatározza a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére vonatkozó általános szabályokat. Ezeket a szabályokat kell alkalmazni bármely más olyan nomenklatúrára vonatkozóan is, amely részben vagy egészben a Kombinált Nomenklatúrán alapul, vagy azt bármilyen további albontással egészíti ki, és amelyet az árukereskedelemhez kapcsolódó tarifális és más intézkedések alkalmazása céljából az Unió valamely más rendelkezése hoz létre.
- (3) Az említett általános szabályok értelmében a mellékletben szereplő táblázat 1. oszlopában leírt árukat a táblázat 3. oszlopában feltüntetett indokok alapján a 2. oszlopban megjelölt KN-kód alá kell besorolni.
- (4) Indokolt úgy rendelkezni, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó áruk tekintetében kibocsátott, de az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítást a jogosult – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – meghatározott ideig továbbra is felhasználhatja. Ezt az időszakot három hónapban kell meghatározni.
- (5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Vámkódexbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A melléklet táblázatának 1. oszlopában leírt árukat a Kombinált Nomenklatúrában a táblázat 2. oszlopában megjelölt KN-kód alá kell besorolni.

2. cikk

Az e rendelet rendelkezéseivel összhangban nem álló kötelező érvényű tarifális felvilágosítás – a 952/2013/EU rendelet 34. cikkének (9) bekezdésével összhangban – e rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdve három hónapig továbbra is felhasználható.

⁽¹⁾ HL L 269., 2013.10.10., 1. o.

⁽²⁾ A Tanács 2658/87/EGK rendelete (1987. július 23.) a vám- és a statisztikai nomenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról (HL L 256., 1987.9.7., 1. o.).

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2017. március 30-án.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Stephen QUEST
főigazgató
Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság*

MELLÉKLET

Árumegevezés	Besorolás (KN-kód)	Indokolás
(1)	(2)	(3)
<p>Ülés biztonsági övének zárószervezeteként használandó övcsatpár. Minden egyes csat egy fém zárószervezetből, egy műanyag tokból, egy textil pántból, fém összekötő elemekből és egy elektromos érzékelőből áll, amely audiojelet bocsát ki, ha a jármű ülésének biztonsági övét elmulasztották becsatolni.</p> <p>A termék teljes összetétele tömegszázalékban: szénacél 56 %, műanyag 21 %, textil 13 % és más anyagok 10 %.</p> <p>Biztonsági övszerelvények alkotórésze például gépjárművek üléseihez.</p> <p>Lásd a képet (*).</p>	8308 90 00	<p>A besorolást a Kombinált Nomenklatúra értelmezésére vonatkozó 1., 3. b), 4. és 6. általános szabály, a XV. áruosztályhoz tartozó Megjegyzések 3. pontja, valamint a 8308 és a 8308 90 00 KN-kódok szövege határozza meg.</p> <p>A termék objektív jellemzői alapján egy csat, mivel zárószervezetként funkcionál.</p> <p>A 8301 vtsz. alá történő besorolás mint zár nem nemesfémből kizárt, mivel a termék se nem kulcsos, illetve betű- vagy számkombinációs rögzítőszervezet, sem pedig elektromos zár (lásd még HR Magyarázat 8301 vámtarifaszámhoz tartozó magyarzatát).</p> <p>A 8302 vtsz. alá történő besorolás mint nem nemesfémből készült vasalás, veret, szerelvény és hasonló áru karosszériához kizárt, mivel az árucikk nem a gépjármű-karosszéria alkatrészét, hanem az ülés biztonsági övszerelvényének az alkatrészét képezi.</p> <p>A terméknek biztonsági öv alkatrészeként a 8708 vtsz. alá történő besorolása is kizárt, mivel e vtsz. alá a 8701–8705 vtsz. alá sorolt gépjárművekbe szerelt biztonsági övek és nem azok alkatrészei tartoznak.</p> <p>A terméknek nem teljesen kész biztonsági övként a 8708 21 vtsz. alá történő besorolása szintén kizárt, mivel a termék egy teljes biztonsági övnek (amely öt fő alkatrészből áll: csatok, övviszahúzó, rögzítők, hevederek és övcsatlakozók) csupán egy alkotórészét képezi és így nem rendelkezik a kész- vagy befejezett árucikk lényeges jellemzőivel.</p> <p>A szóban forgó termék objektív tulajdonságai és jellemzői alapján nem sorolható egyetlen vtsz. alá sem, ugyanakkor objektív tulajdonságai és jellemzői alapján a 8308 vtsz. alá tartozó csatokhoz hasonlít. Ezért a terméket a 8308 90 00 KN-kód alá, nem nemesfémből készült csatként kell besorolni.</p>

(*) A kép csupán tájékoztató jellegű.



A BIZOTTSÁG (EU) 2017/637 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2017. április 4.)****az ISIL-lel (Dáissal) és az al-Kaida szervezetekkel összeköttetésben álló egyes személyekkel és szervezetekkel szemben meghatározott egyes korlátozó intézkedések bevezetéséről szóló 881/2002/EK tanácsi rendelet 265. alkalommal történő módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az ISIL-lel (Dáissal) és az al-Kaida szervezetekkel összeköttetésben álló egyes személyekkel és szervezetekkel szemben meghatározott egyes korlátozó intézkedések bevezetéséről szóló, 2002. május 27-i 881/2002/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjára és 7a. cikkének (5) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 881/2002/EK rendelet I. melléklete felsorolja azon személyeket, csoportokat és szervezeteket, amelyekre a rendeletnek megfelelően a pénzeszközök és gazdasági erőforrások befagyasztása vonatkozik.
- (2) 2017. március 30-án az Egyesült Nemzetek Biztonsági Tanácsának szankcióbizottsága úgy határozott, hogy egy bejegyzést módosít az azon személyekre, csoportokra és szervezetekre vonatkozó jegyzékében, akikre vagy amelyekre vonatkozóan a pénzeszközök és gazdasági erőforrások befagyasztását alkalmazni kell. A 881/2002/EK rendelet I. mellékletét ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 881/2002/EK rendelet I. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

*2. cikk*Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2017. április 4-én.

*a Bizottság részéről,**az elnök nevében,**a Külpolitikai Eszközökért Felelős Szolgálat megbízott vezetője*

⁽¹⁾ HLL 139., 2002.5.29., 9. o.

MELLÉKLET

A 881/2002/EK rendelet I. mellékletének „Jogi személyek, csoportok és szervezetek” részében „A „Mujahidin Indonesian Timur (MIT) (más néven a) Mujahidin of Eastern Indonesia; b) East Indonesia Mujahideen; c) Mujahidin Indonesia Timor; d) Mujahidin Indonesia Barat (MIB); e) Mujahidin of Western Indonesia). Címe: Indonézia. Egyéb információ: Indonéziában Jáván és Sulawesin működik, valamint Indonézia keleti tartományaiban is. Vezetője Abu Wardah, más néven Santoso (nem szerepel a jegyzékben). A 7d. cikk (2) bekezdésének i) pontjában meghatározott megjelölés időpontja: 2015.9.29.” bejegyzésnél megadott azonosító adatok helyébe a következő szöveg lép:

„Mujahidin Indonesian Timur (MIT) (más néven a) Mujahidin of Eastern Indonesia; b) East Indonesia Mujahideen; c) Mujahidin Indonesia Timor; d) Mujahidin Indonesia Barat (MIB); e) Mujahidin of Western Indonesia). Címe: Indonézia. Egyéb információ: Indonéziában Jáván és Sulawesin működik, valamint Indonézia keleti tartományaiban is. A 7d. cikk (2) bekezdésének i) pontjában meghatározott megjelölés időpontja: 2015.9.29.”

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/638 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2017. április 4.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.
- (2) Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikke (1) bekezdése alapján a behozatali átalányérték számítására munkanaponként, változó napi adatok figyelembevételével kerül sor. Ezért helyénvaló előírni, hogy e rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépjen hatályba,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

*2. cikk*Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2017. április 4-én.

*a Bizottság részéről,**az elnök nevében,*

Jerzy PLEWA

főigazgató

Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Főigazgatóság

⁽¹⁾ HL L 347., 2013.12.20., 671. o.⁽²⁾ HL L 157., 2011.6.15., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)		
KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
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⁾ Az országoknak a Közösség harmadik országokkal folytatott külkereskedelmére vonatkozó statisztikáról szóló 471/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az országok és területek nomenklatúrájának frissítése tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2012. november 27-i 1106/2012/EU bizottsági rendeletben (HL L 328., 2012.11.28., 7. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/639 HATÁROZATA

(2016. szeptember 30.)

az Emsländische Eisenbahn GmbH (Németország) részére nyújtott SA.23216 – C 54/07
(ex NN 55/07) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2016) 6232. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket a fent említett rendelkezés(ek)nek megfelelően ⁽¹⁾, és tekintettel az észrevételeikre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2002. augusztus 30-án kelt levelükben a Ludger Albers oHG, a Reinhard Bittner vállalat, az Elbert GmbH & Co. KG, az Auto Fischer GmbH & Co. KG, a Kalmer GmbH, a Richters Reisen vállalat és a Wessels Reisen vállalat (a „panaszosok”) panaszt nyújtottak be az Európai Bizottságnak (a „Bizottság”), amelyben azt állítják, hogy az Emsländische Eisenbahn GmbH („EEB”) jogellenes állami támogatást kapott. 2006. július 13-án a panaszosok újabb levelet küldtek, amelyben kibővítették panaszuk körét, 2006. november 22-én pedig további információkat nyújtottak be.
- (2) A panaszokat követően a Bizottság több alkalommal is tájékoztatást kért a német hatóságoktól ⁽²⁾, a hatóságok pedig válaszoltak a tájékoztatás iránti kérésre ⁽³⁾.
- (3) 2007. november 28-i levelében a Bizottság tájékoztatta Németországot arról, hogy döntése értelmében az Európai Közösséget létrehozó szerződés (EK-Szerződés) 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást indít. Németország 2008. április 24-én észrevételeket nyújtott be.
- (4) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot („az eljárás megindításáról szóló határozat”) az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁴⁾ tették közzé 2008. július 9-én. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (5) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatot követően a panaszosok 2008. február 21-én benyújtották észrevételeiket. A közzétételt követően, 2008. augusztus 25-én és 2008. augusztus 29-én a panaszosok további észrevételeket nyújtottak be.

⁽¹⁾ HL C 174., 2008.7.9., 13. o.

⁽²⁾ 2006. október 3-án, 2006. november 27-én és 2007. március 13-án.

⁽³⁾ 2006. október 24-én, 2007. január 26-án és 2007. június 19-én.

⁽⁴⁾ Vö. az 1. lábjegyzettel.

- (6) A Nahverkehrsberatung Südwest 2008. július 29-én nyújtotta be észrevételeit, és 2008. október 16-án és 29-én küldte el az adatok nem bizalmas verzióját. Egy névtelenséget kérő harmadik fél 2008. július 23-án nyújtotta be észrevételeit.
- (7) 2008. november 26-án a Bizottság továbbította az érdekelt felek észrevételeit Németországnak. Németország észrevételei a 2009. január 26-i levélben érkeztek meg a Bizottsághoz.
- (8) 2009. július 9-én, a Bizottság 2009. április 30-i kérését követően a német hatóságok további információkat szolgáltatottak.
- (9) A német hatóságok 2009. december 16-án, 2010. augusztus 4-én és 2011. június 23-án további információt nyújtottak be.
- (10) 2011. október 20-án a Bizottság írt Németországnak, Németország válasza pedig 2011. november 10-én érkezett meg.
- (11) A Bizottság kérésére Németország további információkat nyújtott be 2012. június 5-én, 2013. május 6-án és 2013. november 21-én.

2. A TÉNYEK

2.1. KEDVEZMÉNYEZETT

- (12) Az állítólagosan jogellenes állami támogatás kedvezményezettje, az *Emsländische Eisenbahn GmbH* ⁽⁵⁾ („EEB”) 1997. január 1-jén alakult az azonos nevű állami tulajdonban lévő vállalatból („EE”).
- (13) Megalakulása óta az EEB kizárólagos részvényese a *Landkreis Emsland* (Emsland régió közigazgatási hivatala). E minőségében pedig kiterjedt ellenőrzést gyakorol az EEB működése felett. Az EEB alapszabályának (*Gesellschaftsvertrag*) 10. bekezdése szerint a Landkreis jelöli ki az EEB ügyvezető igazgatóját, és ő mondja ki a végső szót a kulcsfontosságú üzleti döntésekben (éves beszámolók, gazdasági terv stb.).
- (14) Az EEB alapszabályának 3. bekezdése szerint a helyi tömegközlekedés megtervezésével és megszervezésével kapcsolatos alábbi feladatokat kell ellátnia az EEB-nek:
 - a helyi tömegközlekedési menetrend (*Nahverkehrsplan*, „NVP”) megtervezése a *Landkreis Emsland* számára a tömegközlekedést végző vállalatok meghallgatása után,
 - a regionális tömegközlekedési információs központ (*Mobilitätszentrale*, „MZE” vagy „emslandi közlekedési információs központ”) létrehozása és működtetése, valamint fejlettebb információs rendszerek bevezetése,
 - az iskolai közlekedés megszervezése és a nem integrált iskolai közlekedés beolvasztása a menetrend szerinti, helyi tömegközlekedésbe az 1998. március 3-án kelt ⁽⁶⁾ *Niedersächsisches Schulgesetz* 109. és 114. cikkeiben (Alsó-Szászország iskolai törvénye, „NSG”) előírtak szerint,
 - a díjszabás feltételeinek javítása,
 - együttműködés a vasúti közlekedési ágazattal.

⁽⁵⁾ <http://www.eeb-online.de/>.

⁽⁶⁾ Alsó-Szászország 1998. évi Hivatalos Lapja, 137. o. utolsó módosítás: 2007. július 12-én a törvény 2. cikke, Alsó-Szászország 22/2007. sz. Hivatalos Lapja, 339. o. – VORIS 22410 01.

- (15) Az EEB rendelkezik néhány közúti közlekedési engedéllyel (*Liniengerlaubnissen*, „LVG”), amelyek a *Landkreis Emslandban* található, helyi autóbuszvonalakra vonatkoznak ⁽⁷⁾. Ahol az EEB ilyen engedéllyekkel rendelkezik, ott a vonalak üzemeltetésére alvállalkozói szerződést (ún. *Übertragung der Betriebsführung* ⁽⁸⁾) kötött különböző autóbusz-társaságokkal, többek között az EVG nevű leányvállalatával is.
- (16) Az EEB ezenkívül – elsősorban saját vasúti mellékvágányain – vasúti teherszállítással, valamint a mellékvágányok infrastruktúrájának működtetésével is foglalkozik.

2.2. HELYI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉSI PIAC A LANDKREIS EMSLANDBAN

- (17) 1996. január 1-je óta, az alsó-szászországi helyi tömegközlekedési törvény (*Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen*, „NNVG”) alapján a városok és a *Landkreis-ok* felelnek a megfelelő tömegközlekedési kínálat biztosításáért. Ennek értelmében a *Landkreis Emslandnak* kellett biztosítania, hogy a *Landkreis-on* belül rendben legyen a tömegközlekedés megtervezése, megszervezése és finanszírozása. A *Landkreis* pedig az EEB alapszabályának 3. bekezdésében felsorolt feladatok ellátásával az EEB-t bízta meg (lásd a (14) preambulumbekendést).
- (18) Az autóbusz-közlekedési hálózatot a német tömegközlekedési törvény (*Personenbeförderungsgesetz*) 13. és 42. cikkével összhangban piaci alapon engedéllyel (LVG) ellátott vonalakra osztották fel. A *Landkreis Emslandban* tömegközlekedést biztosító vállalatok többsége a *Landkreis-ből* származik.
- (19) A *Landkreis Emsland* helyi autóbusz-közlekedése két fő részre osztható. A *Landkreis* déli részén a magán busztársaságok, amelyek közül kettő a panaszosok között szerepel (Reinhard Bittner és Kalmer), tarifaközösséget (*Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd*, Emsland-Süd közlekedési társulás, „VGE-Süd”) hoztak létre autóbuszos személyszállítási tevékenységeikre.
- (20) A közép- és észak-emslandi területen a *RegioNetz-Mitte* (közép-emslandi regionális hálózat, amelynek az EEB és három magánvállalkozás a tagja) és a *Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord* (a közép- és észak-emslandi tarifaközösség, amelynek tagja a többi panaszos) a két fő helyi közlekedési társulás.
- (21) Az EEB *Landkreis Emsland* egészén integrált és nem integrált formában látja el az iskolai közlekedést.
- (22) Az iskolai közlekedés lehet a menetrend szerinti buszvonalakba integrált. Az adott vonalak üzemeltetőivel szerződést kötnek, amely szerint azok kötelesek figyelembe venni az iskolai közlekedésre vonatkozó igényeket. Az iskolai jegyeket a *Landkreis Emsland* fizeti ki az EEB-n keresztül
- (23) Azoknak a tanulóknak, akiket megillet az iskolai közlekedéshez való jog, de nem a hagyományos buszútvonalak mentén élnek, az EEB nem integrált iskolai közlekedést biztosít. Ezt a szolgáltatáspályáztatás útján nyerik el az autóbusz-társaságok, amelyeknek be kell tartaniuk bizonyos feltételeket, különösen vonalak és a menetrendek tekintetében. A *Landkreis Emsland* visszatéríti az EEB-nek a működtetők által kiszámlázott összeget.

3. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

- (24) Az eljárás megindításáról szóló határozatában ⁽⁹⁾ a Bizottság a német hatóságok által benyújtott információk alapján táblázatot készített, amely bemutatja az EEB-nek küldött és a vizsgálat tárgyát képező pénzügyi utalásokat. A táblázat 1–6. oszlopa az alábbiakban látható ⁽¹⁰⁾. A táblázat 7–9. oszlopa nem szerepel itt, mivel a Bizottság úgy döntött, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatában ezekkel a kifizetésekkel kapcsolatban nem emel kifogást.

⁽⁷⁾ Az 1961. március 21-i, német tömegközlekedésről szóló törvénnyel (*Personenbeförderungsgesetz*, a továbbiakban: „PBefG”) összhangban.

⁽⁸⁾ A PBefG 3. cikkének (2) bekezdése.

⁽⁹⁾ Vö. az 1. lábjegyzettel.

⁽¹⁰⁾ Minden számadat euróban (EUR) értendő. Az 1997–2001 közötti időszakra vonatkozó, a költségvetési előrejelzések és felülvizsgálatok között felsorolt, német márkában (DM) megadott adatokat euróra váltottuk át az 1:1,9558 (EUR:DM) átváltási arány alapján. Kisebbségi eltérések előfordulhatnak a költségvetési előrejelzések és felülvizsgálatok között felsorolt adatok és a Németország által megadott adatok között, ami a pénznemek közötti átváltásból fakad; a Bizottság az értékelését a Németország által megadott adatok alapján készíti el. A „–” jel azt jelenti, hogy nincs adat, a 0 pedig azt, hogy anyagi támogatásra nem került sor.

1. táblázat

Az eljárás megindításáról szóló határozatban megvizsgált releváns adatok

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Tőkejuttatás	Osztalék	„A helyi tömegközlekedési szolgáltatások veszteségeinek levonása” ⁽¹⁾	„Az iskolai közlekedés költségeinek kompenzációja”	Anyagi támogatás az adminisztratív költségekre, az NNVG 7. cikkének (4) bekezdése ⁽²⁾	A helyi tömegközlekedésre nyújtott anyagi támogatás az NNVG 7. cikkének (5) bekezdése alapján ⁽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⁾ Ezek az adatok Emsland költségvetési előrehjelzésének és felülvizsgálatának 67.500. sz., helyi tömegközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó veszteséglevonásában („Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen”) szerepelnek.

⁽²⁾ Az 1995. június 28-án elfogadott, majd 2004. december 16-án módosított NNVG-t (alsó-szászországi helyi tömegközlekedési törvény) az 1993. december 27-i nemzeti regionalizációs törvény (Regionalisierungsgesetz des Bundes) alapján fogadták el.

⁽³⁾ Az NNVG 2004. december 16-i módosítása, amely 2005. január 1-jén lépett hatályba, jól tükrözte a tényt, hogy a tömegközlekedés finanszírozása nemzeti szinten megváltozott. A lakosonként nyújtott összeg némileg csökkent, viszont a tömegközlekedés működésének fejlesztése érdekében kiegészült a regionális finanszírozással (Regionalisierungsmittel), ami a 6. oszlopban látható.

⁽⁴⁾ Ez az összeg az eredetileg engedélyezett 410 000 eurós tőkéből és a 11 248 593,93 euro értékű részvényekből áll.

⁽⁵⁾ Ez összeg az alábbi kategóriákra osztható: a marketing előremozdítása és az utastájékoztató fejlesztése, az emslandi közlekedési információs központ működési költségei (116 876,09 EUR), az MZE térképének alapjaként működő DIVA-Geo szoftver megvásárlása (17 402,90 EUR), a buszmegálló-nyilvántartás tervezete (28 815,34 EUR), járműpark (az igényalapú buszos szolgáltatáshoz) (520 989,05 EUR), autóbusz-közlekedési várólétesítmények (59 376,46 EUR) és a helyi tömegközlekedés megtervezéséhez szükséges szoftver (37 000 EUR).

- (25) A további részekben a tényszerű adatok összefoglalására kerül sor a Németország és a panaszosok által az eljárás megindításáról szóló határozat előtt és után benyújtott dokumentumok alapján.

3.1. TŐKEJUTTATÁS ÉS A RÉSZVÉNYEK ÁTRUHÁZÁSA (1. OSZLOP)

- (26) A Landkreis Emsland 800 000 DM (kb. 410 000 EUR) engedélyezett tőkével látta el az EEB-t, amikor a korábbi állami tulajdonban lévő vállalatot, az EE-t és eszközeit kiszervezték, és megalapították az EEB-t 1997-ben. Az EEB ezenkívül az RWE ⁽¹⁾ részvényeinek tulajdonjogát is megkapta.

⁽¹⁾ Az RWE Németország egyik vezető energiavállalata.

- (27) Az eljárás megindításáról szóló határozat idején nem volt egyértelmű, hogy a részvények átruházása az EEB-nek történő kezdeti tőkejuttatás részeként történt, vagy az EEB alapításakor előre nem látható tőkeinjekció volt-e. Németország világossá tette, hogy a részvények nagy része (280 310 RWE-részvény 9 686 523,78 EUR piaci értékben) a kezdeti tőkejuttatás részét képezte. Ezeket a részvényeket az EE állami tulajdonban lévő vállalatra ruházták át az EEB létrehozása előtt.
- (28) 37 630 részvényt azonban (amelyek piaci értéke 1 689 264,40 EUR) csak 1998. október 12-én, öt évvel az EEB létrehozása után ruháztak át.

3.2. INTEGRÁLT ISKOLAI KÖZLEKEDÉS DÉL-EMSLANDBAN 2005. DECEMBER 31-IG (2. ÉS 3. OSZLOP) ⁽¹²⁾

- (29) A második oszlopban (osztalék) és a harmadik oszlopban (Emsland költségvetési előrejelzésének és felülvizsgálatának 67.500. sz., helyi tömegközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó veszteséglevonásában („Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen”) felsorolt pénzügyi támogatás) felsorolt összegeket az EEB a VGE-Südnek térítette vissza a dél-emslandi integrált iskolai közlekedési szolgáltatások biztosításáért.
- (30) A második oszlopban található osztalékok az EEB fent említett RWE-részvényekből származó osztalékai.
- (31) Dél-Emslandban a VGE-Süd és az EE közötti szerződés alapján az iskolai közlekedést elsősorban integrált formában biztosította a VGE-Süd. Amikor 1997-ben létrejött az EEB, a szerződést egy az EEB és a VGE-Süd közötti, azonos tartalmú szerződéssel helyettesítették. 2005. december 31-én a szerződést az EEB felmondta.
- (32) Az EEB és a VGE-Süd közötti eredeti szerződésben évi 1 705 362,94 EUR átalányösszegű ellentételezés szerepelt. Ezt az összeget 2000. november 1-jén 10 %-kal növelték, így 1 839 116,88 EUR lett.
- (33) A második és a harmadik oszlopban szereplő adatok azt az összeget adják ki, amelyben az EEB és a VGE-Süd megegyezett. A *Landkreis Emsland* levonta az osztalékok (2. oszlop) értékét a teljes összegből, amelyet a VGE-Südnek kellett volna fizetni a szolgáltatásaiért cserébe, a maradékot (3. oszlop) pedig átutalta az EEB-nek. Ez látható az alábbi táblázatban, amely a német hatóságok által az eljárás megindításáról szóló határozat után szolgáltatott kiegészítő adatokon alapul.

2. táblázat

Kifizetések a VGE-Südnek az integrált iskolai szolgáltatásokért

Tárgyév	Osztalék (2. oszlop)	„A helyi tömegközlekedési szolgáltatások veszteségeinek levonása” (3. oszlop)	Összesen (a VGE-Südnek fizetett összeg)
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⁾ Osztalék és a „helyi tömegközlekedési szolgáltatások veszteségeinek levonása”.

Tárgyév	Osztalék (2. oszlop)	„A helyi tömegközlekedési szolgáltatások veszteségeinek levonása” (3. oszlop)	Összesen (a VGE-Südnek fizetett összeg)
2004	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

(¹) A német hatóságok ehhez a cellához eredetileg a 3 160 667,25 EUR összeget adták meg. Németország később elmagyarázta, hogy 1997-nél a harmadik oszlopban nem csupán a VGE-Südnek fizetett összegek szerepelnek, hanem a más vállalatoknak fizetettek is. A VGE-Südnek fizetett összegeket (3. oszlop), valamint a Deutsche Bahn AG-nek a nem integrált iskolai közlekedésért és egyéb integrált iskolai közlekedési szolgáltatásokért (4. oszlop) fizetett összegeket csak 1998-tól különböztetik meg egyértelműen. Ha az 1997-es évet is a későbbi években alkalmazott módszer alapján számították volna, akkor a 3. oszlopban 1 508 790,29 EUR, a 4. oszlopban pedig 5 936 951,31 EUR szerepelne (a 3. oszlopból 1 651 876,97 EUR átkerülne a 4. oszlopba, ugyanis ez a szám felel meg az észak- és közép-emislandi busztársaságoknak fizetett összegnek). A két oszlopban szereplő adat együttesen az emislandi iskolai közlekedésért fizetett összegét jelöli.

- (34) mivel az EEB és a VGE-Süd közötti szerződés 2005-ben lejárt, az EEB visszafizette a *Landkreis Emsland*nak a 2006. évi osztalék értékét.
- (35) A panaszosok benyújtottak a Bizottságnak egy táblázatot, amelyben a VGE-Süd által 2005. december 31-ig kapott valamennyi kifizetés szerepel, és amely eltér a fenti adatoktól. A táblázat a következőképpen néz ki:

3. táblázat

A VGE-Südnek az összes szolgáltatás után kifizetett összegek

(EUR-ban)

Tárgyév	Nettó érték	7 % HÉA	Bruttó érték
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) A német hatóságok elmagyarázták, hogy a panaszosok szerint a VGE-Süd által kapott összeg és a 2. és 3. oszlopban szereplő összeg közötti különbség abból ered, hogy a VGE-Süd nem csupán a 2. és 3. oszlopban szereplő integrált iskolai közlekedési szolgáltatásokat nyújtott, hanem alkalmanként nem integrált iskolai szolgáltatásokat is, amelyeket szintén a *Landkreis Emsland* fizetett ki az EEB-n keresztül.

3.3. „AZ ISKOLAI KÖZLEKEDÉS KÖLTSÉGEINEK KOMPENZÁCIÓJA” (4. OSZLOP)

- (37) A *Landkreis Emsland* költségvetési előjelzésének és felülvizsgálatának 67.510. sz., iskolai közlekedés költségei kompenzációjának („*Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung*”) célja az EEB-nek a közép- és észak-emslandi ⁽¹³⁾ – és a VGE-Süddel való szerződés 2005. december 31-i lejáta után a dél-emslandi – iskolai közlekedés megszervezésével járó költségeinek kiegyenlítése volt. Ezek a kiadások magukban foglalják az integrált és a nem integrált iskolai közlekedést is.
- (38) A hivatalos vizsgálat megindításakor a Bizottságnak nem állt rendelkezésére információ annak érdekében, hogy meggyőződjön arról, hogy az EEB által a közlekedési vállalatok iskolai közlekedési szolgáltatásokért járó kifizetésére kapott pénzügyi források megegyeznek-e az EEB által a vállalatoknak tényleges kifizetett összegekkel.
- (39) A német hatóságok további felvilágosítást adtak és további dokumentumokat nyújtottak be, amelyből kiderül, hogy a 4. oszlop alá eső integrált iskolai közlekedés esetében az EEB jegyeket vett a busztársaságoktól azoknak az tanulóknak, akik a menetrend szerinti buszvonalakon közlekedtek. A *Landkreis*-szal való éves kiegyenlítés biztosította, hogy az EEB-nek fizetett összegek megfeleljenek az EEB által a busztársaságoknak fizetett összegekkel. A kifizetéseket egy elszámolási számlán keresztül kezelték. A *Landkreis Emsland* elérhetővé tette a kért összegeket, és az EEB a *Landkreis* nevében továbbította azokat. Az elszámolási számlát egy független okleveles könyvvizsgáló évente ellenőrizte annak megállapítására, hogy a bevételek és kiadások megegyeznek-e.
- (40) A német hatóságok tisztázták azt is, hogy az EEB gazdasági eredményei olyan bevételeket is tartalmaztak, amelyek a harmadik felek által az EEB számára engedélyezett útvonalakon végzett integrált iskolai közlekedésből és a nem integrált iskolai közlekedésből származtak. Az e pénzügyi szolgáltatásokkal kapcsolatos bevételek és kiadások egyezőségét egy független okleveles könyvvizsgáló évente ellenőrizte az EEB év végi beszámolójának részeként.
- (41) A német hatóságok ezenkívül elküldték az EEB-nek az iskolai közlekedés megszervezéséért fizetett összegek frissített és javított áttekintését is.

4. táblázat

Az iskolai közlekedéssel kapcsolatos tényleges kifizetések áttekintése

(EUR-ban)

Tárgyév	„A helyi tömegközlekedési szolgáltatások veszteségeinek levonása” (3. oszlop)	„Az iskolai közlekedés költségeinek kompenzációja” (4. oszlop)	A <i>Landkreis</i> által az EEB-nek kifizetett összegek összesen
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⁾ A VGE-Süd kompenzációja is e költségvetési tétel alatt történt.

(EUR-ban)

Tárgyév	„A helyi tömegközlekedési szolgáltatások veszteségeinek levonása” (3. oszlop)	„Az iskolai közlekedés költségeinek kompenzációja” (4. oszlop)	A Landkreis által az EEB-nek kifizetett összegek összesen
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4. A SZÖVETSÉGI PÉNZÜGYI ESZKÖZÖKBŐL SZÁRMAZÓ, HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉS ADMINISZTRATÍV KÖLTSÉGEIRE NYÚJTOTT ANYAGI TÁMOGATÁS AZ NNVG 7. CIKKÉNEK (4) BEKEZDÉSE ALAPJÁN (5. OSZLOP)

- (42) A Landkreis Emsland költségvetési előrejelzésének és felülvizsgálatának 71.510. sz., EEB-nek az adminisztratív kiadások Alsó-Szászországra eső hányadából nyújtott anyagi támogatás („Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn aus dem Verwaltungskostenanteil des Landes”) célja az EEB kompenzációja az állam hatáskörébe tartozó és a Landkreis Emsland által az EEB-re átruházott feladatok ellátásával járó költségeiért.
- (43) Ezen állami feladatok közé tartozik az NVP elkészítése⁽¹⁴⁾. Az NVP anyagköltségei, amelyek ötévente jelentkeznek, 1997-ben 11 248,42 EUR-t, 2002-ben 25 000 EUR-t, 2003-ban pedig 8 793 EUR-t tettek ki.
- (44) Az eljárás megindításáról szóló határozat idején a Bizottság nem tudta biztosan, hogy az 5. oszlopban található teljes összeget az NVP elkészítésével kapcsolatos költségek fedezésére használták-e, vagy egyéb (gazdasági) tevékenységek finanszírozására is, valamint hogy az emslandi közlekedési információs központ (MZE) létrehozásával és működtetésével járó adminisztratív költségek visszatérítése is szerepel-e az 5. oszlopban.
- (45) Németország egyértelművé tette, hogy az 5. oszlopban felsorolt költségekbe beletartoznak a tömegközlekedés megtervezésének, (2004 végéig) az MZE fenntartásának és az iskolai közlekedés megszervezésének személyzeti és anyagköltségei is.
- (46) 2004 végéig az MZE finanszírozása nem különült el az 5. oszlopban található egyéb költségektől. 2005-től az NNVG módosítását követően bevezették az elkülönítést, így az MZE-re előirányzott összegek új költségvetési tétel alá kerültek át, amely a 6. oszlopban található („az NNVG alapján fizetett juttatások”).
- (47) Az MZE ingyenesen nyújtott információt a helyi tömegközlekedésről. Az MZE tájékoztatása kiterjedt a Landkreis Emslandban elérhető busz- és vonatszolgáltatásokra, és a szolgáltatást nyújtó üzemeltetőtől független volt. A Landkreis döntéshozó szerve (Kreisaußschuß) 1995 júliusában határozott az MZE létrehozásáról. Abban az időben a Landkreis úgy ítélte meg, hogy a régióban elérhető tömegközlekedési szolgáltatásokról szóló tájékoztatás hiánya a tömegközlekedési politika jelentős hiányossága.
- (48) Amikor 1997-ben létrejött az EEB, a Landkreis az MZE tevékenységeit az EEB-re bízta. Az MZE alapszabályának 3. bekezdése az MZE irányítását mint a közlekedés megszervezéséhez és koordinációjához hozzájáruló feladatok egyikét az EEB-re bízta. A polgárok felhívhatják az MZE-t, hogy közlekedési információt kapjanak, és 1999 óta az MZE-nek van egy információs pultja a meppeni állomáson, a Deutsche Bahn AG pultja mellett.
- (49) Az iskolai közlekedés megszervezésére és pénzügyi kiegyenlítésére vonatkozó, az EEB és a Landkreis által elfogadott 3 558,65 EUR összeg 1998-ban szintén az 5. oszlopban szerepelt. Ez az átalányösszegű éves kifizetés szolgált a Deutsche Bahn AG-nek és az észak- és közép-emslandi menetrend szerinti busztársaságoknak szánt kifizetésekhez kapcsolódó számviteli költségek kiegyenlítésére.

⁽¹⁴⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (53) preambulumbekzdésében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az NVP elkészítése állami hatáskörbe tartozó feladat.

3.5. A SZÖVETSÉGI PÉNZÜGYI ESZKÖZÖKBŐL SZÁRMAZÓ, HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE NYÚJTOTT PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS AZ NNVG 7. CIKKÉNEK (5) BEKEZDÉSE ALAPJÁN (6. OSZLOP)

- (50) A *Landkreis Emsland* költségvetési előrejelzésében és felülvizsgálatában a 71.500. sz., „az NNVG alapján nyújtott juttatások” („Zuwendungen nach dem NNVG”⁽¹⁵⁾) tétel alatt kimutatott pénzügyi támogatást az NNVG (alsó-szászországi helyi tömegközlekedési törvény) utolsó módosítását követően vezették be, amely 2005. január 1-jén lépett hatályba, és azt a tényt tükrözi, hogy a tömegközlekedésre vonatkozó szabályok nemzeti szinten is megváltoztak. A lakosonként nyújtott összeg némileg csökkent, viszont a tömegközlekedés működésének fejlesztése érdekében regionális finanszírozással (*Regionalisierungsmittel*) kompenzálták, ami a 6. oszlopban látható.
- (51) A 6. oszlopban szereplő támogatást az MZE üzemeltetésére és az igényalapú buszos szolgáltatás érdekében járművek beszerzésére használták. A 6. oszlopban szereplő kifizetések ezenkívül egyéb költségeket is fedeztek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban⁽¹⁶⁾ megállapította, hogy nem minősülnek állami támogatásnak.
- (52) A fentiekben leírtaknak megfelelően az MZE finanszírozása 2004-ig az 5. oszlopban szerepelt, 2005-től pedig a 6. oszlopban. Németország tisztázta, hogy az EEB által az MZE-re kapott, 6. oszlopban szereplő összegek 2005-ben összesen 85 000 EUR-t, 2006-ban 98 000 EUR-t, 2007-ben pedig 93 460,87 EUR-t tettek ki.
- (53) A *Landkreis Emsland* ezenkívül úgy döntött, hogy a 6. oszlopban szereplő forrásai egy részét, amelyet a tömegközlekedés előmozdítására kellett szánni, az igényalapú buszos közlekedési rendszer bővítésére használja. Ezzel az igényalapú szolgáltatással meghatározott útvonalakon és meghatározott időpontokban hívható buszok válnak elérhetővé abban az esetben, ha valaki felhívja az emslandi közlekedési információs központot, és bejelenti igényét. A hívható buszok bevezetésének célja a vonatállomások és a különböző kerületek közötti kapcsolat hatékony fejlesztése úgy, hogy a buszok ne közlekedjenek akkor, ha nincs rájuk igény.
- (54) A német hatóságok elmondták, hogy a *Landkreis Emsland* öt új busz EEB általi megvásárlását finanszírozta összesen 685 513,46 EUR értékben. Ebből 2006-ban négy új buszt vásároltak meg 520 989,05 EUR értékben, 2007-ben pedig egy buszt 164 524,42 EUR értékben.
- (55) Az EEB a *Landkreis Emsland* által megszabott feltételek szerint kínálta fel a hívható buszokat a közlekedési vállalatoknak. A buszok lízingelése egy szabványszerződés alapján történt, amely azt írta elő, hogy a közlekedési vállalatoknak kell viselniük az üzemeltetési és karbantartási költségeket, de nem kell bérleti díjat fizetniük. A buszokat az alvállalkozók az EEB vonalain, más közlekedési vállalatok pedig a saját vonalaikon használták. A buszok tulajdonjoga az EEB-nél maradt, ami lehetővé tette a *Landkreis Emsland* számára, hogy továbbra is felügyelje azokat.

3.6. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁHOZ VEZETŐ OKOK

- (56) Az eljárás megindításáról szóló határozat megállapította, hogy az alábbi intézkedésekkel kapcsolatban nem zárható ki a támogatás megléte (lásd még e határozat 1. táblázatát):
- 1. oszlop: a részvények átruházása,
 - 2–4. oszlop: iskolai közlekedés,
 - 5. oszlop: a helyi tömegközlekedés adminisztrációja (nevezetesen az NVP és az MZE),
 - 6. oszlop: az MZE és a hívható buszok.
- (57) Amennyiben ezek az intézkedések állami támogatásnak minősülnek, az eljárás megindításáról szóló határozat kétségesnek tartja azok összeegyeztethetőségét a belső piaccal.

⁽¹⁵⁾ Németország tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a 2006. évi költségvetési előrejelzés 71.500. sz. kategóriájának leírása („Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn nach dem NNVG”, azaz „az EEB-nek az NNVG alapján nyújtott támogatás”) helytelen, mivel a felsorolt támogatásokat nem kizárólag az EEB kapta. A kategóriát ezért a 2007. évi költségvetési előrejelzésben a kedvezményezett nevének kihagyásával átnevezték („Zuwendungen nach dem NNVG”, azaz „az NNVG alapján nyújtott támogatások”).

⁽¹⁶⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat 107. pontjában a Bizottság megállapította, hogy a DIVA-Geo szoftver megvásárlása, a buszmegálló-nyilvántartás megtervezése és a tömegközlekedési tervező szoftver megszerzése mind az NVP kialakításához szükségesek, ezért állami feladatok.

3.6.1. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (58) Az eljárás megindításáról szóló határozat megállapította, hogy a *Landkreis Emsland* minden támogatást közvetlenül az EEB-nek adott, és az EEB egy – legalább részben – gazdasági tevékenységet folytató vállalat. Megállapította ezenkívül, hogy a részvények átruházásával, a hívható buszokra szánt pénzügyi támogatással és az MZE-vel kapcsolatban az EEB semmilyen ellenszolgáltatást nem nyújtott. Az iskolai közlekedéssel kapcsolatban az eljárás megindításáról szóló határozat kétségbe vonja azt, hogy a kifizetések teljesen megegyeznek-e az EEB költségeivel. Különösen az általánösszegű támogatással kapcsolatban nem zárható ki a túlzott ellentételezés. A határozat ezenkívül megállapította, hogy a versenytorzulásnak legalábbis a veszélye fennállt.

3.6.2. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- (59) Az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapításra került, hogy nem áll rendelkezésre elegendő információ annak eldöntéséhez, hogy a vizsgálat tárgyát képező intézkedések állami szolgáltatásoknak tekinthetők-e, vagy hozzájárulnak-e a közlekedés koordinációjához, valamint hogy az összeegyeztethetőség értékelésének jogi alapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 93. cikke (abban az időben az EK-Szerződés 73. cikke) legyen-e. Ebben az esetben az összeegyeztethetőséget az 1191/69/EGK tanácsi rendelettel⁽¹⁷⁾ vagy az 1107/70/EGK tanácsi rendelettel⁽¹⁸⁾ összefüggésben kellett volna vizsgálni. Ellenkező esetben pedig az összeegyeztethetőséget a EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésével (abban az időben az EK-Szerződés 87. cikke) összefüggésben kellene vizsgálni.
- (60) A részvények átruházásával kapcsolatban az eljárás megindításáról szóló határozat különösen kétségesnek tartja annak ösztönző jellegét és arányosságát.
- (61) Az iskolai közlekedésre szánt pénzügyi támogatással kapcsolatban nem volt ismeretes, hogy a finanszírozás egésze az egyéb üzemeltetők által végzett iskolai közlekedési szolgáltatásokra fordították-e, vagy a finanszírozás egy részét megtartotta az EEB. Ha a finanszírozás egy részét az EEB megtartotta, akkor felmerül a kérdés, hogy ezeket a támogatásokat gazdasági vagy nem gazdasági tevékenységekre fordították-e, és előfordulhat-e, hogy az EEB túlzott ellentételezésben részesült az általa nyújtott iskolai közlekedési szolgáltatások miatt.
- (62) A helyi tömegközlekedés adminisztrációjával (NVP és MZE) kapcsolatban a Bizottság nem zárhatja ki a túlzott ellentételezést.
- (63) A hívható buszokkal kapcsolatban a Bizottságban felmerült a kérdés, hogy ezeket a buszokat használta-e az EEB a saját kereskedelmi vonalain, ami az EK-Szerződés alapján semmivel sem indokolható.

4. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

4.1. TŐKEJUTTATÁS, AZ RWE RÉSZVÉNYEINEK ÁTRUHÁZÁSA (1. OSZLOP)

- (64) A német hatóságok igazolták, hogy az EEB létrehozásakor a korábbi állami tulajdonban lévő vállalat, az EE birtokában lévő valamennyi eszközt átruházták az EEB-re. Ebbe beletartozik a kb. 410 000 EUR értékű tőkejuttatás és a 280 310 darab RWE-részvény is. Németország ezért úgy véli, hogy ezek egyike sem minősül állami támogatásnak. A német hatóságok ezenkívül megjegyzik, hogy a tőkejuttatás és az RWE részvények kezdeti átruházása 1997. március 13. előtt történt, ezért nem lenne behajtható.
- (65) Az 1998-ban átruházott 37 630 darab RWE-részvény tekintetében a német hatóságok elmondták, hogy az átruházás az RWE-részvényekkel kapcsolatos szavazati jogok egyes előnyöket eltörlő megváltoztatása után történt. Megerősítették azt is, hogy jelenleg is az EEB birtokolja ezeket a részvényeket.
- (66) Németország azzal érvelt, hogy a *Landkreis Emsland* piaci gazdasági szereplőként járt el, és csupán adószervezetét igyekezett optimalizálni, valamint a *Landkreis Emslandnak* nem volt bevételkiesése, mivel az EEB-nek 2005-ig az osztalékok egészét fel kellett használnia az iskolai közlekedés kifizetésére, 2005 után pedig vissza kellett fizetnie az osztalékokat a *Landkreis Emslandnak*.

⁽¹⁷⁾ A Tanács 1969. június 26-i 1191/69/EGK rendelete a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.).

⁽¹⁸⁾ A Tanács 1970. június 4-i 1107/70/EGK rendelete a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról (HL L 130., 1970.6.15., 1. o.).

4.2. PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS AZ ISKOLAI KÖZLEKEDÉSRE (2., 3. ÉS 4. OSZLOP)

- (67) A német hatóságok megjegyezték, hogy alapszabályának 3. bekezdésével összhangban (lásd még a (14) preambulumbekendést) az EEB felelős a *Landkreis Emslandban* az iskolai közlekedés megszervezéséért, és a *Landkreis* által az EEB-nek fizetett összegeket átutalják az iskolai közlekedést biztosító vállalatoknak. A német hatóságok ezért azt állítják, hogy ezek az utalások nem minősülnek az EEB-nek nyújtott állami támogatásnak, ahogyan azt az eljárás megindításáról szóló határozat (137) preambulumbekendése állítja.
- (68) Az EEB megkapta az összes iskola tanulóinak listáját, és eldöntötte, hogy mely tanulók jogosultak az állami iskolai közlekedésre. Azoknak a tanulóknak, akik nem tudtak a menetrend szerinti buszvonalakon utazni (integrált iskolai közlekedés), az EEB megszervezte a nem integrált iskolai közlekedést. A busztársaságok, beleértve a panaszosokat is, havi kifizetéseket kaptak az EEB-től az integrált és a nem integrált iskolai közlekedés biztosítására. A német hatóságok azt állítják, hogy e tekintetben az EEB a *Landkreis Emsland* által biztosított teljes összeget az iskolai közlekedésre fordította. Ahogyan a (39) és (40) preambulumbekendésben is szerepel, az elszámolási számlát és az EEB számláját évente ellenőrizték okleveles könyvvizsgálók annak érdekében, hogy meggyőződjenek a bevételek és a kiadások egyezőségéről.
- (69) A 2., 3. és 4. oszlop tekintetében a német hatóságok elmondták, hogy ezek a teljes (integrált és nem integrált) emslandi iskolai közlekedésre vonatkoznak.
- (70) A 2. és 3. oszlophoz a német hatóságok hiányzó adatokat adtak meg, és elmagyarázták, hogy ezeket a forrásokat a VGE-Südnek fizetett fix összegre szánták a Dél-Emsland 2005-ig végzett szolgáltatásaiért cserébe (lásd még a (29) preambulumbekendéstől).
- (71) A Bizottságnak az 1997-ben a nem integrált közlekedésre állítólagosan átalányösszegként kifizetett 3 934 481,47 EUR-val kapcsolatos kérdésére⁽¹⁹⁾ válaszként a német hatóságok elmondták, hogy minden év elején készült egy becslés, amely alapján a havi kifizetéseket tették. Év végén megállapították a tényleges költségeket, és elvégezték a megfelelő elszámolásokat. Az EEB egyszerűen csak továbbította a *Landkreis* által fizetett összegeket a buszvállalatoknak. Az esetleges túlfizetéseket a *Landkreis Emsland* felé fennálló adóssággént (*Verbindlichkeiten*) könyvelték el, és a következő évi ellentételezésből vonták le. Az 1997 végén megállapított tényleges költség 3 755 618,14 EUR volt.
- (72) A német hatóságok tisztázták, hogy a 4. oszlopban szereplő kifizetésekbe beletartozik a Deutsche Bahn AG-tól vett iskolai jegyek ára is.
- (73) A német hatóságok elmondták, hogy a 4. oszlopban található összegek növekedése a busztársaságok által bevezetett tarifaemeléssel és azzal a ténnyel indokolható, hogy a *Landkreis* 2000-ben 6–10 %-os emelést biztosított a busztársaságoknak (beleértve a panaszosokat) a nem integrált iskolai közlekedésre.

4.3. A HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉS ADMINISZTRÁCIÓJA (5. OSZLOP)

- (74) A német hatóságok elmondták, hogy az emslandi közlekedési információs központot a *Landkreis Emsland* 1995. július 31-én, az EEB megalakulása előtt hozta létre. Az MZE az összes busztársaság és a Deutsche Bahn AG menetrendjeiről nyújtott tájékoztatást. Frissítette a nyilvános információs rendszerben a menetrendeket, és hétfőtől szombatig tájékoztatást nyújtott az utasoknak az információs irodában.
- (75) A német hatóságok azt állítják, hogy az MZE nem végzett gazdasági tevékenységet, és egy gazdasági vállalkozásnak nem lenne oka arra, hogy létrehozzon egy közlekedési információs központot, amely ingyenes nyújt tájékoztatást a busztársaságok és a Deutsche Bahn AG nevében. Az MZE-t a *Landkreis Emsland* állami hatáskörbe tartozó feladatának kell tekinteni, amelynek ellátásával egészen egyszerűen az EEB lett megbízva.
- (76) Ahogyan a (46) preambulumbekendésben is szerepel, az MZE finanszírozása 2004-ig az 5. oszlopban szereplő költségvetési tétel alá, majd ezt követően pedig a 6. oszlop alá tartozó új költségvetési tétel alá tartozott.

⁽¹⁹⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekendése.

- (77) A német hatóságok szerint négy alkalmazott végezte el az alábbi három feladatot: a regionális tömegközlekedés (beleértve az NVP kialakítását) és az iskolai közlekedés megszervezése, valamint az MZE működtetése. Az adott fizetési fokozatban szokásos bérekkel való összehasonlítás (amelyet a *Kommunale Gemeinschaftsstelle* biztosított) megmutatta, hogy a személyi és anyagköltségekre az EEB 138 015,11 EUR helyett kérhetett volna 169 312,26 EUR-t is. A német hatóságok elmondták azt is, hogy csak a személyi és anyagköltségek fedezésére került sor, haszonkulcs hozzáadása nélkül.

4.4. A SZÖVETSÉGI PÉNZÜGYI ESZKÖZÖKBŐL SZÁRMAZÓ, HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE NYÚJTOTT PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS AZ NNVG 7. CIKKÉNEK (5) BEKEZDÉSE ALAPJÁN (6. OSZLOP)

- (78) Ahogyan az (50) preambulumbekkezdésben is szerepel, 6. oszlopban található meg az emslandi közlekedési információs központnak és az igényalapú buszos közlekedési rendszer kiépítéséhez szükséges járműpark finanszírozására szánt kifizetések. A német hatóságok kiemelték, hogy a kifizetések megfelelnek az EEB állami kötelezettségeinek elvégzése során felmerülő valós költségeinek.
- (79) Az igényalapú buszos közlekedési rendszerrel kapcsolatban a német hatóságok elmondták, hogy a *Landkreis Emsland* 2005 novemberében az igényalapú buszos közlekedési rendszer bővítésére vonatkozó javaslatok benyújtására hívta fel a busztársaságokat.
- (80) A *Landkreis* megrendelésére az EEB 2006 tavaszán 4 hívható buszt vásárolt. A buszokat minden vállalat számára elérhetővé tették az alábbi feltételek alapján:
- a *Landkreis Emsland* ellenőrzés alatt tartja a buszokat, mivel a járművek tulajdonosa az EEB, és szerződéses alapon bocsátja őket a busztársaságok rendelkezésére (*Fahrzeugüberlassungsvertrag*),
 - a busztársaságok állják a járművek használatával és karbantartásával járó költségeket,
 - a polgárok az MZE-t hívják fel, ha hívható buszra van szükségük, az MZE pedig továbbítja a kérésüket a vonatkozó busztársaságokhoz.
- (81) 2007 őszén újabb busz vásárlására került sor, amelyet azonos feltételek mellett a geeste-i Wessels busztársaság rendelkezésére bocsátottak.
- (82) A német hatóságok azt állítják, hogy az EEB nem tudott bevételhez jutni az igényalapú buszos közlekedési rendszerből, és egy 2007. február 16-án kelt, a *Landkreis-ban* működő busztársaságoknak címzett levél másolatát juttatták el a Bizottsághoz, hogy ezzel igazolják, hogy minden társaság ugyanolyan feltételek mellett juthatott a buszokhoz.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. A PANASZOSOK

5.1.1. PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS AZ ISKOLAI KÖZLEKEDÉSRE (3. ÉS 4. OSZLOP)

- (83) A panaszosok vitatják, hogy a *Landkreis*-től kapott összegeket az EEB pusztán továbbította az iskolai közlekedést biztosító vállalatoknak. Úgy vélik, hogy az EEB úgy kapta az átalányösszegű kifizetést és szervezte meg az iskolai közlekedést, hogy azzal saját profitját maximalizálja.
- (84) A panaszosok azt állítják, hogy az EEB nem közfeladatot látott el az iskolai közlekedés megszervezésével, és saját nevében, nem pedig a *Landkreis Emsland* nevében járt el. Ha az EEB bizonyos tevékenységei közfeladatnak minősülnek, akkor ezeket külön számláról kellett volna kezelni. Azt állítják, hogy az EEB keverte gazdasági és nem gazdasági tevékenységeit.
- (85) A dél-emslandi iskolai közlekedéssel kapcsolatban a panaszosok azt állítják, hogy a VGE-Süd és az EEB közötti szerződések mindig teljesítményalapúak voltak, és benyújtottak egy táblázatot is, amely a VGE-Südtől kapott kifizetéseket tartalmazza (lásd még a (29) preambulumbekkezdéstől).
- (86) A panaszosok azt állítják, hogy ha a 3. és a 4. oszlopban található összeg az iskolai közlekedést biztosító vállalatoknak kifizetett teljes összeget tartalmazza, akkor a 2005-ben és 2006-ban jelentkező hirtelen csökkenés a korábban létező túlfizetésről árulkodik.

- (87) A panaszosok szerint a VGE-Süd által biztosított iskolai közlekedés költségei 1997–2007 között csupán marginális mértékben (kb. 6 %) változtak. Nincs magyarázat arra, hogy a 4. oszlopban szereplő összegek miért kétszereződtek meg ugyanezen időszak alatt. A panaszosok azt állítják, hogy 1997–2006 között a díjak 10 %-ot meghaladó mértékben nem emelkedtek.

5.1.2. AZ NVP ELKÉSZÍTÉSE (5. OSZLOP)

- (88) A panaszosok azt állítják, hogy az EEB úgy készítette el az NVP-t, hogy az megfeleljen a saját érdekeinek, és az az útvonalengedélyek (*Liniengenehmigungsanträge*) tekintetében előnyt jelentett az EEB számára. Azt állítják továbbá, hogy bár az NVP kialakítása alatt velük is kapcsolatba léptek, a véleményüket nem vették figyelembe.
- (89) A panaszosok vitatják a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő következtetését, amely szerint az NVP kialakítása nem gazdasági tevékenység. Az egyetlen e tekintetben hozott állami döntés véleményük szerint az NVP *Landkreis* által való értékelése és elfogadása volt. Az EEB által végzett előkészítő munka gazdasági tevékenység volt, amelyet bármilyen tanácsadás nélkül is el lehetett volna végezni. A panaszosok úgy vélik, hogy ők is rendelkeznek az e feladatok elvégzéséhez szükséges tapasztalattal.
- (90) A panaszosok azt állítják, hogy a DIVA-szoftver megszerzése nem kifejezetten az NVP kialakításához volt szükséges, hanem más célokra is lehet használni, pl. a buszvállalatok közlekedési kínálatának optimalizálásához. Az EEB a DIVA-szoftver ingyenes megszerzésével előnyhöz jutott volna.

5.1.3. AZ IGÉNYALAPÚ BUSZOS KÖZLEKEDÉSI RENDSZERHEZ SZÜKSÉGES JÁRMŰPARK FINANSZÍROZÁSA (A 6. OSZLOPBAN)

- (91) A hívható buszokkal (*Rufbusse*) kapcsolatban a panaszosok vitatják, hogy a buszokat valamennyi, a *Landkreis Emslandban* aktív busztársaságnak felkínálták. Az EEB csak azoknak a busztársaságoknak ajánlotta fel a buszokat, amelyek buszútjait az emslandi közlekedési információs központon keresztül tartják nyilván. A panaszosok azt állítják, hogy ez arra kényszerítette a busztársaságokat, hogy a tömegközlekedésre vonatkozó, gazdaságilag érzékeny adataikat kiszolgáltassák versenytársuknak, az EEB-nek. A panaszosok szerint ráadásul az EEB a buszokat nemcsak a hívható buszok útvonalain használta, hanem a menetrend szerinti útvonalain is (pl. a Haselünne–Meppen közöttin).
- (92) A panaszosok azt állítják, hogy egyikük sem kapta meg a hívható buszokat. Különösen az Albers és az Elbert állította azt, hogy hátrány érte őket az engedélyeztetési eljárások (*Genehmigungswettbewerb*) alatt, mivel állítólag nem volt hozzáférésük az igényalapú buszos közlekedési rendszerhez.

5.2. NAHVERKEHRSBERATUNG SÜDWEST

- (93) A Nahverkehrsberatung Südwest vitatja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában szereplő következtetését, amely szerint a PBefG 45.a. cikke szerinti fizetések közfeladatért járó ellentételezések voltak, amelyek megfelelnek az Altmark-kritériumoknak. Azt állítja ugyanis, hogy a PBefG 45.a. cikke nem definiálja a közfeladatokat, és a túlfizetést senki nem ellenőrzi, a gazdaságosan és hatékonyan működő reprezentatív vállalattal való összehasonlítás pedig hibás.

5.3. NÉVTELEN ÉSZREVÉTEL

- (94) Egy névtelenségét megőrizni kívánó fél kétségesnek tartja, hogy a fenti táblázat 3. oszlopában szereplő összegek megfelelnek az iskolai közlekedésre fizetett összegeknek. Úgy véli, hogy ezek a pénzek a busztársaságoknak az egyéb előnyök megszerzése (a menetrendek befolyásolása, az EEB tagsága a VGE-Südben, jobb menetrendek a nem tanuló utasoknak, alvállalkozói szerződések az eredetileg a nem integrált iskolai közlekedésben aktív vállalatokkal) érdekében nyújtott közvetlen támogatások.

6. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRE

6.1. PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS AZ ISKOLAI KÖZLEKEDÉSRE (3. ÉS 4. OSZLOP)

- (95) A német hatóságok azt állítják, hogy a panaszosok véleményével szemben a 2005–2006 között megnövekedett, iskolai közlekedésre szánt összegek (3. és 4. oszlop) nem a 2006 előtti túlfizetésről árulkodnak. A növekedést az alábbiakkal indokolják:

— Ugyanezen panaszosok által a Bizottsághoz benyújtott panaszok eredményeként 2005. december 31-én a nem integrált iskolai közlekedésre vonatkozó valamennyi szerződést eltörölték. Ennek következtében az iskolai közlekedést átszervezték, és egyes nem integrált útvonalakat a menetrend szerinti buszos szolgáltatásokba integráltak. A fennmaradó nem integrált iskolai közlekedésre pályázatot írtak ki. Ez pedig a költségek csökkenéséhez vezetett.

- 2005 végén a VGE-Süddel kötött átalányösszegű szerződést is eltörölték (lásd még a (29) preambulumbekendéstől), a VGE-Südnek kifizetett összeg 2006-ban pedig 1 840 000 EUR-ról 1 719 000 EUR-ra csökkent.
- A 2005-ben fizetett előlegek ráadásul túl magasnak bizonyultak, ami szintén hozzájárult ahhoz, hogy a 4. oszlopban szereplő összeg 2006-ban jelentősen alacsonyabb volt.
- (96) Az 1997–2006 közötti általános költségnövekedéssel kapcsolatban a német hatóságok felhívták a figyelmet arra, hogy a 4. oszlop nem ad pontos képet a valós költségalakulásról, mivel az egyes évekre vonatkozó összegek a következő évi előlegeket is magukban foglalják.
- (97) 2007-ben a költségek nagymértékben megnövekedtek, miután a VGE-Süd menetrend szerinti buszvonalain jelentősen megemelték az iskolai buszjegyek árát. A hatóságok adatokat is benyújtottak a VGE-Süd által kiszolgált területen bekövetkező áremelésekről, ami legalább 45 %-os emeléseket mutat. Elmondták azt is, hogy 1997–2003 között a jogosult tanulók száma körülbelül 20 %-kal emelkedett (15 429-ről 18 454-re). Ezt figyelembe véve a hatóságok kijelentették, hogy az iskolai közlekedés tanulónkénti költsége összességében valójában csökkent, ami elsősorban az iskolai közlekedés menetrend szerinti buszos szolgáltatásokba való integrációjának köszönhető.
- (98) A német hatóságok nem vitatják, hogy az EEB gazdasági tevékenységet folytatott, azonban kitanak emellett, hogy a 3. és 4. oszlopban összefoglalt, iskolai közlekedésre szánt kifizetésekkel kapcsolatban az EEB nem vállalkozásként járt el, hanem az alapszabálya 3. bekezdésével összhangban közfeladatokat látott el (lásd még a (14) preambulumbekendést). Az EEB csupán továbbította a *Landkreis Emsland*tól kapott összegeket az iskolai közlekedést biztosító busztársaságoknak, és rendszeresen elszámolásra került sor, hogy ne legyen túl- vagy alulfizetés.

6.2. AZ NVP ELKÉSZÍTÉSE (5. OSZLOP)

- (99) A német hatóságok szerint az az állítás, amely szerint a panaszosokkal nem konzultáltak kellő mértékben az NVP kialakításakor, és az NVP-t az EEB igényeihez igazították, nem igaz. 1996-ban a busztársaságokat meghívták, hogy részt vegyenek a NVP-ről szóló munkacsoport munkájában, és ők részt is vettek. 2002-ben azonban a Kalmer, a Bittner, az Elbert, a Wessels, a Fischer és a Richers-Reisen vállalatok megtagadták a részvételt a hasonló munkacsoportban, és írásban küldték el megjegyzéseiket. Ezeket a megjegyzéseket a *Landkreis Emsland* döntéshozó szervei (*Gremien*) összefoglalták és megvitaták. Az ezt alátámasztó dokumentumokat a Bizottság megkapta.
- (100) A német hatóságok elmondták továbbá, hogy az NVP nem tartalmazott semmilyen konkrét információt az egyes vonalak gyakoriságáról vagy a vonalak pályájáról (az NVP másolatát a Bizottság megkapta). A német hatóságok számára nem volt világos, hogy az NVP elkészítése milyen módon okozhat versenyhátrányt a busztársaságoknak.
- (101) A német hatóságok vitatják a panaszosok azon állítását is, hogy az NVP elkészítésének egy része gazdasági tevékenység. Megerősítették, hogy az NVP a *Landkreis Emsland* közfeladatainak egyike. Az alapszabály (*Gesellschaftsvertrag*) egyértelműen rögzítette, hogy az NVP elkészítése az EEB feladata.

6.3. AZ IGÉNYALAPÚ BUSZOS KÖZLEKEDÉSI RENDSZERHEZ SZÜKSÉGES JÁRMŰPARK FINANSZÍROZÁSA (A 6. OSZLOPBAN)

- (102) Az igényalapú buszos közlekedési rendszerrel kapcsolatban a német hatóságok kiemelték, hogy a buszokat valamennyi emslandi busztársaságnak ugyanolyan feltételekkel ajánlották fel, ahogyan ez a 2007. február 16-án a busztársaságoknak küldött levélből is kiderül. A német hatóságok nem értik, hogy az emslandi közlekedési információs központon keresztüli kötelező hívás miként vezethet a kereskedelmileg érzékeny adatok átviteléhez.
- (103) A hatóságok vitatják, hogy az Albers és az Elbert vállalatok nem férhettek hozzá a buszokhoz. Állításuk szerint az Elbert vállalattal folytatott tárgyalások rávilágítottak arra, hogy a vállalat nem ért egyet a buszok használatának feltételeivel.
- (104) A hívható buszok kapcsán a német hatóságok úgy vélik, hogy az EEB közfeladatot látott el. Egy 2006. február 8-i határozatot követően a *Landkreis Emsland* döntéshozó szerve (*Kreisausschuß*) utasítást adott az EEB-nek arra, hogy beszeresse a buszokat, és kibővítsa az igényalapú buszos közlekedési rendszert. Azzal, hogy a buszok az EEB tulajdonában maradtak, a *Landkreis* biztosítani akarta azt, hogy a buszok használatáról továbbra is ő dönthessen.

- (105) A német hatóságok azt állítják, hogy ha valamelyik fél már nem lenne érdekelt a hívható buszok üzemeltetésében, akkor azt más érdekelt feleknek ajánlanák fel. Ha senkit nem találnának, akkor a *Landkreis Emsland* döntene a buszok használatáról. 2012 augusztusában az öt busz egyikét üzemem kívül helyezték, amit a német hatóságok azzal magyaráztak, hogy azt a buszt eladnák, és az eladásból származó bevételt a *Landkreis Emsland* kapná, ami azt mutatja, hogy a *Landkreis* megőrizte a buszok feletti irányítást. Ugyanez történne akkor is, ha a többi buszt is üzemem kívül helyeznék.
- (106) A német hatóságok megerősítették, hogy a buszokat részben az igényalapú buszos közlekedési rendszeren kívül is használták, egészen pontosan az iskolai közlekedés keretében. A német hatóságok szerint erre a *Landkreis Emsland*dal való együttműködés keretein belül került sor. Az EEB leányvállalatai és harmadik felek használták a hívható buszokat iskolai közlekedési célokra, ami az idő 3,9–24,1 %-át tette ki.

7. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

7.1. A HATÁROZAT HATÁLYA

7.1.1. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT ÁLTAL MEGÁLLAPÍTOTT HATÁLY

- (107) Az eljárás megindításáról szóló határozat megállapította, hogy az EEB potenciális kedvezményezettje lehet számos, 1997–2007 közötti állami támogatási intézkedésnek, amelyek e határozat 1. táblázatának 1–6. oszlopában szerepelnek.
- (108) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította továbbá, hogy az ezen oszlopokban szereplő egyes intézkedések nem tartalmazzák az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást. Ezek az intézkedések nem képezik e határozat részét, mivel a Bizottság ezekkel kapcsolatban már kialakította a végleges álláspontját.
- (109) A Nahverkehrsberatung Südwest észrevételei a PBefG 45.a. cikke alapján fizetett összegekre vonatkoznak, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy azok nem minősíthetők állami támogatásnak. Ezt a megállapítást az uniós bíróságok nem támadták meg, ezért véglegesnek tekinthető. A Bizottság ezért ezeket az észrevételeket a továbbiakban nem vizsgálja.
- (110) A panaszosok észrevételeinek egy része a 6. oszlopban szereplő kifizetésekre (nevezetesen a DIVA-Geo szoftver megvásárlása, a buszmegálló-nyilvántartás tervezete, az autóbusz-közlekedési várólétesítmények és a helyi tömegközlekedés megtervezésére használt szoftver) vonatkozik, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság már megállapította, hogy azok nem tekinthetők állami támogatásnak. Ezt a megállapítást az uniós bíróságok nem támadták meg, ezért véglegesnek tekinthető. A Bizottság ezért a továbbiakban nem vizsgálja ezeket az észrevételeket.

7.1.2. A JOGELLENES ÉS ÖSSZEFÉRHETETLEN TÁMOGATÁS VISSZAFIZETTETÉSÉNEK TÁRGYÁT NEM KÉPEZŐ INTÉZKEDÉSEK

- (111) Az 1. oszloppal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a kezdeti tőkejuttatás és az RWE-részvények jelentős része⁽²⁰⁾ már az 1997. január 1-jén alapított állami tulajdonban lévő vállalat (EE) része volt. Ahogyan arra Németország rámutatott, a tőkével való ellátásra és az RWE-részvények jelentős részének átruházására 10 évvel azelőtt került sor, hogy az ezen átruházásokra vonatkozó első információkérést megkapta Németország⁽²¹⁾. Ezek az intézkedések ezért a 2015/1589/EU tanácsi rendelet⁽²²⁾ 17. cikke alapján nem képezik a jogellenes és összeférhetetlen támogatás visszafizettetésének tárgyát. Ezek az intézkedések a 7.2.1. részben kifejtett okok miatt állami támogatásnak minősülnek. A támogatás azonban a 2015/1589/EU rendelet⁽²³⁾ 1. cikke (b) pontjának (iv) alpontja szerint létező támogatásnak minősül.
- (112) Az RWE-részvények kisebb részét⁽²⁴⁾ csak 1998. október 12-én ruházták át („az 1998. évi részvények”), ami kevesebb mint 10 évvel azelőtt történt, hogy Németország megkapta az első információkérést az átruházással kapcsolatban. Az 1998. évi részvények átruházása ezért új támogatásnak minősül.
- (113) Ez a határozat ezért nem foglalkozik a tőkejuttatás összeegyeztethetőségével, és az RWE-részvények nagyobb részével, hanem csak az 1998-ban átruházott részvényekre korlátozódik.

⁽²⁰⁾ 280 310 RWE-részvény, amelyek piaci értéke kb. 9 686 523,78 EUR, lásd a fenti (27) preambulumbekendést.

⁽²¹⁾ Az Európai Bizottság az információkérést 2007. március 13-án küldte meg.

⁽²²⁾ A Tanács 2015/1589/EU rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (egységes szerkezetbe foglalás) (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.). Ez összhangban van a Bizottság következtetéseivel, amelyek az eljárás megindításáról szóló határozat (143) preambulumbekendésében szerepelnek.

⁽²³⁾ Lásd még az eljárás megindításáról szóló határozat (148) preambulumbekendését.

⁽²⁴⁾ 37 630 részvény, amelyek piaci értéke kb. 1 689 264,40 EUR.

7.1.3. A HATÁROZAT HATÁLYÁRA VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉSEK

- (114) Figyelemmel a fenti észrevételekre a határozat megvizsgálja, hogy az EEB kapott-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatást, és ha igen, akkor ez az állami támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e az alábbi intézkedések tekintetében:
- az 1998. évi RWE-részvények és azok osztalékai (1. és 2. oszlop),
 - iskolai közlekedés (3. és 4. oszlop),
 - az NVP elkészítéséhez nyújtott pénzügyi támogatás (5. oszlop),
 - az emslandi közlekedési információs központ finanszírozása (az 5. és 6. oszlopban),
 - a járműpark beszerzésének finanszírozása (a 6. oszlopban).

7.2. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (115) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint, ha a Szerződés másként nem rendelkezik, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (116) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok halmazati jellegűek. Ennélfogva az alábbi feltételek **mindegyikének** teljesülnie kell ahhoz, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősüljön. Azaz a pénzügyi támogatás:
- az állam nyújtja, vagy állami eszközökből nyújtják,
 - meghatározott vállalkozásokat vagy termelési ágazatokat részesít előnyben,
 - torzítja a versenyt, vagy annak torzulásával fenyeget, és
 - érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.2.1. AZ 1998. ÉVI RWE-RÉSZVÉNYEK ÉS OSZTALÉKAIK

7.2.1.1. **Szelektív gazdasági előny egy vállalkozásnak**

- (117) Elsőként meg kell vizsgálni, hogy az EEB vállalkozásnak tekinthető-e az 1998. évi részvények és azok osztalékainak átruházása tekintetében.
- (118) A Bíróság a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet végző jogalanyként határozta meg, függetlenül azok jogállásától és finanszírozási módjától⁽²⁵⁾. Egy adott jogalany vállalkozásnak minősítése ezért csak az általa végzett tevékenységek jellegétől függ. Ahogy a (12)–(16) preambulumbekkezdésekben látható, az EEB számos tevékenységet végez. Egyes területeken az EEB az állam megbízottjaként jár el, és a *Landkreis* nevében csupán továbbítja a kifizetéseket a gazdasági szereplőknek; más területeken pedig olyan tevékenységeket végez, amelyek állami hatáskörbe tartoznak. Az EEB ezenkívül gazdasági jellegű tevékenységeket is folytat, az EEB a verseny alapon megadott LVG birtokában van, és vasúti teherszállítással is foglalkozik.
- (119) Egy jogalany vállalkozásnak minősítése mindig az adott tevékenység alapján történik. Egy gazdasági és nem gazdasági tevékenységet is végző jogalany csak az előbbi alapján tekintendő vállalkozásnak⁽²⁶⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy ebben a tekintetben a *Landkreis* nem szabott feltételeket a részvények átruházásához. Sőt, azokat inkább ajándékba adta, ellentételezés nélkül.
- (120) Az osztalékokkal kapcsolatban azonban a Bizottság megjegyzi, hogy Németország kimutatta, hogy 2005-ig az átruházott részvények után az EEB által kapott osztalékok teljes összegét az iskolai közlekedés finanszírozására fordították, 2006-tól pedig visszafizették a *Landkreis Emslandnak* (lásd még a (29) preambulumbekkezdéstől). Németország ezzel bizonyította, hogy a vizsgálat tárgyát képező időszak alatt az osztalékokat nem használhatták volna az EEB egyéb tevékenységeire, beleértve a gazdasági tevékenységeit.

⁽²⁵⁾ A Bíróság C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:428) 74. pontja; A Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 107. pontja.

⁽²⁶⁾ A Bíróság T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2000:290) 108. pontja.

- (121) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az 1998. évi RWE-részvények átruházásával Németország előnyhöz juttatta az EEB-t, mivel az EEB eszközei bármilyen fizetség vagy ellentételezés nélkül növekedtek.
- (122) Az EEB ráadásul arra használhatta a részvényeket, hogy pénzügyi helyzetét segítse, különösen pedig arra, hogy biztosítékot teremtsen a gazdasági tevékenységeire.
- (123) A helyzet a részvényekből származó osztalékok esetében eltérő, mivel azokat nem használták gazdasági tevékenységekhez. Az EEB ezért az 1998. évi RWE-részvények tekintetében vállalkozásnak minősül, ami alól kivételt képeznek az osztalékok.
- (124) mivel az EEB az 1998. évi RWE-részvények tekintetében (az osztalékok kivételével) vállalkozásnak minősül, meg kell vizsgálni, hogy a részvények átruházása vezethet-e előnyhöz. Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg ⁽²⁷⁾.
- (125) Az állami szervek (az állami vállalkozásokat is beleértve) által végzett gazdasági ügyletek nem nyújtanak előnyt a másik fél számára, tehát nem minősülnek támogatásnak, amennyiben azokat a szokásos piaci feltételek mellett bonyolítják ⁽²⁸⁾. Ebben az összefüggésben az uniós bíróságok létrehozták a „piacgazdasági befektető elvét”. Ennek meghatározásához, hogy valamely állami szerv általi befektetés állami támogatásnak minősül-e, meg kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy rendes piacgazdasági feltételek mellett működő, hasonló méretű magán befektető végrehajtotta-e volna a szóban forgó befektetést ⁽²⁹⁾.
- (126) Ahogyan a (66) preambulumbekkezdésben is szerepel, Németország azt állítja, hogy a *Landkreis Emsland* piacgazdasági befektetőként járt el. Ebben az esetben a *Landkreis* a részvényeket ingyenesen, ellentételezés pontos meghatározása nélkül ruházta át, amire normális piaci körülmények között nem kerülhetett volna sor. Németország nem nyújtott be semmilyen bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az adóoptimalizálás, amelyre a *Landkreis* törekedett állítólag, meghaladta volna az 1998. évi részvények értékét. Az adóoptimalizálásból származó előny mindenesetre nem a *Landkreis*-t, hanem az EEB-t érintené.
- (127) A *Landkreis* kb. 37 630 darab RWE-részvényt ruházott át, amelyek értéke 1 689 264,40 EUR volt, amitől azt remélte, hogy kb. 34 000 DM (kb. 17 000 EUR) értékű évi nyereséghez vezet, ha részvényenként 1,60 DM (kb. 0,80 EUR) értékű osztalékfizetéssel számolunk.
- (128) A *Landkreis* ezt az eszközáttruházást nem egy olyan üzleti tervre alapozta, amely egy piacgazdasági befektető ⁽³⁰⁾ számára elfogadható bevételt jelzett előre. Épp ellenkezőleg, a részvényeket ingyenesen ruházta át.
- (129) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az 1998. évi RWE-részvények átruházására nem a normális piaci körülményeknek megfelelően került sor, és az ügylet nem felelt meg a „piacgazdasági befektető elvének”.
- (130) Az átruházás előnyt jelentett. A részvények pusztán tulajdonjogával is javulhatott az EEB pénzügyi helyzete (a részvények eladhatók vagy biztosítékként használhatók).
- (131) Az 1998. évi részvények átruházásán keresztül a *Landkreis* valójában lemondott az esetleges bevételekről, amelyeket a részvények eladásából vagy biztosítékként való használatából szerezhetett volna, és átruházta őket az EEB-re (annak ellenére, hogy a vizsgált időszak alatt az EEB a részvényekből származó osztalékokat nem tartotta meg). Az 1998. évi részvények az EEB mérlegében nyereségként szerepelnek, az EEB ezért szabadon adhatja el vagy használhatja fel őket biztosítékként. A Bizottság ebben az összefüggésben megjegyzi, hogy a *Landkreis* a részvények átruházásával kapcsolatban nem határozott meg semmilyen feltételt (pl. hogy a részvényeket nem lehet eladni vagy biztosítékként felhasználni).
- (132) Mivel az 1998. évi részvények átruházása és birtoklása gazdasági előnyöket jelenthet az EEB-nek, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az osztalékok kivételével, az EEB, mint az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozás, szelektív előnyhöz jutott.

⁽²⁷⁾ A Bíróság C-39/94. sz., *SFEI és társai* ügyben 1996. július 11-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1996:285) 60. pontja; A Bíróság C-342/96. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben 1999. április 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:210) 41. pontja.

⁽²⁸⁾ A Bíróság SFEI és társai ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1996:285) 60. és 61. pontja (fenti 27. lábjegyzet).

⁽²⁹⁾ Lásd például a Bíróság C-142/87. sz., *Belgium kontra Bizottság* („Tubemeuse”) ügyben 1990. március 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1990:125) 29. pontját; a Bíróság C-305/89. sz., *Olaszország kontra Bizottság* („Alfa Romeo”) ügyben 1991. március 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1991:142) 18. és 19. pontját; a Bíróság T-16/96. sz., *Cityflyer Express kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének (ECLI:U:T:1998:78) 51. pontját; a Bíróság T-129/95, T-2/96 és T-97/96. sz., *Neue Maxhütte Stahlwerke és Lech Stahlwerke kontra Bizottság* egyesített ügyekben 1999. január 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1999:7) 104. pontját; a Bíróság T-228/99. sz. és T-233/99. sz., *Westdeutsche Landesbank Girozentrale és Land Nordrhein-Westfalen kontra Bizottság* egyesített ügyekben 2003. március 6-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2003:57) 245. pontját.

⁽³⁰⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (89) preambulumbekkezdését.

7.2.1.2. Állami források és az államnak tulajdonítható intézkedés

- (133) Az 1998. évi részvények korábban teljes mértékben a közigazgatási hivatalként funkcionáló *Landkreis* rendelkezésére álló eszközök voltak. Ebben a minőségben az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami forrásnak tekintendők. Az EEB-re való átruházásuk a *Landkreis* határozatának eredménye, ezért az átruházás az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében az államnak tulajdonítható intézkedés.

7.2.1.3. A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (134) 1995-től több tagállam kezdte megnyitni a közlekedési piacát más tagállamok vállalkozásai előtt, aminek eredményeként több közlekedési vállalat már városi, elővárosi vagy regionális szállítási szolgáltatást is nyújt származási országától eltérő tagállamokban ⁽³¹⁾. A 18. pontban ismertetettek szerint a német jogszabályok értelmében az LVG-t piaci alapon adják, és az EEB az LVG birtokában van. Az EEB általános pénzügyi helyzetének megerősítése révén az 1998. évi RWE-részvények tulajdonjoga torzíthatta a versenyt az autóbuzos tömegközlekedési szolgáltatások terén.
- (135) Emellett a verseny előtt nyitva álló piacon működő vállalkozásnak nyújtott előnyről rendszerint feltételezni kell, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet. Ugyanis, „ha egy, az állam által nyújtott pénzügyi támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más, a Közösségen belüli kereskedelemben versenytárs vállalkozásokkal szemben, e kereskedelmet a támogatás által érintettnek kell tekinteni” ⁽³²⁾. Az 1998. évi részvények átruházása ezért befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet a tekintetben, hogy megerősíti az EEB piaci helyzetét és az LVG-k iránti pályázásra való képességét.
- (136) Az 1998. évi részvények átruházása az EEB piaci tevékenységei tekintetében tehát torzíthatja a versenyt, és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.2.1.4. Következtetés

- (137) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 1998. évi részvények átruházása az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e a belső piaccal.
- (138) Ezzel szemben a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az EEB-re átruházott RWE-részvényekből származó osztalékok nem minősülnek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

7.2.2. ISKOLAI KÖZLEKEDÉS (3. ÉS 4. OSZLOP)

- (139) Első lépésként meg kell vizsgálni, hogy az EEB vállalkozásnak tekinthető-e a *Landkreis Emslandban* megszervezett iskolai közlekedés tekintetében. Ahogyan a (119) preambulumbekkezdésben is szerepel, a Bíróság a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó jogalanyokként határozta meg, azok jogállásától és finanszírozási módjától függetlenül ⁽³³⁾. Egy adott jogalany vállalkozásnak minősítése ezért csak az általa végzett tevékenységek jellegétől függ.
- (140) Ha egy jogalany több különböző tevékenységet is végez, amelyek közül néhány nem gazdasági, néhány pedig gazdasági jellegű, akkor minden tevékenységet külön kell vizsgálni, ha azok egymástól elkülöníthetők ⁽³⁴⁾. Az, hogy egy jogalany végez néhány gazdasági tevékenységet is, nem feltétlenül jelenti azt, hogy minden tevékenységével kapcsolatban vállalkozásnak tekintendő.

⁽³¹⁾ A Bíróság C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH és a Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ügyben 2003. július 24-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2003:415).

⁽³²⁾ A Bíróság T-288/97. sz., *Friuli-Venezia Giulia* ügyben 2001. április 4-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2001:115) 41. pontja.

⁽³³⁾ A Bíróság C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:428) 74. pontja; A Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 107. pontja.

⁽³⁴⁾ A Bíróság C-364/92. sz., *SAT Fluggesellschaft kontra Európai Szervezet a Légi Közlekedésért (Eurocontrol)* ügyben 1994. január 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1994:7) 19. és további pontjai; a Bíróság T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben 2000. december 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2000:290) 112. és további pontjai.

- (141) A német hatóságok elmondták, hogy az EEB a *Landkreis Emslandtól* kapott összegeket csupán továbbította az integrált és nem integrált iskolai közlekedést biztosító busztársaságoknak. Németország benyújtotta a *Landkreis* által az EEB-nek szóló kifizetésekről készült átfogó áttekintést, valamint egy okleveles könyvvizsgáló levelét, amelyek igazolják, hogy az EEB kimutatásait ellenőrizték, és az iskolai közlekedésre szánt, bejövő és kimenő kifizetések egyensúlyban voltak. Ebből következik, hogy az EEB nem végzett gazdasági tevékenységet, csupán adminisztratív közvetítőként vagy az állam „megbízottjaként” járt el.
- (142) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az EEB a *Landkreis Emslandban* megszervezett iskolai közlekedés tekintetében nem az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásként járt el. Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok halmazati jellegűek, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az iskolai közlekedés megszervezésének finanszírozása (3. és 4. oszlop) nem minősül az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak.

7.2.3. AZ NVP ELKÉSZÍTÉSÉHEZ NYÚJTOTT PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS (5. OSZLOP)

- (143) A vizsgálat megindításáról szóló határozatában a Bizottság már arra a következtetésre jutott, hogy az NVP-nek az EEB általi elkészítése, amelyet a *Landkreis* tanácsa fogadott el, nem minősül gazdasági tevékenységnek.
- (144) A panaszosok által benyújtott további információk nem módosítják ezt a következtetést. Az NNVG 2. cikkének (2) bekezdése és 6. cikke előírja ugyanis, hogy a tömegközlekedés biztosítása állami feladatnak minősül. Az állami feladat ellátásának módját az NVP-ben kell meghatározni. Az NVP ezért a *Landkreis* állami feladatának elválaszthatatlan részét képezi, a *Landkreis* pedig a feladat elvégzését az EEB-re bízta.
- (145) Az eljárás megindításáról szóló határozat kétségbe vonta azt, hogy az NVP-vel kapcsolatos költségek ellentételezése megfelelő volt-e. A német hatóságok által benyújtott információ megerősítette, hogy a *Landkreis* által az NVP elkészítésére átutalt összegek a felmerülő anyagköltségek megtérítésére korlátozódtak (lásd még a (43) preambulumbekendést), és az NVP elkészítése az EEB alkalmazottjainak egyik feladata volt, további személyi költségekkel nem járt.
- (146) A Bizottság ezért megerősíti, hogy az EEB az NVP elkészítésével kapcsolatban nem az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásként járt el. Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok halmazati jellegűek, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 5. oszlopban felsorolt intézkedések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak.

7.2.4. AZ EMSLANDI KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓS KÖZPONT FINANSZÍROZÁSA (5. ÉS 6. OSZLOPBAN)

7.2.4.1. *Szelektív gazdasági előny egy vállalkozásnak*

- (147) Első lépésként meg kell vizsgálni, hogy az EEB az MZE finanszírozásának vonatkozásában vállalkozásnak tekinthető-e. Ahogyan a (119) preambulumbekendésben is szerepel, a Bíróság a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó jogalanyokként határozta meg, azok jogállásától és finanszírozási módjától függetlenül⁽³⁵⁾. Egy adott jogalany vállalkozásnak minősítése ezért csak az általa végzett tevékenységek jellegétől függ.
- (148) Az eljárás megindításáról szóló határozat idején nem volt világos, hogy az MZE jóval az EEB megalapítása előtt jött létre, és az állam ezt az információs szolgáltatást a feladatai részeként nyújtotta annak érdekében, hogy biztosítsa a tömegközlekedés működését. A *Landkreis* 1995. július 31-én határozott úgy, hogy a nyilvános tömegközlekedési információs szolgáltatás biztosítása érdekében közlekedési információs központot nyit. Az állam csupán annak 1997. január 1-jei megalakulása után osztotta ezt a feladatot az EEB-re. Ez az EEB alapszabályában egyértelműen szerepel.
- (149) Az NNVG 2. cikkének (2) bekezdése és 6. cikke előírja, hogy a tömegközlekedés biztosítása állami feladat. Az állami feladat ellátásának módját az NVP-ben kell meghatározni. A *Landkreis Emsland* tanácsa úgy véli, hogy a tömegközlekedésre vonatkozó friss és részletes információ MZE általi biztosítása ezen állami feladat elengedhetetlen és elválaszthatatlan része.

⁽³⁵⁾ A Bíróság C-180/98–C-184/98. sz., Pavlov és társai egyesített ügyekben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:428) 74. pontja; A Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai* ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 107. pontja.

- (150) A fent említettek szerint (lásd a (47) preambulumbekendést) a Bizottság emlékeztet arra, hogy az MZE ingyenesen biztosította az információt, és csak a felmerülő anyag- és személyi költségeket kapta vissza, amelyeket az EEB megelölgezett. A tevékenységnél nem számoltakhaszonkulccsal. A Bizottság elismeri, hogy egy piaci gazdasági szereplő valószínűleg nem nyújtana információs szolgáltatásokat úgy, ahogyan azt az MZE teszi.
- (151) A Bizottság megjegyzi azt is, hogy kiderült, hogy az MZE helyzete eltérő az eljárás megindításáról szóló határozatban idézett, N-604/05. sz., *Landkreis Wittenberg, C(2005) 1847 végleges* ügybelitől. A Wittenberg ügyben a busztársaságok kapták a helyi közlekedési információs központra elkülönített állami támogatást. A busztársaságok fizették a Landkreis Wittenbergben található közlekedési információs központ fenntartását. Az állami támogatás ezért olyan költségtől mentesítette a busztársaságokat, amelyet normális esetben meg kellett volna fizetniük, így a busztársaságokat az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett előnyhöz juttatta. A jelen ügyben az MZE az EEB pénzügyi felelősségi körébe tartozik, amely olyan állami feladatokat ellátó jogalany, amelyeket korábban a közigazgatási hivatal házon belül végzett el.
- (152) Az MZE tevékenységének jellegéből fakadóan azonban nem lehet teljesen kizárni, hogy a tevékenységet – legalábbis elvben – nem végezhetné el egy piaci gazdasági szereplő.
- (153) A Németország és harmadik felek által az eljárás megindításáról szóló határozatot követően szolgáltatott információk alapján a Bizottság nincs abban a helyzetben, hogy megállapítsa, hogy ebben a konkrét esetben az MZE működtetése gazdasági tevékenységnek minősül-e, és hogy az EEB e szolgáltatások biztosítása során az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásként járt-e el.
- (154) Amennyiben az EEB vállalkozásként járt el, az e szolgáltatásokra biztosított állami támogatás előnyhöz juttathatta az EEB-t, ha az állam nem piaci gazdasági szereplőként járt el, ami valószínűtlennek tűnik.

7.2.4.2. *Állami források és az államnak tulajdonítható intézkedés*

- (155) Megállapítást nyert, hogy a *Landkreis* határozott az MZE finanszírozásáról. Az EEB ezért állami forrásokból finanszírozza az MZE-t, és a határozat az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében az államnak tulajdonítható.

7.2.4.3. *A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

- (156) Ha az MZE által végzett tevékenység valóban gazdasági tevékenység lenne, akkor az EEB aktív szereplő lenne a régióban nyújtott tömegközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó információszolgáltatás piacán, ami elméletben nyitott a verseny felé. Az elérhető információk alapján és az MZE által nyújtott szolgáltatás helyi jellege miatt a Bizottság nincs abban a helyzetben, hogy megítélje, hogy az MZE finanszírozása az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében hátrányosan befolyásolhatja-e a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.2.4.4. *Következtetés*

- (157) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a vizsgálat nem tette lehetővé, hogy határozott következtetésre lehessen jutni azzal kapcsolatban, hogy az MZE finanszírozása az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak minősül-e. Az alábbiakban kifejtett okok miatt a Bizottság mindenesetre úgy véli, hogy ha az MZE finanszírozása állami támogatásnak minősül, akkor a támogatás összeegyeztethető lenne a belső piaccal.

7.2.5. A JÁRMŰPARK BESZERZÉSÉNEK FINANSZÍROZÁSA (A 6. OSZLOPBAN)

7.2.5.1. *Szelektív gazdasági előny egy vállalkozásnak*

- (158) Első lépésként meg kell vizsgálni, hogy a járműpark beszerzésének finanszírozása tekintetében az EEB vállalkozásnak minősül-e (lásd a fenti (117) preambulumbekendést). Ebben a tekintetben a Bizottság először megjegyzi, hogy a járműparkot az EEB a *Landkreis* kérésére vásárolta meg, miután a *Landkreis* határozatot hozott arról, hogy Emslandban igényalapú buszos szolgáltatást indítson. Az EEB a buszokat szerződéses alapon és a *Landkreis Emsland* által megszabott átlátható feltételek mellett harmadik felek számára is elérhetővé tette. A buszokat harmadik felek használták, nem az EEB. Az EEB ezért a tömegközlekedési szolgáltatás adminisztratív közvetítőjeként járt el. Az igényalapú buszos szolgáltatást az alapszabályában szereplő tömegközlekedési feladatai részeként (lásd (14) preambulumbekendés) koordinálta.

- (159) Ebből tehát levonható lenne az a következtetés, hogy az EEB nem végzett gazdasági tevékenységet, és e tekintetben nem minősül vállalkozásnak, ha a *Landkreis Emsland* nem ingyenesen nyújtott volna eszközöket az EEB-nek, és az EEB-t bármi is akadályozná abban, hogy ezeket az eszközöket gazdasági tevékenységeire használja. Az EEB a vásárlás költségének viselése nélkül öt buszt szerzett be, amelyek piaci értéke 685 513,46 EUR. A buszok az EEB mérlegében nyereségként szerepeltek, amelyekkel az EEB elméletben szabadon rendelkezhet gazdasági tevékenységei érdekében. Bár a buszok megvásárlásával a *Landkreis* konkrét célból bízta meg az EEB-t, nevezetesen azért, hogy bővítse az igényalapú buszos közlekedési rendszert, az EEB-t nem korlátozta semmi abban, hogy a buszokat ne csak az igényalapú buszos közlekedési rendszer keretein belül használja.
- (160) Az EEB pénzügyi helyzetének megerősítésével a buszok tulajdonjoga potenciálisan előnyös lehetett az EEB gazdasági tevékenységeire nézve. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem zárható ki, hogy a buszok megvásárlásának finanszírozása szelektív előnyhöz juttatta az EEB-t mint az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozást.

7.2.5.2. Állami források és az államnak tulajdonítható intézkedés

- (161) A beszerzést a közigazgatási intézményként működő *Landkreis* forrásaiból finanszírozták. Ez azt jelenti, hogy a finanszírozás az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami forrásokból történt. A beszerzés finanszírozása egyértelműen a *Landkreis* határozatának eredménye, a finanszírozás ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében az államnak tulajdonítható.

7.2.5.3. A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (162) A fent megállapítottaknak megfelelően az öt busz megvásárlásának finanszírozása szelektív előnyhöz juttatta az EEB-t amennyiben az az EEB gazdasági tevékenységeire nézve kedvező lehetett. Állami feladatain kívül az EEB gazdasági tevékenységeket is folytat (lásd még a (118) preambulumbekendést).
- (163) Az EEB általános pénzügyi pozíciójának megerősítésével a járműpark birtoklása lehetővé teszi az EEB számára, hogy torzítsa a versenyt, és befolyásolja az EEB más tagállamokban verseny előtt nyitva álló gazdasági tevékenységei tekintetében a tagállamok közötti kereskedelmet is.

7.2.5.4. Következtetés

- (164) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem zárható ki, hogy az öt busz EEB általi beszerzésének finanszírozása az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e a belső piaccal.

7.2.6. A TÁMOGATÁS MEGLÉTÉVEL ÉS ANNAK JOGSZERŰSÉGÉVEL KAPCSOLATBAN LEVONT KÖVETKEZTETÉS

- (165) A fentiek alapján nem zárható ki, hogy az 1998-ban átruházott RWE-részvények, az MZE-nek nyújtott támogatás és a hívható buszok az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősülnek.
- (166) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak tájékoztatást kell adniuk minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról, és amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik, a tervezett intézkedéseket nem hajthatják végre. A Bizottság megjegyzi, hogy korábbi esetekben Németország a helyi és regionális buszos közlekedést a rendelet által kínált lehetőség kihasználásával felmentette az 1191/69/EGK rendelet⁽³⁶⁾ alkalmazási köre alól, és az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alkalmazandó. Mivel az 1191/69/EGK rendelet nem alkalmazandó, a vizsgálat tárgyát képező intézkedések nem kaphatnak csoportos mentességet a rendelet alól.
- (167) Ezért, amennyiben a fenti intézkedések állami támogatásnak minősülnek, a Bizottság úgy véli, hogy Németország nem tartotta be az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt előírásokat⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Lásd a Bizottság határozatának 72–77. preambulumbekendését az N 604/2005. sz., a wittenbergi buszos tömegközlekedésről szóló ügyben.

⁽³⁷⁾ A Bíróság T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben 2004. január 14-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2004:4).

7.3. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- (168) mivel nem zárható ki, hogy az 1998-ban átruházott RWE-részvények, az MZE-nek nyújtott támogatás és a hívható buszok az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősülnek, a Bizottságnak azt kell megállapítania, hogy a szóban forgó támogatás összeegyeztethetőnek minősíthető-e a Szerződésben foglalt eltérések alapján. Megállapítást nyert, hogy a vizsgált intézkedések mind a közlekedés összehangolására irányuló közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.
- (169) Az EUMSZ 93. cikke előírja, hogy „a Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”. A cikk az EUMSZ 106. és 107. cikkével kapcsolatos *lex specialis*-nak minősül. A Bíróság ítélkezési gyakorlata ⁽³⁸⁾ szerint a közlekedési támogatások a Szerződés 93. cikke alapján csak azokban a jól körülhatárolható esetekben minősülnek összeegyeztethetőnek, amikor nem sérülnek az Unió általános érdekei.
- (170) Németország semmilyen összeegyeztethetőségre irányuló okot nem adott, mivel azon az állásponton van, hogy egyik intézkedés sem minősül állami támogatásnak. Az eljárás megindításáról szóló határozat az 1107/70/EGK rendelet, az 1191/69/EGK rendelet és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján kétségbe vonta az összeegyeztethetőséget. Mivel a vizsgált intézkedések mind a közlekedés összehangolására irányuló közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják, a 1107/70/EGK rendelet hatálya alá tartoznak. A rendelet 3. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek teljesítésének a megtérítését az olyan közlekedési vállalkozásoknak, amelyekre az 1191/69/EGK rendelet nem alkalmazandó. Az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁹⁾ hatályon kívül helyezte az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK rendeletet is. Míg a korábban az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá eső támogatás most az 1370/2007/EK rendelet hatálya alá esik, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségekre nyújtott támogatás összeegyeztethetősége közvetlenül az EUMSZ 93. cikke szerint vizsgálható.
- (171) A teljesség kedvéért a kérdéses intézkedések összeegyeztethetősége a határozat meghozatalakor, valamint az intézkedések kifizetésekor érvényes szabályokkal összefüggésben kerül értékelésre. Az összeegyeztethetőség vizsgálata ezért az EUMSZ 93. cikkével, valamint az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összhangban is megtörténik a (172) és (212) preambulumbekendésekben ismertetettek szerint.

7.3.1. AZ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG VIZSGÁLATA AZ EUMSZ 93. CIKKÉVEL

- (172) A Bíróság kimondta, hogy a 93. cikk „a közlekedési támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségét csak olyan, jól körülhatárolható esetekben ismeri el, amikor nem sérülnek a Közösség általános érdekei”. Az EUMSZ 93. cikkében használt „közlekedés összehangolása” fogalom jelentése túlmutat egy gazdasági tevékenység fejlesztésének pusztán megkönnyítésén. Az a hatóságok olyan beavatkozására terjed ki, amelynek célja a közlekedési ágazat közös érdekből történő fejlesztésének irányítása.
- (173) A szállítási ágazatban gazdasági értelemben véve felmerülhetnek „összehangolási” nehézségek, például, a különböző szállítási hálózatok közötti összeköttetésben. A Bizottság ezen az alapon már engedélyezte az EUMSZ 93. cikke szerinti állami támogatást ⁽⁴⁰⁾.
- (174) A jelen ügyben az RWE-részvények EEB-nek való átruházására azért került sor, hogy az EEB képes legyen eleget tenni a helyi tömegközlekedés megtervezésével és megszervezésével kapcsolatos állami kötelezettségeinek. Az EEB alapszabályának 3. bekezdésében szereplő feladatok (lásd még a (14) preambulumbekendést) között szerepel még a *Landkreis Emslandban* használható NVP elkészítése, az MZE működtetése és az iskolai közlekedés megszervezése. Ezek a szolgáltatások mind a közlekedés összehangolását segítik.

⁽³⁸⁾ A Bíróság 156/77. sz., *Bizottság kontra Belgium* ügyben 1978. október 12-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1978:180) 10. pontja.

⁽³⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

⁽⁴⁰⁾ Lásd például a Bizottság 2010. január 20-án hozott határozatát az N 490/2010. sz. *Vlaamse regeling voor publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties* ügyben (HL C 122., 2011.4.20., 2. o.); lásd továbbá a Bizottság C 17/2010. sz., *Firmin srl* ügyben 2010. július 20-án hozott határozatát (HL C 278., 2010.10.15., 28. o.).

- (175) Amennyiben az MZE finanszírozása állami támogatásnak minősül, a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedés célja a tömegközlekedésről szóló információk összehangolása.
- (176) A hívható buszokkal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó intézkedés a járműparknak a közlekedési szolgáltatásokat nyújtó tényleges üzemeltetők számára való elérhetővé tétele érdekében történő megvásárlására vonatkozik. Az EEB csupán elindította és koordinálta a tömegközlekedési szolgáltatást, ő maga nem végzett szállítási szolgáltatást.
- (177) A Bizottság elismeri, hogy ezen intézkedések célja az volt, hogy az EEB el tudja végezni a tömegközlekedés terén fennálló bizonyos feladatait, amelyeket korábban a *Landkreis* végzett. Míg az intézkedés célja a 107. cikk (1) bekezdése szerinti értelemben vett állami támogatás meglétének vizsgálata szempontjából nem releváns (ugyanis az intézkedés hatása a döntő), az intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor figyelembe kell venni a célt.
- (178) Az állandó döntéshozatali gyakorlat értelmében a közlekedés összehangolására fordított támogatások az EUMSZ 93. cikkének megfelelően akkor minősülnek a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha az alábbi feltételek teljesülnek:
- a támogatás jól meghatározott közös érdekű célkitűzéshez nyújt hozzájárulást,
 - a támogatás szükséges, és ösztönző hatása van,
 - a támogatás arányos,
 - a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés megkülönböztetéstől mentes módon minden felhasználó számára fennáll,
 - a támogatás nem eredményezi a verseny közös érdekekkel ellentétes torzulását.

7.3.1.1. **Jól meghatározott közös érdekű célkitűzés**

7.3.1.1.1. **Az 1998. évi részvények**

- (179) A fentiekben leírtaknak megfelelően az RWE-részvényeknek a *Landkreis* határozata alapján az EEB-re való átruházása a korábban a helyi tömegközlekedés megtervezésével és megszervezésével kapcsolatos állami feladatok ellátásáért felelős EE-nek a *Landkreis* közigazgatásába való beolvadása érdekében történt. Ahhoz, hogy az EEB képes legyen működni, egy kezdeti mérleggel kellett ellátni. Az EEB alapszabályának 3. bekezdése alapján az EEB feladatai közé tartozik a *Landkreis Emslandban* érvényes NVP elkészítése, az MZE működtetése és az iskolai közlekedés megszervezése. Ezek a feladatok mind a *Landkreis* tömegközlekedésének fejlesztéséhez hozzájáruló tevékenységnek minősülnek, ezért a közlekedés összehangolása szempontjából szükségesek.
- (180) A Bizottság mindazonáltal emlékeztet arra a következtetésére, miszerint az 1998. évi RWE-részvények átruházása és birtoklása jogilag nem kapcsolódik ezekhez a tevékenységekhez. Németország rámutatott, hogy a részvényeket a mai napig nem használták fel semmilyen más tevékenységre.
- (181) Fennáll azonban a veszélye annak, hogy az EEB szabadon rendelkezhet ezekkel a részvényekkel, és finanszírozni tudja a más területeken végzett gazdasági tevékenységeit a részvények eladásával vagy biztosítékként való felhasználásával.
- (182) Az EEB jelenleg is birtokolja a részvényeket, ezért kizárható, hogy a vizsgált időszak alatt a részvények eladásából származó bevételeit gazdasági tevékenységeinek érdekében használta volna fel.
- (183) Ha az 1998. évi részvényeket az EEB ilyen módon használná a jövőben, akkor ki lehetne jelenteni, hogy az 1998. évi részvények átruházása már nem kizárólag a közlekedés összehangolásához járul hozzá. A támogatás EUMSZ 93. cikk szerinti összeegyeztethetőségének első kritériuma ezért csak akkor teljesül, ha az EEB nem használja az 1998. évi részvényeket az állami feladatain kívül eső gazdasági tevékenységei finanszírozására. A Bizottságnak ezért feltételeket kell szabnia az 1998. évi részvények felhasználásával kapcsolatban ahhoz, hogy az 1998. évi részvények átruházása a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön (lásd az alábbiakban).

7.3.1.1.2. Az emslandi közlekedési információs központ

- (184) A 47. pontban ismertetettek szerint a *Landkreis* 1995. július 31-én határozott úgy, hogy a nyilvános tömegközlekedési információs szolgáltatás biztosítása érdekében közlekedési információs központot nyit. A *Landkreis* a feladat ellátásával annak 1997. január 1-jei megalapításakor az EEB-t bízta meg. Az MZE működtetése az EEB alapszabálya szerint a helyi tömegközlekedés megtervezésével és megszervezésével kapcsolatos egyik feladat, amelynek ellátását kifejezetten az EEB-re bízták.
- (185) Az NNVG 2. cikkének (2) bekezdése és 6. cikke előírja, hogy a tömegközlekedés biztosítása állami feladat. Az állami feladat ellátásának módját az NVP-ben kell meghatározni. A *Landkreis Emsland* tanácsa úgy véli, hogy a tömegközlekedésre vonatkozó friss és részletes információ MZE általi biztosítása az állami feladat elengedhetetlen és elválaszthatatlan része.
- (186) Az MZE működtetése a tömegközlekedés hatékony és gördülékeny biztosításához járul hozzá, ennél fogva közösségi érdekű cél megvalósításához járul hozzá.

7.3.1.1.3. Hívható buszok

- (187) A *Landkreis Emsland* két okból határozott az igényalapú buszos közlekedési rendszer bővítéséről ⁽⁴¹⁾:
- a régió városai és falvai, valamint a vonatállomások közötti összeköttetés fejlesztése,
 - a városok és falvak különböző részei közötti összeköttetés fejlesztése.
- (188) A hívható buszokat csúcsidőn kívül használják a tömegközlekedési vonalakon a tömegközlekedés fejlesztése érdekében. A hívható buszok kerekesszékekkel és babakocsival való használatra is alkalmasak.
- (189) A Bizottság már évek óta számos szakpolitikai dokumentumban hangsúlyozza a hatékonyabb intermodális összeköttetések fontosságát. Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁴²⁾ lefektetett, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó 2013. évi uniós iránymutatások kulcsfontosságú célkitűzéseként határozzák meg a különböző közlekedési eszközök optimális integrációját és összeköttetését. A városok és falvak különböző részei közötti összeköttetés hatékonyabb közlekedési rendszerhez vezet. A potenciálisan elérhető, átfogó tömegközlekedési lehetőségek gyakoriságának javítása a *Landkreis Emslandban* élők érdekét szolgálja, különösen mivel a régió Németország kevésbé lakott részeinek egyike. Az igényalapú buszos közlekedési rendszer bővítésének összehangolása ezért a közös érdekhez való hozzájárulásnak tekinthető.
- (190) Az 1998. évi részvényekhez hasonlóan, amennyiben a hívható buszok birtoklása előnyt jelenthet az EEB gazdasági tevékenységei szempontjából, akkor a hívható buszok finanszírozása már nem kizárólag a közlekedés összehangolását célozná. A támogatás EUMSZ 93 cikke szerinti összeegyeztethetőségének első kritériuma ezért csak akkor teljesül, ha a buszokat nem használják a gazdasági tevékenységek érdekében. A 2012. november 5-én benyújtott dokumentumokban Németország megerősítette, hogy a vizsgált időszak alatt a hívható buszokat elsősorban az igényalapú buszos közlekedési rendszer keretén belül használták, és amikor az EEB eladta az egyik buszt, az abból befolyó összeget visszafizette a *Landkreis*-nak. A német hatóságok megerősítették, hogy ugyanezen elveket alkalmazzák a jövőben is. A német hatóságok e kötelezettségvállalása alapján a Bizottság elismeri, hogy a hívható buszok finanszírozása kizárólag a közlekedés összehangolása érdekében történt.

7.3.1.2. A támogatás szükségessége és ösztönző hatása

7.3.1.2.1. Az 1998. évi részvények

- (191) Az 1998. évi részvények átruházása (a határozat tárgyát nem képező, egyéb intézkedésekkel együtt, pl. a kezdeti tőkeinjekcióval) tette lehetővé az EEB fennállását. Enélkül az EEB nem lett volna képes ellátni a helyi tömegközlekedés megtervezésével és megszervezésével kapcsolatos állami feladatait. Az 1998. évi részvények átruházása révén nyújtott támogatás ezért szükséges a fent említett, közös érdeket szolgáló cél elérése érdekében, és az ösztönző hatással bír.

⁽⁴¹⁾ A *Landkreis Emsland* döntéshozó szervének (*Kreistag*) 2006. február 20-i határozata.

⁽⁴²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

7.3.1.2.2. Az emslandi közlekedési információs központ

- (192) A *Landkreis* döntéshozó szerve (*Kreisausschuß*) az MZE 1995. júliusi létrehozásakor a *Landkreis emslandi* tömegközlekedés egyik legjelentősebb hiányosságaként azonosította az utazási lehetőségekre vonatkozó, könnyen elérhető információk hiányát. A piac *Landkreis Emslandban* nem nyújtott ilyen összesített információt. Az MZE az információszolgáltatásért nem kért pénzt a polgároktól, az EEB ezért ebből a tevékenységből nem szerzett bevételt, amelyből finanszírozhatta volna az MZE működési költségeit. A Bizottság ezért elismeri, hogy a támogatás az MZE működéséhez szükséges volt, és ösztönző hatással bírt.

7.3.1.2.3. Hívható buszok

- (193) A támogatás szükségességének és ösztönző hatásának értékelésekor a Bizottság figyelembe veszi a tény, hogy a hívható buszok elérhetővé tétele nélkül a projekt pénzügyileg nem lett volna fenntartható. A *Kreistag* 2006. február 8-i megbeszélésén egyértelműen kijelentették, hogy az igényalapú buszos közlekedési rendszer kibővítése nem érintené a már meglévő igényalapú buszos közlekedési rendszereket. Az igényalapú buszos közlekedési rendszert csupán azokon a területeken kellett bevezetni, ahol más módon a tömegközlekedés biztosítása nem lett volna gazdaságilag kifizetődő.
- (194) Az EEB a buszokat a *Landkreis* nevében vette, és szerződéses alapon, a *Landkreis Emsland* által szabott, átlátható feltételek mellett tette elérhetővé harmadik felek számára. A harmadik felek a buszokhoz ingyenesen jutottak hozzá, az EEB a buszok elérhetővé tételéből nem szerzett bérleti díjból származó vagy egyéb bevételt, amelyből a buszok beszerzését finanszírozhatta volna. A buszokat az alvállalkozók és harmadik felek használták, nem pedig maga az EEB, tehát az EEB-nek nem származott semmilyen bevétele a hívható buszok gazdasági kihasználásából. Az EEB adminisztratív közvetítőként járt el a tömegközlekedési szolgáltatás biztosítása érdekében. Az igényalapú buszos szolgáltatást az alapszabályában szereplő tömegközlekedési feladatai részeként (lásd (14) preambulumbekzdés) koordinálta. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az EEB-nek az igényalapú buszos közlekedési rendszer kialakításához nyújtott támogatás szükséges volt, és ösztönző hatással bírt.

7.3.1.3. A támogatás arányossága

7.3.1.3.1. Az 1998. évi részvények

- (195) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az 1998. évi részvények birtoklásából származó osztalékokat az EEB nem tartotta meg. Azokat vagy az iskolai közlekedés kifizetésére használta (ezzel a *Landkreis* forrásait helyettesítve), vagy visszafizette a *Landkreis-nak*. Ezért kijelenthető, hogy amíg fennáll az a kötelezettség, miszerint az osztalékokat vissza kell fizetni a *Landkreis-nak*, az 1998. évi részvények piaci értéke alacsonyabb, mivel a részvények gazdasági értékét e kötelezettség csökkentte.
- (196) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 1998. évi részvények átruházása révén nyújtott támogatás arra a minimumra korlátozódik, amely az EEB-nek a közlekedés összehangolása terén fennálló feladatai ellátásához volt szükséges, ezért arányos az intézkedés által elérni kívánt céllal.

7.3.1.3.2. Az emslandi közlekedési információs központ

- (197) A fentiek alapján (lásd a (77) preambulumbekzdést) a *Landkreis* az MZE üzemeltetésével kapcsolatos tényleges költségeket térítette meg az EEB-nek, haszonkulcs nélkül. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a támogatás megfelelő volt ahhoz, hogy az intézkedés arányos legyen.

7.3.1.3.3. Hívható buszok

- (198) A támogatás arányosságának értékelésekor a Bizottság az alábbi elemeket veszi figyelembe:

- az EEB a *Landkreis* nevében vette a buszokat, és a tényleges árat kapta vissza,
- az EEB nem szerez bevételt abból, hogy a hívható buszokat harmadik felek rendelkezésére bocsátja,
- ha az EEB nem találta egyetlen, a buszok üzemeltetésében érdekelt harmadik felet sem, a buszokat visszaadná a *Landkreis-nak*,
- ha a buszokat már üzemben kívül helyezik, akkor eladják őket, és az eladásból származó bevétel visszakérül a *Landkreis-hoz*.

(199) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a hívható buszok finanszírozásához nyújtott támogatás arányos volt.

7.3.1.4. *A támogatáshoz minden felhasználó számára megkülönböztetésmentes módon való hozzáférés*

7.3.1.4.1. **Az 1998. évi részvények**

(200) Az EEB-nek a közlekedés összehangolása terén nyújtott szolgáltatásai állami feladatok, ezért jellegüknek fogva megkülönböztetésmentesen elérhetők.

7.3.1.4.2. **Az emslandi közlekedési információs központ**

(201) Az MZE minden érdeklődő polgárnak ingyenesen nyújt információt. Ezenkívül minden, az információ megosztásában érdekelt tömegközlekedési szolgáltatótól gyűjt be információt. A tömegközlekedési szolgáltatóktól az MZE nem kér pénzt azért, hogy az általuk nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó információt elérhetővé teszi.

(202) Megállapítható tehát, hogy a szóban forgó szolgáltatáshoz való hozzáférés minden felhasználó számára megkülönböztetésmentes módon hozzáférhető.

7.3.1.4.3. **Hívható buszok**

(203) Az EEB a hívható buszokat minden, a *Landkreis* területén tömegközlekedési szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásnak ugyanolyan feltételek mellett kínálta fel, amelyeket a *Landkreis Emsland* szabott meg. A *Landkreis* a busztársaságoknak címzett levelében részletesen kifejtette, hogy milyen feltételek mellett használhatók a buszok, és megkérdezte őket, hogy érdeklődnek-e a szolgáltatás iránt.

(204) A buszok lízingelése egy szabványszerződés alapján történt (lásd még a (80) preambulumbekendést), amely azt írta elő, hogy a közlekedési vállalatoknak kell viselniük az üzemeltetési és karbantartási költségeket, de nem kell bérleti díjat fizetniük. A buszokat az alvállalkozók az EEB vonalain, más közlekedési vállalatok pedig a saját vonalaikon használták.

(205) A *Landkreis*-szal való konzultációt követően a buszokat iskolai közlekedési szolgáltatásokra is használták. Ez mind az öt buszra igaz.

(206) Megállapítható tehát, hogy a szóban forgó infrastruktúrához való hozzáférés minden felhasználó számára megkülönböztetésmentes volt.

7.3.1.5. *A támogatás nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes módon*

7.3.1.5.1. **Az 1998. évi részvények**

(207) Az 1998. évi részvények átruházása pusztán az elsősorban a közlekedés összehangolása terén állami feladatokat ellátó EEB vállalat létrehozását segítette – pénzügyi szempontból. Az intézkedés tehát nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes módon.

7.3.1.5.2. **Az emslandi közlekedési információs központ**

(208) A fent megállapítottaknak megfelelően az MZE a *Landkreis Emsland*ban működő valamennyi közlekedési vállalkozástól azonos feltételek mellett gyűjt információt, amelyet ingyenesen továbbít a polgároknak. Ennélfogva nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes módon.

7.3.1.5.3. **Hívható buszok**

(209) A fent megállapítottaknak megfelelően a *Landkreis Emsland* az igényalapú buszos közlekedési rendszer bővítését azzal a feltétellel rendelte el, hogy annak semmilyen pénzügyileg nem fenntartható hatása nem lehet a már meglévő menetrendekre és útvonalakra. A buszokat minden érdekelt félnek ugyanazon feltételek mellett tették elérhetővé, ezért e további vonalak bevezetése várhatóan nem eredményezi a verseny torzulását a közös érdekekkel ellentétes módon.

7.3.1.6. Következtetések és feltételek

- (210) Figyelemmel a fentiekre a Bizottság úgy véli, hogy az 1998. évi részvények átruházása, a hívható buszok és az MZE révén nyújtott támogatás közös érdeket szolgáló célhoz járul hozzá, valamint szükséges és a céllal arányos, a tagállamok közötti kereskedelemre pedig nem hat ki a közös érdekekkel ellentétes módon.
- (211) A (178) preambulumbekkezdésben említetteknek megfelelően az 1998. évi részvények átruházása nem tekinthető kizárólag a közlekedés összehangolását célzó intézkedésnek, mivel a részvények birtoklása és az EEB-nek a részvényekkel való szabadon rendelkezéshez való joga előnyt jelenthet az EEB azon gazdasági tevékenységei szempontjából, amelyek nem feltétlenül a közlekedés összehangolása iránti igényt szolgálják. Ahhoz, hogy ez az intézkedés megfeleljen az összeegyeztethetőség első feltételének, az EEB nem tarthatja meg az 1998. évi részvények osztalékait és a részvények esetleges eladásából származó bevételeket, valamint nem használhatja a részvényeket gazdasági tevékenységeihez biztosítékként vagy harmadik fél finanszírozásának megszerzésére. A Bizottság ezt az 1998. évi részvények átruházása belső piaccal való összeegyeztethetőségének feltételeként írja elő.
- (212) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy ezek az intézkedések az EUMSZ 93. cikke alapján az 1998. évi feltételek betartásának függvényében összeegyeztethetők.

7.3.2. AZ 1107/70/EGK RENDELETTEL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG ÉRTÉKELÉSE

- (213) Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek teljesítésének a megtérítését az olyan közlekedési vállalkozásoknak, amelyekre az 1191/69/EGK rendelet nem alkalmazandó.
- (214) Korábbi esetekben a helyi és regionális buszos közlekedés felmentettnek minősült az 1191/69/EGK rendelet⁽⁴³⁾ alkalmazási köre alól, és az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése volt alkalmazandó. E rendelettel összhangban a *Landkreis Emsland* kifizetései akkor nyilváníthatók összeegyeztethetőnek a belső piaccal, ha a kifizetések csak az EEB által végzett feladatok költségeit fedezik, és semmi mást nem fedeznek. A továbbiakban a Bizottság azt értékeli, hogy az EEB-t megfelelően kompenzálták-e a feladataiért.

7.3.2.1. Az 1998. évi részvények

- (215) A fentiekben leírtaknak megfelelően az RWE-részvényeknek a *Landkreis* határozata alapján az EEB-re való átruházása a korábban a helyi tömegközlekedés megtervezésével és megszervezésével kapcsolatos állami feladatok ellátásáért felelős EE-nek a *Landkreis* közigazgatásába való beolvadása érdekében történt. Ahhoz, hogy az EEB képes legyen működni, egy kezdeti mérleggel kellett ellátni. Az EEB alapszabályának 3. bekezdése alapján az EEB feladatai közé tartozik a *Landkreis Emslandban* érvényes Nahverkehrsplan elkészítése, az MZE működtetése és az iskolai közlekedés megszervezése. Ezek a feladatok mind a *Landkreis* tömegközlekedésének fejlesztéséhez hozzájáruló tevékenységnek minősülnek.
- (216) Az osztalékokból származó bevételek nélkül az 1998. évi részvények piaci értéke az EEB mérlegében a részvények gazdasági értékére csökken. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 1998. évi részvények átruházása révén nyújtott támogatás arra a minimumra korlátozódik, amely az EEB feladatainak ellátásához volt szükséges, és nem tekinthető túlzott kompenzációnak.

7.3.2.2. Az emslandi közlekedési információs központ

- (217) A (47) preambulumbekkezdésben ismertetettek szerint a *Landkreis* 1995. július 31-én határozott úgy, hogy a nyilvános tömegközlekedési információs szolgáltatás biztosítása érdekében közlekedési információs központot nyit. A *Landkreis* a feladat ellátásával annak 1997. január 1-jei megalapításakor az EEB-t bízta meg. Az MZE működtetése az EEB alapszabálya szerint az EEB egyik konkrétan meghatározott feladata.
- (218) A fentiek alapján (lásd a (77) preambulumbekkezdést) a *Landkreis* az MZE üzemeltetésével kapcsolatos tényleges költségeket térítette meg az EEB-nek, haszonkulcs nélkül. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a bejelentett intézkedés szerinti támogatás nem vezet az EEB túlzott kompenzációjához.

⁽⁴³⁾ Lásd a 36. lábjegyzetet.

7.3.2.3. Hívható buszok

- (219) A fent ismertetettek szerint a *Landkreis Emsland* két okból határozott az igényalapú buszos közlekedési rendszer bővítéséről ⁽⁴⁴⁾:
- a régió városai és falvai, valamint a vonatállomások közötti összeköttetés fejlesztése,
 - a városok és falvak különböző részei közötti összeköttetés fejlesztése.
- (220) A hívható buszokat csúcsidőn kívül használják a tömegközlekedési vonalakon a tömegközlekedés fejlesztése érdekében. A hívható buszok kerekesszékekkel és babakocsival való használatra is alkalmasak.
- (221) Németország megerősítette, hogy a hívható buszokat alapvetően csak az igényalapú buszos közlekedési rendszer keretén belül lehet használni, és ha az EEB eladja az egyik buszt, az abból befolyó összeget vissza kell fizetnie a *Landkreis*-nak (ami egy esetben már meg is történt).
- (222) A Bizottság úgy véli, hogy nem áll fenn túlkompenzáció, mivel:
- az EEB a *Landkreis* nevében vette a buszokat, és a tényleges árat kapta vissza,
 - az EEB nem szerez bevételt abból, hogy a hívható buszokat harmadik felek rendelkezésére bocsátja,
 - ha az EEB nem találna egyetlen, a buszok üzemeltetésében érdekelt harmadik felet sem, a buszokat visszaadná a *Landkreis*-nak,
 - ha a buszokat már üzemben kívül helyezik, akkor eladják őket, és az eladásból származó bevétel visszakérül a *Landkreis*-hoz.

7.3.2.4. Következtetések és feltételek

- (223) A fentiekre figyelemmel a Bizottság úgy véli, hogy az 1998. évi részvények átruházása, a hívható buszok és az MZE révén nyújtott támogatás nem jelentenek túlzott kompenzációt az EEB részére az általa a *Landkreis Emsland* nevében végzett feladatok teljesítéséért.
- (224) A fenti (117) és azt követő preambulumbekendésekben említetteknek megfelelően az 1998. évi részvények átruházása nem tekinthető kizárólag az EEB nem gazdasági tevékenységeit segítő intézkedésnek, mivel a részvények birtoklása és az EEB-nek a részvényekkel való szabadon rendelkezéshez való joga előnyt jelenthet az EEB gazdasági tevékenységei szempontjából. Ahhoz, hogy ez az intézkedés megfeleljen az összeegyeztethetőség első feltételének, az EEB nem tarthatja meg az 1998. évi részvények osztalékait és a részvények esetleges eladásából származó bevételeket, valamint nem használhatja a részvényeket gazdasági tevékenységeihez biztosítékként harmadik fél finanszírozásának megszerzéséhez. A Bizottság ezt az 1998. évi részvények átruházása belső piaccal való összeegyeztethetőségének feltételeként írja elő.
- (225) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy ezek az intézkedések az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján az 1998. évi részvények felhasználására vonatkozó feltételek betartásának függvényében összeegyeztethetők,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A kezdeti tőkejuttatás és az RWE energiavállalat 280 310 részvénye az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (1) bekezdése és a 659/1999/EK tanácsi rendelet ⁽⁴⁵⁾ 1. cikke b) pontjának iv. alpontja alapján létező támogatásnak minősül.

2. cikk

Az osztalékok, amelyeket az *Emsländische Eisenbahn GmbH* a részvények alapján kapott, továbbá az iskolai közlekedési szolgáltatások összehangolásáért és a helyi közlekedési menetrend (Nahverkehrsplan) kapott ellentételezés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése alapján nem minősül állami támogatásnak.

⁽⁴⁴⁾ Lásd a 41. lábjegyzetet.

⁽⁴⁵⁾ A Tanács 659/1999/EK rendelete (1999. március 22.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

3. cikk

Az emslandi közlekedési információs központ működtetésére az *Emsländische Eisenbahn GmbH* által kapott ellentételezés tekintetében a támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93. cikkével és az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összhangban összeegyeztethető a belső piaccal.

4. cikk

(1) Amennyiben az *Emsländische Eisenbahn GmbH* részére átruházott buszok az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek, a támogatás a (2) bekezdésben meghatározott német kötelezettségvállalás függvényében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 93. cikkével és az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összhangban összeegyeztethető a belső piaccal.

(2) A hívható buszokat az igényalapú buszos közlekedési szolgáltatásra használják. Amennyiben az EEB eladja az egyik buszt, az EEB köteles a bevételt a *Landkreis Emsland*nak továbbítani.

5. cikk

A 37 630 RWE-részvény az *Emsländische Eisenbahn GmbH* részére való 1998. évi átruházása révén Németország által nyújtott támogatás a 6. cikkben meghatározott feltételek függvényében összeegyeztethető a belső piaccal.

6. cikk

(1) A részvényeket nem lehet biztosítékként használni vagy eladni, kivéve, ha a (2) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülnek.

(2) E határozat elfogadását követő két hónapon belül az *Emsländische Eisenbahn GmbH* aláír egy megállapodást a *Landkreis Emsland*dal az RWE-részvényekről. A megállapodásnak megerősíti az alábbiakat:

- az RWE-részvények nem használhatók biztosítékként vagy bármilyen más olyan módon, amely az EEB gazdasági tevékenységeit elősegítené,
- az RWE-részvényekből származó osztalékokat az EEB visszafizeti a *Landkreis Emsland*nak,
- az EEB az RWE-részvények eladásából származó esetleges bevételeit visszafizeti a *Landkreis Emsland*nak.

7. cikk

Németország az e határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében meghozott intézkedésekről.

8. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2016. szeptember 30-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés az ISIL-lel (Dáissal) és az al-Kaida szervezetekkel összeköttetésben álló egyes személyekkel és szervezetekkel szemben meghatározott egyes korlátozó intézkedések bevezetéséről szóló 881/2002/EK tanácsi rendelet 261. alkalommal történő módosításáról szóló, 2017. február 24-i (EU) 2017/326 bizottsági végrehajtási rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 49., 2017. február 25.)

A 31. oldalon, a melléklet c) pontjában:

a következő szövegrész: „c) Ghalib Adbullah Al-Zaidi (más néven a) Ghalib Abdallah al-Zaydi; b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi; c) Ghalib al Zaydi). Születési ideje: a) 1975; b) 1970. Születési helye: Rakka régió, Marib kormányzóság, Jemen. Állampolgársága: jemeni. A 7d. cikk (2) bekezdésének i) pontjában meghatározott megjelölés időpontja: 2017.2.22.”

helyesen: „c) Ghalib Abdallah Al-Zaidi (más néven a) Ghalib Abdallah al-Zaydi; b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi; c) Ghalib al Zaydi). Születési ideje: a) 1975; b) 1970. Születési helye: Rakka régió, Marib kormányzóság, Jemen. Állampolgársága: jemeni. A 7d. cikk (2) bekezdésének i) pontjában meghatározott megjelölés időpontja: 2017.2.22.”

Helyesbítés a büntetőeljárások során a gyanúsítottak és a vádlottak, valamint az európai elfogatóparancshoz kapcsolódó eljárásokban a keresett személyek költségmentességéről szóló, 2016. október 26-i (EU) 2016/1919 európai parlamenti és tanácsi irányelvhez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 297., 2016. november 4.)

A 7. oldalon, a 10. cikk (1) és (2) bekezdésében és a 8. oldalon, a 12. cikk (1) bekezdésében:

a következő szövegrész: „május 25-ig”

helyesen: „május 5-ig”.

Helyesbítés az Európai Unióban működő mezőgazdasági üzemek jövedelmére és üzleti tevékenységére vonatkozó számviteli adatok gyűjtésére szolgáló hálózat létrehozásáról szóló 1217/2009/EK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 2015. február 3-i (EU) 2015/220 bizottsági végrehajtási rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 46., 2015. február 19.)

A 9. oldalon, a II. melléklet táblázatában, a Görögországra vonatkozó részben:

a következő szövegrész:

	„GÖRÖGORSZÁG	
450	Makedónia-Trákia	2 000
460	Epirusz–Peloponnészosz–Jón-szigetek	1 350
470	Thesszália	700
480	Görögország kontinentális része, Égei-szigetek, Kréta	1 450”

helyesen:

	„GÖRÖGORSZÁG	
450	Μακεδονία – Θράκη (Makedónia-Trákia)	2 000
460	Ήπειρος – Πελοπόννησος – Νήσοι Ιονίου (Epirusz–Peloponnészosz–Jón-szigetek)	1 350
470	Θεσσαλία (Thesszália)	700
480	Στερεά Ελλάδα – Νήσοι Αιγαίου – Κρήτη (Szteréa Ellász, Égei-szigetek, Kréta)	1 450”

Az 54. oldalon, a VIII. melléklet A.CL.151.C. pontjának első bekezdése utolsó mondatában:

a következő szövegrész: „Ha a mezőgazdasági üzem többek között valamely OEM vagy OFJ alapján, illetve HKT-ként vagy »hegyvidéki termékként« oltalom alatt álló terméket vagy élelmiszert, vagy ilyen élelmiszer előállítására használt terméket állít elő, de ez nem érinti az egyes ágazatokban folyó termelés túlnyomó részét, akkor a »nem alkalmazható« kódot kell használni.”

helyesen: „Ha a mezőgazdasági üzem többek között valamely OEM vagy OFJ alapján, illetve HKT-ként vagy »hegyvidéki termékként« oltalom alatt álló terméket vagy élelmiszert, vagy ilyen élelmiszer előállítására használt terméket állít elő, de ez nem érinti az adott ágazatban folyó termelés túlnyomó részét, akkor a »nem alkalmazható« kódot kell használni.”

A 60. oldalon, a VIII. mellékletben, a C. táblázatot követő magyarázatok harmadik bekezdése b) pontjában:

a következő szövegrész: „b) a munka formájában nyújtott segítséget más jellegű szolgáltatással (például gépek biztosításával) ellentételezik: ebben az esetben figyelmen kívül kell hagyni a rendelkezésre bocsátott munkaidőt és az azzal kapcsolatos béreket; a kapott szolgáltatás értékét egy másik táblázat megfelelő csoportjában ráfordításként kell feltüntetni (ebben a példában: H. táblázat, 1020. csoport: »Szerződéses munka és gépbérlés«).”

helyesen: „b) a munka formájában nyújtott segítséget más jellegű szolgáltatással (például gépek biztosításával) ellentételezik: ebben az esetben figyelmen kívül kell hagyni a rendelkezésre bocsátott munkaidőt és az azzal kapcsolatos béreket; a kapott szolgáltatás értékét egy másik táblázat megfelelő kategóriájában ráfordításként kell feltüntetni (ebben a példában: H. táblázat, 1020. kategória:»Szerződéses munka és gépbérlés«).”

A 72. oldalon, a VIII. melléklet H. táblázatában:

a következő szövegrész:

„3031	SC	Az ásványi műtrágyákban található nitrogén (N) mennyisége	—	
3032	SC	Az ásványi műtrágyákban található foszfor (P ₂ O ₅) mennyisége	—	
3033	SC	Az ásványi műtrágyákban található kálium (K ₂ O) mennyisége	—	

helyesen:

„3031	SC	A felhasznált ásványi műtrágyákban található nitrogén (N) mennyisége	—	
3032	SC	A felhasznált ásványi műtrágyákban található foszfor (P ₂ O ₅) mennyisége	—	
3033	SC	A felhasznált ásványi műtrágyákban található kálium (K ₂ O) mennyisége	—	

A 84. oldalon, a VIII. mellékletben, a növénykultúrák típusának kódját ismertető táblázat 1. kódjánál található magyarázatban, a harmadik franciabekezdésben:

a következő szövegrész: „— egy adott területen a számviteli év folyamán egymást követően termesztett növények közül a területet a leghosszabb ideig elfoglaló növénykultúra,”

helyesen: „— ha egy adott területen a számviteli év folyamán egymást követően több növényt termesztenek, a területet a leghosszabb ideig elfoglaló növénykultúra,”.

A 102. oldalon, a VIII. melléklet M. táblázatában:

a következő szövegrész:

		Különleges jellegű támogatások és segélyek			
„2810	S	Természeti károk miatt nyújtott támogatások			—
2890	S	Egyéb különleges jellegű támogatások és segélyek			—
2900	S	Másutt nem említett egyéb közvetlen támogatások			—

helyesen:

		Különleges jellegű támogatások és segélyek			
„2810	S	Természeti károk miatt nyújtott támogatások			—
2890	S	Egyéb különleges jellegű támogatások és segélyek			—
2900	S	Másutt nem említett egyéb közvetlen támogatások			—

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU