



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextionde årgången

5 april 2017

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/635 av den 30 mars 2017 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen** 1
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/636 av den 30 mars 2017 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen** 4
- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/637 av den 4 april 2017 om ändring för tvåhundra sextiofemte gången av rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter** 7
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/638 av den 4 april 2017 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 9

BESLUT

- ★ **Kommissionens beslut (EU) 2017/639 av den 30 september 2016 om statligt stöd SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) till förmån för Emsländischen Eisenbahn GmbH, Tyskland [delgivet med nr C(2016) 6232] ⁽¹⁾** 11

Rättelser

- ★ **Rättelse till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/326 av den 24 februari 2017 om ändring för tvåhundra sextioförsta gången av rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter (EUT L 49, 25.2.2017)** 40

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

- ★ Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder (EUT L 297, 4.11.2016) 40
- ★ Rättelse till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/220 av den 3 februari 2015 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1217/2009 om upprättandet av ett informationssystem för jordbruksföretagens redovisningsuppgifter för att belysa inkomstförhållanden och andra ekonomiska förhållanden i jordbruksföretag inom Europeiska unionen (EUT L 46, 19.2.2015) 41

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/635

av den 30 mars 2017

om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 57.4 och 58.2, och

av följande skäl:

- (1) För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 ⁽²⁾, är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till den här förordningen.
- (2) I förordning (EEG) nr 2658/87 fastställs allmänna bestämmelser för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen. Dessa bestämmelser gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som inför underuppdelningar i den och som har upprättats genom särskilda unionsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.
- (3) Enligt dessa allmänna bestämmelser bör de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i enlighet med den motivering som anges i kolumn 3.
- (4) Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats för de varor som omfattas av denna förordning men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning bör under en viss period kunna återopas av innehavaren i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013. Denna period bör vara tre månader.
- (5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tullkodexkommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan ska i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindande klassificeringsbesked som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning får under en period på tre månader från den dag då denna förordning träder i kraft fortfarande återopas i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013.

⁽¹⁾ EUTL 269, 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGL 256, 7.9.1987, s. 1).

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2017.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Stephen QUEST
Generaldirektör
Generaldirektoratet för skatter och tullar

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering (KN-nummer)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>En artikel i form av en tom cylindrisk behållare gjord av genomskinlig plast som är omkring 44 mm lång och förseglad med en avtagbar plastkork i nedre änden som skyddslock. Behållarens övre del är formad som ett munstycke och har ett litet hål genom vilket ånga kan inhaleras.</p> <p>Användaren fyller den tomma behållaren med en särskild vätska, så kallad e-vätska eller e-juice, och skjuter sedan in den i e-cigarett. Behållaren är påfyllningsbar och kan återanvändas för rökning 10–20 gånger innan den slängs.</p> <p>Munstycket fyller samma funktion som filtret på traditionella tobakscigaretter. Användaren skjuter in behållaren i e-cigarett och stoppar sedan in munstycket i munnen och inhalerar. E-cigarettens förångare omvandlar då vätskan till en rökliknande ånga som släpps ut genom munstycket och in i användarens mun.</p> <p>Se bilder (*).</p>	8543 90 00	<p>Klassificering på grundval av de allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen, anmärkning 2 s till kapitel 39, anmärkning 2 b till avdelning XVI samt texten till KN-nummer 8543 och 8543 90 00.</p> <p>Utan munstycke skulle användaren inte stoppa in e-cigarett i munnen, och utan förångaren i munstycket skulle det inte strömma ut någon ånga. Behållaren med sin särskilt utformade övre del är därmed att betrakta som en väsentlig del till e-cigarett och inte bara som en plastbehållare. Klassificering enligt nummer 3926 som vara av plast är därför utesluten.</p> <p>Enligt klassificeringsuttalande 8543 70/5 för Harmoniserade systemet ska en komplett e-cigarett klassificeras som annan elektrisk maskin eller apparat enligt nr 8543 70.</p> <p>Behållaren ska därför klassificeras enligt KN-nummer 8543 90 00 som del till en elektrisk maskin och apparat med särskilda funktioner, inte nämnd eller inbegripen någon annanstans i kapitel 85.</p>

(*) Bilderna är endast i informationssyfte.



KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/636**av den 30 mars 2017****om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 57.4 och 58.2, och

av följande skäl:

- (1) För att säkerställa en enhetlig tillämpning av Kombinerade nomenklaturen, som är en bilaga till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 ⁽²⁾, är det nödvändigt att anta bestämmelser för klassificering av de varor som avses i bilagan till den här förordningen.
- (2) I förordning (EEG) nr 2658/87 fastställs allmänna bestämmelser för tolkningen av Kombinerade nomenklaturen. Dessa bestämmelser gäller också för varje annan nomenklatur som helt eller delvis grundar sig på denna eller som inför underuppdelningar i den och som har upprättats genom särskilda unionsbestämmelser för tillämpningen av tulltaxebestämmelser eller andra åtgärder för varuhandeln.
- (3) Enligt dessa allmänna bestämmelser bör de varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i enlighet med den motivering som anges i kolumn 3 i tabellen.
- (4) Bindande klassificeringsbesked som har utfärdats för de varor som omfattas av denna förordning men som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning bör under en viss period kunna åberopas av innehavaren i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013. Denna period bör vara tre månader.
- (5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tullkodexkommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De varor som beskrivs i kolumn 1 i tabellen i bilagan ska i Kombinerade nomenklaturen klassificeras enligt motsvarande KN-nummer i kolumn 2 i tabellen.

Artikel 2

Bindande klassificeringsbesked som inte stämmer överens med reglerna i denna förordning får under en period på tre månader från den dag då denna förordning träder i kraft fortfarande åberopas i enlighet med artikel 34.9 i förordning (EU) nr 952/2013.

⁽¹⁾ EUT L 269, 10.10.2013, s. 1.⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGTL 256, 7.9.1987, s. 1).

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2017.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Stephen QUEST
Generaldirektör
Generaldirektoratet för skatter och tullar

BILAGA

Varubeskrivning	Klassificering (KN-nummer)	Motivering
(1)	(2)	(3)
<p>Ett par spännen som ska användas som en låsmekanism för säkerhetsbälten. Varje spänne består av en låsmekanism i metall, ett plasthölje, en textilrem, anslutningsdelar i metall och en elektrisk sensor som avger en ljudsignal när fordonets säkerhetsbälten borde vara fastspända, men inte är det.</p> <p>Produktens sammansättning i viktprocent utgörs av 56 % kolstål, 21 % plast, 13 % textil och 10 % andra material.</p> <p>Det rör sig om en del till en säkerhetsbältesanordning som t.ex. används för sittplatser i ett motorfordon.</p> <p>Se bild (*).</p>	8308 90 00	<p>Klassificering på grundval av de allmänna bestämmelserna 1, 3 b, 4 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen, anmärkning 3 till avdelning XV samt texten till KN-nummer 8308 och 8308 90 00.</p> <p>Produkten har objektiva kännetecken av ett spänne eftersom den fungerar som en låsmekanism.</p> <p>Klassificering enligt nr 8301 som ett lås av oädel metall är utesluten, eftersom produkten varken är en fästnanordning som kontrolleras av ett nyckellås eller kombinationslås med bokstäver eller siffror eller ett elektriskt lås (se även Förklarande anmärkningar till Harmoniserade systemet, nummer 8301).</p> <p>Klassificering enligt nr 8302 som beslag och liknande artiklar av oädel metall som är lämpliga för karosserier är utesluten, eftersom varorna inte utgör en del av ett karosseri utan en del av säkerhetsbältesanordningen.</p> <p>Klassificering enligt nr 8708 som en del av säkerhetsbälte är också utesluten, eftersom det numret enbart omfattar säkerhetsbälten till motorfordon som klassificeras enligt nummer 8701–8705 och inte delar till säkerhetsbälten.</p> <p>Klassificering enligt undernummer 8708 21 som ofullständiga säkerhetsbälten är också utesluten, eftersom produkten endast utgör en av flera delar av ett komplett säkerhetsbälte (som består av följande fem huvuddelar: spännen, upprullare, bältesförankringar, band och låstungor) och således inte, i föreliggande form, har den huvudsakliga karaktären av en komplett eller färdigarbetad vara.</p> <p>Produkten som, på grundval av dess objektiva kännetecken och egenskaper, inte kan klassificeras enligt ett specifikt nummer, har trots detta objektiva kännetecken och egenskaper som närmast kan liknas vid spännen som klassificeras enligt nr 8308. Varan ska därför klassificeras enligt nr 8308 90 00 som spännen av oädel metall.</p>

(*) Bilden återges uteslutande i informationssyfte.



KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/637**av den 4 april 2017****om ändring för tvåhundra- och sextiofemte gången av rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 881/2002 av den 27 maj 2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter⁽¹⁾, särskilt artiklarna 7.1 a och 7a.5, och

av följande skäl:

- (1) I bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 förtecknas de personer, grupper och enheter som omfattas av frysning av penningmedel och ekonomiska resurser enligt den förordningen.
- (2) Den 30 mars 2017 beslutade FN:s säkerhetsråds sanktionskommitté att ändra en uppgift i den förteckning över personer, grupper och enheter som omfattas av frysning av tillgångar och ekonomiska resurser. Bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 april 2017.

*På kommissionens vägnar**För ordföranden**Tillförordnad chef för tjänsten för utrikespolitiska instrument*

⁽¹⁾ EGT L 139, 29.5.2002, s. 9.

BILAGA

Under rubriken "Juridiska personer, grupper och enheter" i bilaga I till förordning (EG) nr 881/2002 ska identifieringsuppgifterna för "Mujahidin Indonesian Timur (MIT) (alias a) Mujahidin of Eastern Indonesia, b) East Indonesia Mujahideen, c) Mujahidin Indonesia Timor, d) Mujahidin Indonesia Barat (MIB), e) Mujahidin of Western Indonesia). Adress: Indonesien. Övriga upplysningar: Verksam i Java och Sulawesi, Indonesien, även aktiv i Indonesiens östra provinser. Ledare är Abu Wardah, även känd som Santoso (ej uppförd på förteckningen). Dag som avses i artikel 7d.2 i: 29.9.2015." ersätts med följande:

"Mujahidin Indonesian Timur (MIT) (alias a) Mujahidin of Eastern Indonesia, b) East Indonesia Mujahideen, c) Mujahidin Indonesia Timor, d) Mujahidin Indonesia Barat (MIB), e) Mujahidin of Western Indonesia). Adress: Indonesien. Övriga upplysningar: Verksam i Java och Sulawesi, Indonesien, även aktiv i Indonesiens östra provinser. Dag som avses i artikel 7d.2 i: 29.9.2015."

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/638**av den 4 april 2017****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 av den 17 december 2013 om upprättande av en samlad marknadsordning för jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 922/72, (EEG) nr 234/79, (EG) nr 1037/2001 och (EG) nr 1234/2007 ⁽¹⁾,med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.
- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 april 2017.

*På kommissionens vägnar**För ordföranden*

Jerzy PLEWA

*Generaldirektör**Generaldirektoratet för jordbruk och landsbygdsutveckling*⁽¹⁾ EUT L 347, 20.12.2013, s. 671.⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(euro/100 kg)

KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
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⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1106/2012 av den 27 november 2012 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 471/2009 om gemenskapsstatistik över utrikeshandeln med icke-medlemsstater vad gäller uppdateringen av nomenklaturen avseende länder och territorier (EUT L 328, 28.11.2012, s. 7). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2017/639

av den 30 september 2016

om statligt stöd SA.23216 – C 54/07 (ex NN 55/07) till förmån för Emsländischen Eisenbahn GmbH, Tyskland

[delgivet med nr C(2016) 6232]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT,

med stöd av fördraget om den Europeiska unionens arbetsätt, i synnerhet artikel 108.2,

med stöd av avtalet om det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, i synnerhet artikel 62.1 led a,

efter att berörda parter har fått tillfälle att yttra sig enligt bestämmelserna ⁽¹⁾ som anges ovan, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDET

- (1) Den 30 augusti 2002 lämnade Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen och Wessels Reisen (nedan kallade *de klagande*) in ett klagomål till Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*), enligt vilket Emsländische Eisenbahn GmbH (nedan kallat: *EEB*) ska ha erhållit otillåtet statligt stöd. Den 13 juli 2006 underrättade de klagande kommissionen om sin avsikt att utöka klagomålet och den 22 november 2006 överlämnades kompletterande uppgifter.
- (2) I anslutning till klagomålet begärde kommissionen vid upprepade tillfällen ⁽²⁾ in uppgifter från de tyska myndigheterna, och de tyska myndigheterna besvarade denna begäran ⁽³⁾.
- (3) Den 28 november 2007 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget om upprättandet av den europeiska gemenskapen (nedan kallat *EG-fördraget*). Den 24 april 2008 inkom Tyskland med ett yttrande.
- (4) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat: *beslut att inleda förfarandet*) offentliggjordes den 9 juli 2008 i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁴⁾. Berörda parter uppmanades att inkomma med sina synpunkter.
- (5) I anslutning till beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet lämnade de klagande in det första i en serie av yttranden den 21 februari 2008. Efter offentliggörandet lämnade de klagande in ytterliga yttranden den 25 augusti 2008 och den 29 augusti 2008.

⁽¹⁾ EUT C 174 av den 9.7.2008, s. 13.

⁽²⁾ Den 3 oktober 2006, den 27 november 2006 och den 13 mars 2007.

⁽³⁾ Den 24 oktober 2006, den 26 januari 2007 och den 19 juni 2007.

⁽⁴⁾ Se fotnot [1].

- (6) Nahverkehrsberatung Südwest (nedan kallad *Trafikrådgivningen Sydväst*) inkom den 29 juli 2008 med yttranden och den 16 och 29 oktober 2008 inkom icke-sekretessbelagda uppgifter. Den 23 juli 2008 inkom en anonym part med ett yttrande.
- (7) Den 26 november 2008 överlämnade kommissionen yttrandena från de berörda parterna till Tyskland. Den 26 januari 2009 tog kommissionen emot Tysklands yttrande.
- (8) Den 9 juli 2009 överlämnade de tyska myndigheterna på en begäran från kommissionens av den 30 april 2009 kompletterande uppgifter.
- (9) Den 16 december 2009, den 4 augusti 2010 och den 23 juni 2011 överlämnade de tyska myndigheterna kompletterande uppgifter.
- (10) Den 20 oktober 2011 skrev kommissionen till de tyska myndigheterna som inkom med svar den 10 november 2011.
- (11) På begäran översände de tyska myndigheterna kompletterande uppgifter till kommissionen den 5 juni 2012, den 6 maj 2013 och den 21 november 2013.

2. SAKFÖRHÅLLANDE

2.1 MOTTAGARE AV STÖD

- (12) Den som enligt uppgift tog emot det rättsvidriga stödet, Emsländische Eisenbahn GmbH ⁽⁵⁾ (nedan kallat: *EEB*) grundades den 1 januari 1997. Företaget växte fram ur ett företag med samma namn (nedan kallat: *EE*) som drevs i myndigheternas regi.
- (13) Emslands förvaltningsdistrikt är ensam aktieägare sedan *EEB* bildades. Som sådan kan *EEB*:s verksamhet underställas omfattande kontroll. Enligt § 10 i *EEB*:s bolagsavtal ska förvaltningsdistriktet utse *EEB*:s verkställande direktör och ha sista ordet i viktiga affärsbeslut (bokslut, verksamhetsplaner osv.).
- (14) Enligt § 3 i bolagsavtalet ansvarar *EEB* för följande offentliga uppdrag för att planera och samordna den offentliga kollektivtrafiken:
 - Upprättande av en plan för lokaltrafiken (nedan kallad: *lokaltrafikplan*, *Nahverkehrsplan*) för Emslands förvaltningsdistrikt med delägarskap av ledande transportföretag;
 - Utveckla och driva ett trafikinformationscentrum (en regional informationscentral för den offentliga kollektivtrafiken, nedan kallad *MZE*, eller *Emslands trafikinformationscentrum*) samt införa ett förbättrat informationssystem;
 - Organisera skolskjutsar samt integrera skolskjutsar i den reguljära offentliga kollektivtrafiken enligt §§ 109 och 114 i Niedersachsens skollag av den 3 mars 1998 ⁽⁶⁾ (nedan kallad: *NSG*, *Niedersächsischen Schulgesetz*);
 - Införa avgiftsförbättringar;
 - Samarbeta med transportföretaget "Schiene":

⁽⁵⁾ <http://www.eeb-online.de/>

⁽⁶⁾ Nds. GVBl. 1998, s. 137, senast ändrad av artikel 2 i lagen av den 12 juli 2007, Nds. GVBl Nr 22/2007, s. 339 – VORIS 22410 01.

- (15) EEB förfogar för närvarande över flera linjetrafiktillstånd för busslinjer i Emslands förvaltningsdistrikt ⁽⁷⁾. I de fall där EEB har ett sådant tillstånd har driften av dessa linjer ⁽⁸⁾ överförs på olika bussföretag och även till dotterbolaget EVG.
- (16) Dessutom utför EEB också godstransporter på järnväg, i synnerhet på egna spåraneläggningar, och infrastrukturförvaltning av dessa spåraneläggningar.

2.2 MARKNAD FÖR LOKAL KOLLEKTIVTRAFIK MED BUSSAR I EMSLANDS FÖRVALTNINGSDISTRIKT

- (17) Sedan den 1 januari 1996 är städer och förvaltningsdistrikt enligt delstaten Niedersachsens transportlag (nedan kallad NNVG) ansvariga för att säkerställa tillgången till adekvat kollektivtrafik. Därför måste Emslands förvaltningsdistrikt se till att planeringen, organisationsarbetet och finansieringen genomfördes för lokaltrafiken i förvaltningsdistriktet. Förvaltningsdistriktet delegerade i sin tur dessa uppdrag till EEB vilket framgår av § 3 i EEB:s bolagsavtal (se även skäl 14 ovan).
- (18) Kollektivtrafiken med buss är indelad i fyra linjer för vilka linjetrafiktillstånd beviljas på lika villkor enligt § 13 och § 42 i den tyska persontrafiklagen. De flesta företag som erbjuder offentlig kollektivtrafik i Emslands förvaltningsdistrikt har också sitt säte där.
- (19) Marknaden för den lokala kollektivtrafiken med bussar i Emslands distrikt är uppdelad i två stora områden. I förvaltningsdistriktets södra del har privata bussföretag, däribland två av de klagande (Reinhard Bittner och Kalmer) slagit samman sin busstrafik till en trafikorganisation med gemensamma taxor, Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (Transportgemenskapen Södra Emsland, nedan kallat: VGE Syd).
- (20) I förvaltningsdistriktets mellersta och nordliga del är de viktigaste lokaltrafikorganisationerna med gemensamma taxor RegioNetz-Mitte (bestående av EEB och tre privata bussföretag) och Emsland Mitte/Nord (bestående av övriga klagande).
- (21) EEB kör skolskjutsar i hela Emslands förvaltningsdistrikt i både integrerad och i icke-integrerad form.
- (22) Skolskjutsar kan integreras i busstrafiken. Förvaltningsdistriktet och städerna upprättar ett avtal om skolskjutsar som aktörerna på de berörda busslinjerna måste anpassa sina ruttor efter. Busskortet betalas av Emslands förvaltningsdistrikt via EEB.
- (23) EEB erbjuder elever som har rätt till skolskjuts, men som inte bor längs busslinjen, skolskjutsar i icke-integrerad form (undantagstrafik för elever). Detta är en tjänst som innebär att bussföretagen får i uppdrag att uppfylla vissa villkor, i synnerhet när det gäller rutten och tidtabellerna. Emslands förvaltningsdistrikt ersätter EEB för de belopp som aktörerna har fakturerat till EEB.

3. INGÅENDE BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

- (24) I beslutet om att inleda förfarandet ⁽⁹⁾ upprättade kommissionen en tabell utifrån de uppgifter som de tyska myndigheterna tillhandahållit och som innehåller en beskrivning av de penningöverföringar till EEB som var föremål för granskningsförfarandet. Nedan återges kolumnerna 1 till 6 i tabellen ⁽¹⁰⁾. Kolumnerna 7 till 9 togs bort från tabellen eftersom kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet hade beslutat sig för att inte göra några invändningar mot dessa betalningar.

⁽⁷⁾ Enligt persontrafiklagen av den 21 mars 1961 (nedan kallad PBefG, Personenbeförderungsgesetz).

⁽⁸⁾ § 3.2 Nr 3 PBefG.

⁽⁹⁾ Se fotnot. [1].

⁽¹⁰⁾ Alla uppgifter anges i euro (EUR). För tidsperioden 1997 till 2001 räknades budgetprognoserna och -rättelserna, som hade angivits i tyska mark (D-mark), om till euro med en omräkningskurs på 1:1,9558 (EUR:DM). Obetydliga avvikelser mellan betalningarna som har angivits i budgetprognoserna och -rättelserna och uppgifterna som Tyskland hade lagt fram kan hänföras till omräkningen: kommissionens bedömning bygger på de uppgifter som Tyskland lagt fram. "—" står för "ej tillämpligt" och "0" betyder att inget finansiellt stöd beviljades.

Tabell 1

Relevanta åtgärder som granskades i beslutet om att inleda förfarandet

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Kapitalresurser	Utdelningar	"Förlustutjämn- ning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafiken" ⁽¹⁾	"Ersättning av kostnaderna för skolskjutssystemet"	Bidrag till förvaltnings- kostnader § 7.4 NNVG ⁽²⁾	Bidrag till den offentliga kollektivtrafiken enligt § 7.5 NNVG ⁽³⁾
1997	11 658 593,93 ⁽⁴⁾	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68	0
1998	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01	0
1999	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94	0
2000	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43	0
2001	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65	0
2002	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60	0
2003	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10	0
2004	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42	0
2005	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00	85 000,00
2006	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42	780 459,84 ⁽⁵⁾
2007	0	0	0	9 300 000,00	248 000,00	—

(¹) Dessa uppgifter har hämtats från budgetprognoserna och -rättelserna för Emslands förvaltningsdistrikt i nr 67.500 "Förlustutjämnning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafiken".

(²) NNVG av den 28 juni 1995, ändrad den 16 december 2004 antogs mot bakgrund av den federala lagen om regionalisering av den 27 december 1993.

(³) Med ändringen i NNVG av den 16 december 2004, som trädde i kraft den 1 januari 2005, beaktades det faktum att finansieringen för kollektivtrafiken hade förändrats federal nivå. Beviljat belopp per capita sänktes något, men regionaliseringsmedel för att förbättra kollektivtrafikens drift tillkom, som kolumn 6 visar.

(⁴) I beloppet har kapitalet som ursprungligen godkändes 410 000,00 euro räknats samman med tillägg för de överlätna aktierna till två aktiebolag till ett värde av 11 248 593,93 euro.

(⁵) Detta belopp omfattar följande kategorier: Bidrag för marknadsföringskostnader och förbättring av informationen till passagerarna, inklusive löpande kostnader för Emslands trafikinformationscentrum (116 876,09 euro), inköp av programvaran DIVA-Geo som baskarta för trafikinformationscentret (17 402,90 euro), upprättande av ett register med busshållplatser (28 815,34 euro), fordon (journbuss) (520 989,05 euro), busshållplatser (59 376,46 euro) samt planering för lokal kollektivtrafik (37 000,00 euro).

(25) I följande avsnitt sammanfattas faktauppgifterna mot bakgrund av underlagen som Tyskland och de klagande har skickat in före och efter beslutet om att inleda förfarandet.

3.1 KAPITALRESURSER OCH ÖVERLÅTELSE AV AKTIER (KOLUMN 1)

(26) Emslands förvaltningsdistrikt tillförde EEB godkänt kapital motsvarande ett belopp om 800 000 D-mark (omkring 410 000 euro), när före detta EE och dess förmögenhet outsourcades och EEB bildades 1997. Därutöver erhöll EEB aktier från RWE (¹¹).

(¹¹) RWE är ett ledande tyskt energiföretag.

- (27) Vid tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet var det oklart om överlåtelsen av aktierna utgjorde en del av EEB:s startkapital eller ett oförutsett kapitaltillskott när EEB bildades. Tyskland klargjorde att den största delen av aktierna, 280 310 RWE-aktier med ett marknadsvärde på 9 686 523,78 euro, utgjorde en del av startkapitalet. Dessa aktier hade överförts till EE innan EEB bildades.
- (28) 37 630 aktier med ett marknadsvärde på 1 689 264,40 euro överläts dock inte förrän den 12 oktober 1998 till EEB, alltså mer än fem år efter integrationen.

3.2 INTEGRERAD SKOLSKJUTS I SÖDRA EMSLAND TILL DEN 31 DECEMBER 2005 (KOLUMNERNA 2 OCH 3) ⁽¹²⁾

- (29) Beloppen som nämns i kolumn 2 (utdelningar) och beloppen i kolumn 3 (i budgetprognoserna och -rättelserna för Emslands förvaltningsdistrikt under posten 67.500 *Förlustutjämnning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafiken*) användes av EEB till att betala VGE Syd för den integrerade skolskjutstjänsten i södra Emsland.
- (30) Utdelningarna i kolumn 2 är utdelningar som EEB fick från RWE-aktierna som nämndes ovan.
- (31) I södra Emsland genomfördes skolskjutsarna huvudsakligen i integrerad form av VGE Syd med stöd i ett avtal som slutits mellan VGE Syd och EE. När EEB grundades 1997 ersattes detta avtal av ett identiskt avtal mellan EEB och VGE Syd. EEB sade upp avtalet den 31 december 2005.
- (32) I det ursprungliga avtalet mellan EEB och VGE Syd budgeterades det för en årlig schablonberäknad kompensation till ett belopp av 1 705 362,94 euro. Detta belopp höjdes med cirka 10 % den 1 november 2000 till 1 839 116,88 euro.
- (33) Kolumnerna 2 och 3 visar gemensamt det schablonbelopp som hade avtalats mellan EEB och VGE Syd. Emslands förvaltningsdistrikt räknade av utdelningsvärdet (kolumn 2) från det totalbelopp som skulle utbetalas till VGE Syd för deras tjänster, och överlät resten (kolumn 3) till EEB. Det som baseras på ytterligare betalningar som Tyskland förde över efter beslutet om att inleda förfarandet kan hämtas i nedanstående tabell.

Tabell 2

Betalningar till VGE Syd för integrerade skolskjutsar

År	Utdelningar (Kolumn 2)	"Förlustutjämnning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafi- ken" (Kolumn 3)	Summa (betalt till VGE Syd)
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⁾ Utdelningar och Förlustutjämnning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafiken.

År	Utdelningar (Kolumn 2)	"Förlustutjämning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafi- ken" (Kolumn 3)	Summa (betalt till VGE Syd)
2004	355 496,67	1 483 620,21	1 839 116,88
2005	426 596	1 412 520,89	1 839 116,88

(¹) De tyska myndigheterna angav ursprungligen beloppet 3 160 667,25 euro i det här fältet. Senare förklarade de tyska myndigheterna att kolumn 3 inte bara hade omfattat betalningar till VGE Syd under 1997, utan även betalningar till andra företag. Först från och med 1998 fanns det en tydlig åtskillnad mellan betalningarna till VGE Syd (kolumn 3) och betalningarna för skolskjutstjänster utanför den normala linjetrafiken, för Deutsche Bahn AG och för andra integrerade skolskjutstjänster (kolumn 4). Om 1997 skulle ha beräknats som under de efterföljande åren skulle kolumn 3 uppvisa ett belopp på 1 508 790,29 euro och kolumn 4 5 936 951,31 euro (förändring på 1 651 876,97 euro från kolumn 3 till kolumn 4, motsvarande beloppet som hade betalats till bussföretagen i norra och mellersta Emsland). Summan för båda kolumnerna utgör totalbeloppet som betalades för skoltrafiksystemet i Emslands förvaltningsdistrikt.

- (34) Eftersom avtalet mellan EEB och VGE Syd avslutades 2005 betalade EEB tillbaka värdet på utdelningarna från 2006 till Emslands förvaltningsdistrikt.
- (35) De klagande försåg kommissionen med nedanstående tabell innehållande alla betalningar som erhållits från VGE Syd till och med den 31 december 2005, vilken innehåller uppgifter som avviker från de som visas ovan.

Tabell 3

Betalningar till VGE Syd för alla tjänster

(i euro)

År	Nettovärde	7 % moms	Bruttovärde
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) De tyska myndigheterna förklarade att skillnaden mellan beloppet som VGE Syd enligt de klagande hade erhållit och beloppet i kolumnerna 2 och 3 beror på att VGE Syd inte enbart hade bedrivit integrerade skolskjutsar som är registrerade i kolumnerna 2 och 3, utan ibland även undantagstrafik för elever, som också hade betalats av Emslands förvaltningsdistrikt via EEB.

3.3 "ERSÄTTNING AV KOSTNADERNA FÖR SKOLSKJUTSSYSTEMET" (KOLUMN 4)

- (37) Bidraget som framgår av budgetprognoserna och -rättelserna i Emslands förvaltningsdistrikt under posten 67.510 "Ersättning för kostnader för skolskjutssystemet" var avsett att ersätta EEB för kostnaden för att organisera skolskjutssystemet i mellersta och norra Emsland ⁽¹³⁾ samt – när avtalet med VGE Syd hade avslutats den 31 december 2005 – även i södra Emsland. Denna kostnad omfattade skolskjutssystemet i såväl integrerad som icke-integrerad form.
- (38) När den formella testmetoden skulle börja tillämpas hade kommissionen inte fått några uppgifter som entydigt visade om de finansiella medel som EEB erhållit för att betala bussföretagen för att de genomfört skolskjutsarna även motsvarade de faktiska betalningarna som EEB hade gjort till dessa företag.
- (39) De tyska myndigheterna lämnade in ytterligare förklaringar och underlag som visade att EEB för det integrerade skolskjutssystemet i kolumn 4 köpte biljetter av bussföretag till elever som åkte med de reguljära busslinjerna. Genom årliga avräkningar med förvaltningsdistriktet kunde det säkerställas att de belopp som betalats ut till EEB motsvarade beloppen som EEB fört över till bussföretagen. Betalningarna gjordes via ett avräkningskonto. Emslands förvaltningsdistrikt tillhandahöll de nödvändiga beloppen och EEB vidarebefordrade dem i förvaltningsdistriktets namn. Avräkningskontot granskades årligen av en oberoende revisor för att fastställa om intäkter och utgifter stämde överens.
- (40) De tyska myndigheterna förklarade även att det ekonomiska resultatet av EEB:s intäkter från integrerade skolskjutsar, som genomförts av tredje part på linjer där EEB förfogade över linjetrafiktillstånd, omfattade intäkter från undantagstrafik för elever. Som en del av EEB:s årsredovisning kontrollerade en oberoende revisor årligen om intäkterna och utgifterna i dessa finansiella poster stämde överens.
- (41) De tyska myndigheterna lämnade även in en uppdaterad och korrigerad översikt över de årliga betalningarna till EEB för samordningen av skolskjutsarna.

Tabell 4

Översikt över de faktiska betalningarna för skolskjutsarna

(i euro)

År	"Förlustutjämnning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafiken" (Kolumn 3)	"Ersättning av kostnaderna för skolskjutssystemet" (Kolumn 4)	Totalbelopp för förvaltningsdistriktets betalningar till EEB
1997	1 508 790,29	5 573 355,48	7 033 061,73
1998	1 459 116,26	5 954 096,22	7 413 212,48
1999	1 429 351,28	6 175 822,86	7 605 174,14
2000	1 447 246,49	6 628 313,12	8 075 559,61
2001	1 588 738,19	7 158 797,33	8 747 535,52
2002	1 554 719,55	7 267 713,54	8 822 433,09
2003	1 526 279,81	7 636 828,10	9 163 107,91
2004	1 483 620,21	7 765 750,42	9 249 370,63
2005	1 412 520,88	8 208 800,13	9 621 321,01

⁽¹³⁾ VGE Syd fick även ersättning för kostnaderna inom ramen för denna budgetpost.

(i euro)

År	"Förlustutjämnning för tjänster inom den offentliga kollektivtrafiken" (Kolumn 3)	"Ersättning av kostnaderna för skolskjutssystemet" (Kolumn 4)	Totalbelopp för förvaltningsdistriktets betalningar till EEB
2006		8 022 784,94	8 022 784,94
2007		9 175 787,60	9 175 787,60

3.4 BIDRAG TILL ADMINISTRATIVA KOSTNADER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN UR FEDERALA MEDEL ENLIGT § 7.4 NNVG (KOLUMN 5)

- (42) Det bidrag som angavs i budgetprognoserna och -rättelserna i Emslands förvaltningsdistrikt under posten 71.510 "Bidrag till den Emsländska järnvägen från landets andel av förvaltningskostnaderna" var avsett för att täcka EEB:s kostnader för att fullgöra offentliga uppdrag i Emslands förvaltningsdistrikt.
- (43) Upprättandet av lokaltrafikplanen räknas till dessa uppgifter⁽¹⁴⁾. Driftkostnaderna för lokaltrafikplanen, som utarbetas vart femte år, uppgick 1997 till 11 248,42 euro, 2002 till 25 000,00 euro och 2003 till 8 793,00 euro.
- (44) När beslutet om att inleda förfarandet fattades ställde kommissionens sig tvekande till om det totala beloppet i kolumn 5 hade använts till att täcka kostnaden i samband med upprättandet av lokaltrafikplanen, eller om betalningarna även hade använts till att finansiera annan (ekonomisk) verksamhet och om ersättningen för förvaltningskostnaderna för inrättandet och driften av Emslands trafikinformationscentrum (MZE) även den fanns i kolumn 5.
- (45) De tyska myndigheterna förklarade att kostnaderna för personal- och driftkostnaderna för planeringen av kollektivtrafiken, MZE (till slutet av 2004) och samordningen av skolskjutsarna ingick i kolumn 5.
- (46) Före 2004 gjordes ingen åtskillnad mellan finansieringen av MZE och andra kostnader inom kolumn 5. Från och med 2005 infördes en åtskillnad till följd av en ändring i NNVG, och beloppen som var avsedda för MZE fördes över till den nya budgetposten "Bidrag enligt NNVG" i kolumn 6.
- (47) MZE erbjöd kostnadsfri information om den offentliga kollektivtrafiken. Erbjudandet gällde buss- och tågtrafik-tjänster i Emslands förvaltningsdistrikt oberoende av aktörens tjänster. MZE inrättades av regionutskottet i juli 1995. Då hade förvaltningsdistriktet medgivit att bristen på information om kollektivtrafiken var en tungt vägande brist i den offentliga transportpolitiken.
- (48) När EEB grundades 1997 lades förvaltningsdistriktet MZE:s verksamheter ut på entreprenad till EEB. I § 3 i bolagsavtalet överlät MZE:s administration till EEB som en del av uppgiften att organisera och samordna trafiken. Resenärer kan ringa till MZE för att få reseinformation och sedan 1999 har MZE en disk intill Deutschen Bahn AG:s disk på järnvägsstation i Meppen.
- (49) Engångsbeloppet 3 558,65 euro som EEB och förvaltningsdistriktet hade enats om 1998 för att organisera och skolskjutsarna finansiellt registrerades i kolumn 5. Detta årliga engångsbelopp var en ersättning för bokföringskostnader i samband med betalningar till Deutsche Bahn AG och bussföretag i linjetrafik i norra och mellersta Emsland.

⁽¹⁴⁾ I skäl 53 i beslutet om att inleda förfarandet hade kommissionen kommit fram till slutsatsen att upprättandet av lokaltrafikplanen är en uppgift som faller inom det offentliga uppdraget.

3.5 BIDRAG TILL KOLLEKTIVTRAFIKEN I FORM AV FEDERALA MEDEL ENLIGT § 7.5 NNVG (KOLUMN 6)

- (50) Det bidrag som angavs i budgetprognoserna och -rättelserna i Emslands förvaltningsdistrikt under posten 71500 "Bidrag enligt NNVG" ⁽¹⁵⁾ beviljades i anslutning till den senaste justeringen av NNVG, som trädde i kraft den 1 januari 2005, för att ta hänsyn till de faktiska omständigheter som förändrat finansieringen av kollektivtrafiken på nationell nivå. Det beviljade beloppet per capita sänktes något, men kompenenserades delvis av regionaliseringsmedel för att förbättra kollektivtrafikens drift, vilket återspeglas i kolumn 6.
- (51) Medlen i kolumn 6 användes för att driva MZE och förvärvet av fordon för ett jourbussystem. Till betalningarna i kolumn 6 hörde även andra kostnader, för vilka kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet hade kommit fram till inte utgjorde något statligt stöd ⁽¹⁶⁾.
- (52) Som framgår av beskrivningen ovan redovisade finansieringen av MZE fram till 2004 i kolumn 5 och från 2005 i kolumn 6. De tyska myndigheterna kommenterade att beloppen som EEB fick för MZE i kolumn 6 uppgick till 85 000,00 euro 2005, 98 000,00 euro 2006 och 93 460,87 euro 2007.
- (53) Emslands förvaltningsdistrikt beslutade dessutom att en del av medlen i kolumn 6 skulle vara öronmärkta för bidrag till kollektivtrafiken för att utöka jourbussystemet. Inom ramen för jourbussystemet trafikerar en buss vissa sträckor endast när potentiella resenärer per telefon meddelat Emslands trafikinformationscentrum att de skulle vilja ha en buss vid en viss tidpunkt. Syftet med att införa jourbussar var att förbättra förbindelserna mellan tågstationer och olika distrikt på ett effektivt sätt och för att undvika tomkörningar.
- (54) De tyska myndigheterna förklarade att Emslands förvaltningsdistrikt hade finansierat anskaffandet av fem nya bussar genom EEB för totalt 685 513,46 euro. (520 989,05 euro för fyra bussar 2006 och 164 524,42 euro för en femte buss 2007).
- (55) EEB erbjöd bussföretagen jourbussar på samma villkor som fastställts av Emslands förvaltningsdistrikt. Bussarna leasades enligt ett standardavtal som innebar att bussföretagen skulle bära kostnaderna för driften och fordonsunderhållet men att de inte behövde betala någon hyra. Bussarna användes av underleverantörer på EEB:s sträckor och av andra bussföretag på sina egna sträckor. EEB fortsatte att äga bussarna så att Emslands förvaltningsdistrikt kunde hålla kontroll över dem.

3.6 SKÄL ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (56) I beslutet om att inleda förfarandet fastställdes att förekomsten av stöd med avseende på följande åtgärder (se även tabell 1 i detta beslut) inte kunde uteslutas:
- Kolumn 1: Överlåtelse av aktier;
 - Kolumnerna 2 till 4: Skoltrafiksystemet;
 - Kolumn 5: Förvaltning av kollektivtrafiken (i synnerhet lokaltrafikplanen och MZE);
 - Kolumn 6: MZE och jourbussar.
- (57) I beslutet om att inleda förfarandet med avseende på dessa åtgärder yttrades tvivel på deras förenlighet med den inre marknaden, om de skulle komma att klassificeras som statligt stöd.

⁽¹⁵⁾ Tyskland underrättade kommission om att beskrivningen av kategori nr 71 500 i budgetprognosen för 2006 "Stöd till Emsländische Eisenbahn enligt NNVG" var felaktig eftersom beloppet på bidraget inte bara hade beviljats EEB. Kategorierna döptes därför om till den neutrala beteckningen "Bidrag enligt NNVG" i budgetprognoserna för 2007.

⁽¹⁶⁾ I skäl 107 i beslutet om att inleda förfarandet drog kommissionen slutsatsen att köpet av programvaran DIVA-Geo, upprättandet av ett register över busshållplatser och förvärvet av ett program för att planera kollektivtrafiken var förknippade med utarbetandet av lokaltrafikplanen och att de därmed utgjorde offentliga uppgifter.

3.6.1 FÖREKOMST AV STÖD

- (58) I beslutet om att inleda förfarandet fastställdes att Emslands förvaltningsdistrikt omedelbart beviljat EEB samtliga medel och att det i fråga om EEB åtminstone delvis handlade om ett företag som bedrivit ekonomisk verksamhet. Dessutom framgick det av beslutet att överlåtelsen av aktierna, bidraget till jourbussar och MZE inte krävde någon motprestation från EEB:s sida. I beslutet om att inleda förfarandet betvivlades det huruvida betalningarna, i fråga om skolskjutsarna, till fullo motsvarade EEB:s kostnader. En överkompensation kunde i synnerhet inte uteslutas beträffande det schablonmässiga bidraget. Därutöver konstaterades det att det åtminstone förelåg en risk för en snedvridning av konkurrensen.

3.6.2 STÖDETS FÖRENLIGHET MED GÄLLANDE LAGSTIFTNING

- (59) Beslutet om att inleda förfarandet visade att det saknades tillräckligt underlag för att fastställa om de omtvistade åtgärderna skulle betraktas som offentliga tjänster eller som stöd till samordning av trafiken och om artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens arbetsätt (nedan kallat *EU-fördraget*) (vid den tidpunkten artikel 73 i EG-fördraget) utgör den rättsliga grunden för granskningen av stödets förenlighet med gällande lagstiftning. I det här fallet skulle förenligheten med rådets förordning (EEG) nr 1191/69⁽¹⁷⁾ eller rådets förordning (EEG) nr 1107/70 granskas⁽¹⁸⁾. I annat fall skulle förenligheten med artikel 107.2 eller 107.3 (vid den tidpunkten artikel 87 i EG-fördraget) granskats.
- (60) I beslutet om att inleda förfarandet betvivlades särskilt om överlåtelsen av aktierna var motiverat och lämpligt.
- (61) Beträffande bidraget för skolskjutsarna, var det inte känt om medlen till fullo hade vidarebefordrats till andra aktörer för utförda skolskjutstjänster eller om en EEB hade behållit en del av medlen. Om det var så att EEB undanhållit delar av pengarna, uppstod frågan om dessa medel hade använts för ekonomisk eller icke-ekonomisk verksamhet och om EEB, där det var möjligt, hade erhållit överkompensation för skolskjutstjänster som de hade utövat.
- (62) Beträffande förvaltningen av den lokala kollektivtrafiken (lokaltrafikplanen och MZE) kunde kommissionen inte utesluta en överkompensation.
- (63) Beträffande jourbussarna kvarstod enligt kommissionens åsikt frågan huruvida EEB hade använt dessa på sina egna, kommersiellt drivna rutter, vilket enligt EG-fördraget inte skulle kunna motiveras.

4. TYSKLANDS SYNPUNKTER

4.1 KAPITALRESURSER OCH ÖVERLÅTELSE AV AKTIER FRÅN RWE (KOLUMN 1)

- (64) De tyska myndigheterna påvisade att när EEB bildades överfördes hela förmögenheten från EE till EEB. Förmögenheten omfattade kapitalresurser motsvarande 410 000 euro och 280 310 RWE-aktier. Tyskland hävdar således att varken kapitalresurserna eller aktierna utgjorde statligt stöd. Därutöver anmärkte de tyska myndigheterna på att kapitalresurserna och den första överföringen av RWE-aktierna hade ägt rum före den 13 mars 1997 och att de därför inte kunde krävas tillbaka.
- (65) Med avseende på de 37 630 RWE-aktier som hade överlåtits 1998, förklarade de tyska myndigheterna att överlåtelsen hade ägt rum efter en ändring av rösträtten beträffande RWE-aktierna, varefter vissa förmåner bortföll. Vidare bekräftade de att aktierna fortfarande ägdes av EEB.
- (66) Tyskland hävdade att Emslands förvaltningsdistrikt betedde sig som en marknadsekonomisk aktör som försökte optimera sin skattestruktur och att inga intäktsbortfall hade uppstått för Emslands förvaltningsdistrikt, eftersom EEB fram till 2005 hade använt samtliga utdelningar för betalning av skolskjutsarna och att företaget efter 2005 måste avstå från utdelningarna till Emslands förvaltningsdistrikt.

⁽¹⁷⁾ Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 130, 15.6.1970, s. 1).

4.2 BIDRAG TILL SKOLSKJUTSAR (KOLUMNERNA 2, 3 OCH 4)

- (67) De tyska myndigheterna hävdade att EEB enligt § 3 i bolagsavtalet ansvarade för att organisera skolskjutsarna i Emslands förvaltningsdistrikt (se även skäl 14) och att EEB hade vidarebefordrat betalningarna från förvaltningsdistriktet till de företag som hade genomfört skolskjutsarna. Därmed gjorde de tyska myndigheterna gällande att dessa överlåtelser inte utgjorde något statligt stöd till EEB, vilket antyddes i skäl 137 i beslutet om att inleda förfarandet.
- (68) EEB fick elevlistor från alla skolor och slog fast vilka elever som hade rätt till skolskjuts. För eleverna som inte kunde åka med de reguljära busslinjerna (integrerad skolskjuts) organiserade EEB skolskjutsarna i form av undantagstrafik. Bussföretagen, och dessutom bland andra de klagande, erhöll månatlig ersättning de klagandebåde för integrerade skolskjutsar och undantagstrafik från EEB. De tyska myndigheterna hävdade att EEB i detta sammanhang hade förbrukat hela det belopp som Emslands förvaltningsdistrikt tillhandahållit för skolskjutsar. Som framgår av skälen 39 och 40 granskades avräkningskontot och EEB:s konto varje år av revisorer för att säkerställa att intäkterna och utgifterna stämde överens.
- (69) Med avseende på kolumnerna 2, 3 och 4 förklarade de tyska myndigheterna att alla skolskjutsar i Emsland (i form av integrerad trafik och undantagstrafik) hade registrerats i dessa kolumner.
- (70) För kolumnerna 2 och 3 hade de tyska myndigheterna lämnat felaktiga uppgifter och förklarade att medlen använts till att betala VGE Syd ett engångsbelopp för de tjänster som företaget genomfört i södra Emsland fram till 2005 (se även skäl 29 f).
- (71) På kommissionens frågor om engångsbeloppet på 3 934 481,47 euro för skolskjutstrafiken under 1997⁽¹⁹⁾ förklarade de tyska myndigheterna att en uppskattning skulle göras i början av varje år mot bakgrund av de månatliga betalningarna. I slutet av varje år fastställdes den faktiska kostnaden och motsvarande avräkningar. EEB skulle bara ha vidarebefordrat betalningarna till bussföretagen. Tillfälligt ökade betalningar bokfördes som skulder till Emslands förvaltningsdistrikt och räknades av från ersättningen under det efterföljande året. Faktiska kostnader som beräknades i slutet av 1997 uppgick till 3 755 618,14 euro.
- (72) De tyska myndigheterna förklarade att betalningarna i kolumn 4 även innehöll betalning för köp av elevernas biljetter från Deutsche Bahn AG.
- (73) De tyska myndigheterna förklarade att det ökande beloppet i kolumn 4 berodde på bussföretagens prishöjningar samt faktumet att förvaltningsdistriktet hade beviljat bussföretagen inklusive de klagande en ökning 2002 på mellan 6 till 10 % för skolskjutsarna.

4.3 FÖRVALTNING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN (KOLUMN 5)

- (74) De tyska myndigheterna uppgav att Emslands trafikinformationscentrum hade inrättats av Emslands förvaltningsdistrikt den 31 juli 1995, dvs. före bildandet av EEB. MZE förser alla bussföretag och Deutsche Bahn AG med reseinformation, samt uppdaterar tidtabellerna i det offentliga informationssystemet och ger resenärerna information i informationsdisken.
- (75) De tyska myndigheterna hävdade att MZE inte bedrev någon ekonomisk verksamhet, eftersom ett företag med ekonomiska intressen inte skulle någon anledning att inrätta ett trafikinformationscentrum som kostnadsfritt erbjöd information på uppdrag av bussföretagen och Deutschen Bahn AG. MZE ska betraktas som ett företag med ett offentligt uppdrag i Emslands förvaltningsdistrikt, och EEB ansvarar bara för att sköta driften.
- (76) Enligt förklaringarna i skäl 46 ingick finansieringen av MZE fram till 2004 i budgetposten i kolumn 5 och finansierades sedan av den nya budgetposten i kolumn 6.

⁽¹⁹⁾ Se skäl 50 i beslutet om att inleda förfarandet.

- (77) Enligt de tyska myndigheterna skötte fyra medarbetare följande tre uppgifter: Arbetet med att organisera regionens offentliga kollektivtrafik, (inklusive upprättandet av lokaltrafikplanen), skolskjuts och drift av MZE. En jämförelse med standardlöner för berörda lönenivåer som tillhandahållits av kommunen visar att EEB hade kunnat begära 169 312,26 euro i stället för 138 015,11 euro för personal- och materialkostnader. De tyska myndigheterna gjorde dessutom gällande att endast material- och personalkostnader hade täckts och att ingen vinstmarginal hade lagts till.

4.4 BIDRAG TILL KOLLEKTIVTRAFIKEN UR FEDERALA MEDEL ENLIGT § 7.5 NNVG (KOLUMN 6)

- (78) Kolumn 6 omfattar betalningar till Emslands trafikinformationscentrum och finansieringen av fordon för jourbussystemet, vilket framgår av skäl 50 och följande. De tyska myndigheterna påpekade att betalningarna motsvarade EEB:s faktiska kostnader för utförandet av de offentliga uppdragen.
- (79) Med avseende på jourbussystemet förklarade de tyska myndigheterna att Emslands förvaltningsdistrikt i november 2005 hade uppmanat bussföretagen att lämna in förslag till utökning av jourbussystemet.
- (80) På uppdrag av förvaltningsdistriktet förvärvade EEB fyra jourbussar under våren 2006. Bussarna var tillgängliga för alla företag mot bakgrund av följande villkor:
- Emslands förvaltningsdistrikt behåller förfoganderätten över bussarna eftersom EEB är fordonsägaren och den organisation som ställt dessa till fordonsföretagens förfogande med stöd i ett fordonsöverlåtelseavtal.
 - Bussföretagen bär de löpande kostnaderna för fordonets drift och underhåll;
 - Medborgare kan ringa till MZE och begära en jourbuss och MZE förmedlar begäran till motsvarande bussföretag.
- (81) Under hösten 2007 köptes ytterligare en buss in som ställdes till bussföretaget Wessels förfogande i Geeste till samma villkor.
- (82) De tyska myndigheterna hävdade att EEB inte skulle kunna generera någon vinst inom ramen för jourbussystemet, och översände en kopia av ett brev till kommissionen från den 16 februari 2007 som skickats till bussföretag med verksamhet i förvaltningsdistriktet, som visade, att alla företagen hade åtkomst till bussarna under samma villkor.

5. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

5.1 DE KLAGANDE

5.1.1 BIDRAG TILL SKOLSKJUTSAR (KOLUMNERNA 3 OCH 4)

- (83) De klagande bestred att EEB endast hade vidarebefordrat de belopp som de hade fått av förvaltningsdistriktet till företagen som genomfört skolskjutsarna. De ansåg att EEB erhållit en engångssumma och att skolskjutsarna organiserades på ett sådant sätt att de maximerade sin egen vinst.
- (84) De klagande bestred att EEB utfört ett offentligt uppdrag enbart när företaget organiserat skolskjutsarna, och hävdade att EEB handlat i eget namn snarare än åt Emslands förvaltningsdistrikt. Om viss verksamhet inom EEB betraktas som offentlig, skulle dessa uppgifter bokföras på skilda konton. De hävdade att EEB blandade ihop sin ekonomiska och icke-ekonomiska verksamhet.
- (85) Med avseende på skolskjutsarna i södra Emsland gjorde de klagande gällande att avtalen mellan VGE Syd och EEB alltid hade varit resultatbaserat, och överlämnade en tabell där betalningarna som VGE Syd hade erhållit var registrerade (se även skäl 29 f).
- (86) De klagande hävdade att om summan från kolumnerna 3 och 4 ska representera alla betalningar till företag för skolskjutsarna, skulle den plötsliga återgången mellan 2005 och 2006 tyda på en tidigare, befintlig överkompensation.

- (87) Enligt de klagande hade kostnaderna för skolskjutsarna genom VGE Syd endast förändrats en aning (omkring 6 %) mellan 1997 och 2007. De hade ingen förklaring till fördubblingen av beloppen i kolumn 4 under samma tidsperiod. De klagande hävdade att det mellan 1997 och 2006 inte hade varit någon höjning av tariffen på mer än 10 %.

5.1.2 UPPRÄTTANDE AV LOKALTRAFIKPLANEN (KOLUMN 5)

- (88) De klagande hävdade att EEB hade upprättat en lokaltrafikplan i enlighet med sina egna intressen, och att detta hade skaffat EEB en fördel med avseende på fördelningen av linjetrafiktillstånden. Dessutom skulle deras ståndpunkt inte ha beaktats när lokaltrafikplanen utarbetades, fastän de hade varit delaktiga i detta arbete.
- (89) De klagande bestred även slutsatsen i beslutet om att inleda förfarandet, där kommissionen hävdar att upprättandet av lokaltrafikplanen inte var en ekonomisk verksamhet. Det enda offentliga beslut som enligt deras åsikt fattats i detta sammanhang var förvaltningsdistriktets bedömning och antagande av lokaltrafikplanen. Förberedningen som EEB hade genomfört utgör en ekonomisk verksamhet som även skulle ha kunnat genomföras av en konsult. De klagande hävdade att de även förfogade över nödvändiga praktiska kunskaper för att utföra dessa uppgifter.
- (90) De klagande hävdade att köpet av DIVA-programmet inte specifikt hängde samman med upprättande av lokaltrafikplanen, utan att programvaran även kunde användas till andra ändamål som exempelvis optimering av bussföretagens transporttjänster. Enligt de klagande hade EEB fått en ekonomisk fördel genom DIVA-programmet som de hade fått utan kostnad.

5.1.3 FINANSIERING AV FORDON FÖR ETT JOURBUSSYSTEM (INGÅR I KOLUMN 6).

- (91) När det gäller jourbussarna bestred de klagande att bussarna hade erbjudits alla bussföretag i Emslands förvaltningsdistrikt. Endast de bussföretag som hade registrerat sina körningar via Emslands trafikinformationscentrum erbjöds bussar av EEB. De klagande hävdade att bussföretagen därigenom var tvungna att förmedla ekonomiskt känsliga uppgifter om skolskjutsarna till sin konkurrent EEB. Dessutom hade EEB enligt de klagande inte bara använts bussarna för jourbussrutter utan även i linjetrafik (t.ex. sträckan Haselünne-Meppen).
- (92) De klagande hävdade att ingen av dem hade fått en jourbuss. I synnerhet gjorde de klagande Albers och Elbert gällande att de drabbats av en nackdel i konkurrens godkännandet eftersom de inte hade tillgång till jourbussystemet.

5.2 TRAFIKRÅDGIVNINGEN SYDVÄST

- (93) Trafikrådgivningen Sydväst bestred kommissionens slutsats i beslutet om att inleda förfarandet, betalningarna enligt § 45a PBefG var en ersättning för allmännyttiga skyldigheter och uppfyllde Altmark-kriterierna. Trafikrådgivningen Sydväst hävdade att begreppet "allmännyttiga skyldigheter" inte hade fastställts i § 45a PBefG eftersom det inte fanns någon övervakning för att förhindra överkompensation och att jämförelsen med en representativt ekonomisk och effektivt arbetande företag var felaktig.

5.3 ANONYMT YTTRANDE

- (94) En part i anonym ställning betvivlade att beloppen i kolumn 3 i tabellen ovan stämde överens med betalningarna för skolskjutsarna. De ansåg att det därmed handlade om direkta bidrag till bussföretag för att få en fördel (t.ex. kunna påverka tidtabeller, medlemskap för EEB i VGE Syd, bättre tidtabeller för resenärer som inte är elever, underentreprenad för företag som ursprungligen var verksamma inom skolskjutstrafiken).

6. DE TYSKA MYNDIGHETERNAS SYNPUNKTER PÅ DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

6.1 BIDRAG FÖR SKOLSKJUTSAR (KOLUMNERNA 3 OCH 4)

- (95) De tyska myndigheterna hävdade att minskade betalningar för skolskjutsar (kolumnerna 3 och 4) mellan 2005 och 2006 visade att det inte förekom någon överkompensation för 2006, vilket de klagande hävdade. De förklarade nedgången på följande sätt:

— På grund av klagomålen från dessa klagande till kommissionen hävdades alla avtal om undantagstrafik för elever den 31 december 2005. Därefter organiserades skolskjutsarna om och vissa icke-integrerade linjer integrerades bland de reguljära busslinjerna. Den återstående undantagstrafiken för elever upphandlade, vilket ledde till kostnadsminskningar.

- Avtalet som byggde på en schablonberäknad kompensation med VGE Syd upphävdes i slutet av 2005 (se även skäl 29 f) och betalningarna till VGE Syd minskade från 1 840 000 euro 2005 till 1 719 000 euro 2006.
 - Under 2005 betalades därutöver förskott ut som visade sig vara för höga, vilket ska ha bidragit till att det belopp för 2006 som förts upp i kolumn 4 ska ha varit lägre.
- (96) När det gäller ökningen av den totala kostnaden mellan 1997 och 2006, varnade de tyska myndigheterna för att kolumn 4 inte gav en exakt bild av den faktiska kostnadsutvecklingen, eftersom uppgifterna också innehöll förskott från de efterföljande åren.
- (97) Under 2007 steg kostnaderna till följd av en betydande höjning av avgifterna för elevernas biljetter på reguljära busslinjer i VGE Syd. Myndigheterna lämnade in uppgifter om tariffernas utveckling i området där VGE Syd är aktivt, vilket antydde en ökning med upp till 45 %. De förklarade även att beloppet för elever som hade rätt till skolskjuts hade stigit med omkring 20 % mellan 1997 och 2003 (från 15 429 till 18 454). Mot bakgrund av denna ökning skulle egentligen sänkta kostnader för skolskjutsarna kunna, främst på grund av integrationen av skolskjutsarna bland de ordinarie busslinjerna.
- (98) De tyska myndigheterna bestred inte att EEB bedrev ekonomisk verksamhet, men vidhöll att EEB avseende betalningarna för skolskjutsarna, som sammanfattas i kolumnerna 3 och 4, inte agerade som ett företag, utan att företaget hade utfört de offentliga uppdragen i enlighet med § 3 i bolagsavtalet (se även skäl 14). EEB vidarebefordrade endast betalningar från Emslands förvaltningsdistrikt till de bussföretag som utför skolskjutsarna. Med jämna mellanrum ska avräkningar ha gjorts för att säkerställa att företaget inte fått för hög eller för låg ersättning.

6.2 UPPRÄTTANDE AV LOKALTRAFIKPLANEN (KOLUMN 5)

- (99) Enligt de tyska myndigheterna är påståendet att de klagande konsulterats i tillräckligt hög grad i samband med utarbetandet av lokaltrafikplanen och att denna anpassats till EEB:s fördel, felaktigt. Under 1996 bjöds bussföretagen in för att delta i en arbetsgrupp för att diskutera lokaltrafikplanen. Bussföretagen deltog i denna arbetsgrupp. Under 2002 frånsade sig emellertid företagen Kalmer, Bittner, Elbert, Wessels, Fischer och Richers-Reisen deltagande i en sådan arbetsgrupp och överlämnade skriftliga yttranden. Yttrandena sammanfattades och diskuterades i kommittén i Emslands förvaltningsdistrikt. Kommissionen har fått ta del av relevanta underlag.
- (100) De tyska myndigheterna förklarade vidare att lokaltrafikplanen inte innehöll någon konkret information om frekvenserna på enskilda linjer eller över linjernas rutter (en kopia av lokaltrafikplanen hade skickats till kommissionen). De tyska myndigheterna var inte klar över i vilken utsträckning som upprättandet av lokaltrafikplanen skulle förorsaka en konkurrensmässig nackdel för bussföretagen.
- (101) De tyska myndigheterna bestred även de klagandes påstående att en del av upprättandet av lokaltrafikplanen utgjorde en ekonomisk verksamhet. De bekräftade att lokaltrafikplanen är en del av de offentliga uppgifterna i Emslands förvaltningsdistrikt. Bolagsavtalet ålägger uttryckligen EEB plikten att upprätta lokaltrafikplanen.

6.3 FINANSIERING AV FORDON FÖR ETT JOURBUSSYSTEM (INGÅR I KOLUMN 6).

- (102) Beträffande jourbussystemet påvisade de tyska myndigheterna att bussarna hade erbjudits alla företag i Emsland under samma villkor, vilket belades med en skrivelse av den 16 februari 2007 till bussföretagen. För de tyska myndigheterna var det inte logiskt att ett telefonsamtal via Emslands trafikinformationscentrum skulle kunna leda till förmedling av ekonomiskt känsliga uppgifter.
- (103) Myndigheterna bestred att företagen Albers och Elbet inte hade beviljats tillgång till dessa bussar. De hävdade att förhandlingarna med företaget Elbert visat att företagen inte godtog användarvillkoren för bussarna.
- (104) Vad gäller jourbussarna ansåg de tyska myndigheterna att EEB hade fullgjort sitt offentliga uppdrag. I anslutning till beslutet den 8 februari 2006 anvisade förvaltningsrådet i Emslands förvaltningsdistrikt EEB att förvärva bussar och bygga upp jourbussystemet. Genom att låta bussarna vara EEB:s egendom ville förvaltningsdistriktet säkerställa att det behöll sin förfoganderätt.

- (105) De tyska myndigheterna förklarade att jourbussdriften erbjuds andra intresserade företag om ett företag inte längre är intresserat. Om det inte skulle finnas någon intressent, skulle Emslands förvaltningsdistrikt besluta om användningen av bussarna. Driften av en av de fem jourbussarna ställdes in i augusti 2012, men de tyska myndigheterna kunde påvisa att den bussen hade sålts och att intäkterna överförts till Emslands förvaltningsdistrikt. Detta visar att förvaltningsdistriktet behållit förfoganderätten över bussarna. Detsamma skulle hända om driften av bussarnas skulle ställas in.
- (106) De tyska myndigheterna bekräftade att bussarna delvist hade använts utanför jourbussystemet, närmare bestämt för skolskjutsar. Enligt de tyska myndigheterna gjordes detta i samförstånd med Emslands förvaltningsdistrikt. Dotterbolag till EEB och tredjepartsföretag använde jourbussarna mellan 3,9 % och 24,1 % av tiden för skolskjutsar.

7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

7.1 BESLUTETS TILLÄMPNINGSOMRÅDE

7.1.1 TILLÄMPNINGSOMRÅDE ENLIGT BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

- (107) I beslutet om att inleda förfarandet fastslogs det att EEB möjligen kan ha tagit emot statliga bidrag mellan 1997 och 2007, vilka har registrerats i kolumnerna 1–6 i tabell 1 i det här beslutet.
- (108) I beslutet om att inleda förfarandet drog kommissionen slutsatsen att vissa åtgärder som hade registrerats i dessa kolumner inte omfattade statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Dessa åtgärder omfattas inte av det här beslutet eftersom kommissionen redan har tagit slutgiltig ställning till dessa.
- (109) Yttranden från Trafikrådgivningen Sydväst avser betalningar i enlighet med § 45a PBefG, för vilka kommissionen fastslagit att de inte utgjorde statliga stöd. Detta beslut överklagades inte i Unionens domstol och blev därför slutgiltigt. Kommissionen kommer därför inte att utreda dessa yttranden vidare.
- (110) En del av yttrandena från de klagande avser vissa av de betalningar som ingår i kolumn 6, för vilka kommissionen redan hade fastslagit att de inte utgjorde statligt stöd, nämligen betalningar för köpet av programvaran DIVA-Geo, upprättandet av ett register över busshållplatser och för programmet för planering av kollektivtrafiken. Detta beslut överklagades inte i EU-domstolen och blev därför slutgiltigt. Därför kommer kommissionen inte att vidare utreda dessa yttranden.

7.1.2 ÅTGÄRDER SOM INTE ÄR FÖREMÅL FÖR ETT ÅTERKRAV OCH RÄTTSVIDRIGA STATLIGA STÖD.

- (111) Med stöd i kolumn 1 slog kommissionen fast att startkapitalet och majoriteten av RWE-aktierna⁽²⁰⁾ stod till förfogande för företaget redan före förvärvet av EE den 1 januari 1997. Enligt de tyska myndigheternas beskrivning skedde kapitaltillförseln och överlåtelsen mer än 10 år före dagen för den första begäran om upplysningar angående denna överlåtelse översändes till Tyskland⁽²¹⁾. Därför kan åtgärden inte längre bli föremål för återkrav av olagligt och oförenligt statliga stöd enligt artikel 17 i rådets förordning (EU) 2015/1589⁽²²⁾. Även de skäl som ges i avsnitt 7.2.1 avser dessa åtgärder med avseende på statligt stöd. Dock utgick man ifrån att det i fråga om detta stöd handlade om ett befintligt stöd i den mening som avses i 1 b iv i förordning (EU) 2015/1589⁽²³⁾.
- (112) En liten del av RWE-aktierna⁽²⁴⁾ överläts först den 12 oktober 1998 ("Aktierna från 1998"), vilket var mindre än tio dagar före tidpunkten för översändandet till Tyskland av den första begäran om upplysningarna angående överlåtelsen. Överlåtelsen av aktierna från 1998 utgör därför en nytt stöd.
- (113) Det här beslutet rör därför inte kapitaltillskottets och majoriteten av RWE-aktiernas förenlighet med bestämmelserna, utan begränsar sig till de aktier som har överläts 1998.

⁽²⁰⁾ 280 310 RWE-aktier med ett marknadsvärde på omkring 9 686 523,78 euro (skäl 27).

⁽²¹⁾ Den europeiska kommissionen skickade denna begäran om upplysningar den 13 mars 2007.

⁽²²⁾ Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9). Denna ligger i linje med kommissionens slutsats i skäl 143 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽²³⁾ Se även skäl 148 i beslutet om beslutet om att inleda förfarandet.

⁽²⁴⁾ 37 630 aktier med ett marknadsvärde på omkring 1 689 264,40 euro.

7.1.3 SLUTSATS OM BESLUTETS TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

- (114) Mot bakgrund av tidigare resultat kommer man inom ramen för detta beslut att granska om EEB fått statligt stöd i den mening som avses i 107.1 EFU, och om detta stöd i så fall kan anses vara förenligt med bestämmelserna när det gäller följande åtgärder:
- RWE-aktierna från 1998 med tillhörande utdelningar (kolumner 1 och 2)
 - Skolskjuts (kolumnerna 3 och 4)
 - Bidrag för upprättande av lokaltrafikplanen (i kolumn 5)
 - Finansiering av Emslands trafikinformationscentrum (registrerad i kolumnerna 5 och 6)
 - Finansiering av fordonsförvärvet (redovisas i kolumn 6)

7.2 FÖREKOMST AV STÖD

- (115) Enligt artikel 107.1 EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna, såvida något annat har avtalats.
- (116) Samtliga kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste vara uppfyllda. För att avgöra om åtgärden i fråga utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste därför samtliga följande villkor vara uppfyllda. Det ekonomiska stödet ska
- ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,
 - gynna vissa företag eller viss produktion,
 - snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och
 - påverka handeln mellan medlemsstaterna.

7.2.1 RWE-AKTIERNA FRÅN 1998 OCH MOTSVARANDE UTDELNINGAR

7.2.1.1 *Selektiv ekonomisk fördel för ett företag*

- (117) I ett första steg måste det kontrolleras om EEB kan betraktas som företag med tanke på överlåtelsen av aktierna 1998 och därmed sammanhängande utdelningar.
- (118) Domstolen har konsekvent definierat företag som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras⁽²⁵⁾. Klassificeringen av en viss enhet avgörs därmed uteslutande av verksamhetens karaktär. Som beskrivs i skäl 12 till 16 sköter EEB om en mängd olika uppgifter. Inom vissa områden handlar EEB som ett offentligt organ och vidarebefordrar endast betalningar till näringsidkare i förvaltningsdistriktets namn. Inom andra områden utövar EEB verksamhet som faller inom det offentliga uppdraget. EEB bedriver även ekonomisk verksamhet; företaget förfogar över linjetrafiktillstånd som beviljas på konkurrensmässiga grunder och erbjuder godstransporter på järnväg.
- (119) Klassificeringen av en enhet som företag sker alltid med avseende på en viss verksamhet. En enhet som bedriver verksamhet både på ekonomisk och icke-ekonomisk grund är att betrakta som företag endast med avseende på den ekonomiska verksamheten⁽²⁶⁾. Kommissionen konstaterade att förvaltningsdistriktet inte hade kopplat överlåtelsen av aktierna till villkoren. Snarare togs de emot som en gåva utan motprestation.
- (120) Kommissionen konstaterar emellertid att Tyskland påvisat att det totala utdelningsbelopp som tillföll EEB från de överlåtna aktierna användes för att finansiera skolskjutssystemet fram till 2005 och att det hade betalats tillbaka till Emslands förvaltningsdistrikt 2006 (se även skäl 29 och följande). Tyskland har därmed bevisat att utdelningarna under undersökningsperioden inte hade kunnat användas inom andra verksamheter som bedrivs av EEB och inte heller inom ekonomisk verksamhet.

⁽²⁵⁾ Domstolens dom av den 12 september 2000, Pavlov m.fl., C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74; Domstolens dom av den 10 januari 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 107

⁽²⁶⁾ Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punkt 108.

- (121) Kommissionen drog därför slutsatsen att Tyskland skaffat EEB en fördel genom överlåtelsen av RWE-aktierna från 1998, eftersom EEB:s tillgångsvärde ökat utan ersättning eller motprestation.
- (122) Därutöver kunde EEB använda aktierna för att förbättra sitt ekonomiska läge, i synnerhet som säkerhet för sin ekonomiska verksamhet.
- (123) Läget är ett annat när det gäller aktieutdelningarna, vilka inte användes till ekonomisk verksamhet. Med undantag av berörda utdelningar räknas EEB som ett företag med tanke på RWE-aktierna från 1998.
- (124) Eftersom EEB räknas som ett företag med tanke på RWE-aktierna från 1998 (med undantag av utdelningarna), måste det prövas om överlåtelsen av aktierna gav EEB en fördel. En fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EU-fördraget är varje sådan ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden, dvs. i avsaknad av statligt ingripande ⁽²⁷⁾.
- (125) Ekonomiska transaktioner som genomförs av offentliga organ (också offentliga företag) ger, om de genomförs under normala marknadsvillkor, inte deras motparter någon fördel och utgör därför inte stöd ⁽²⁸⁾. I detta sammanhang har EU-domstolen fastslagit ”principen om långgivare i en marknadsekonomi”. För att avgöra om den ekonomiska transaktionen från det offentliga organet utgör stöd måste det prövas om en privat långgivare av jämförbar storlek, som verkar under normala förhållanden i en marknadsekonomi, under liknande omständigheter skulle ha kunnat fås att genomföra den aktuella investeringen. ⁽²⁹⁾
- (126) Som framgår av skäl 66 hävdade Tyskland att Emslands förvaltningsdistrikt hade agerat på samma sätt som en långgivare som verkar på marknadsekonomiska villkor. I föreliggande fall har förvaltningsdistriktet kostnadsfritt överlåtit aktierna utan att uttryckligen ha definierat en mottagare, vilket inte skulle kunna ske under normala marknadsvillkor. Tyskland har inte lagt fram några bevis för att utnyttjandet av skatteoptimeringen, som förvaltningsdistriktet påstås ha eftersträvat, var större än aktiernas marknadsvärde 1998. Fördelen av skatteoptimeringen skulle ändå inte gynna förvaltningsdistriktet, utan EEB.
- (127) Förvaltningsdistriktet överlät 37 630 RWE-aktier till ett värde av omkring 1 689 264,40 euro och förväntade sig att dessa, vid en utdelning på 1,60 D-mark (omkring 0,80 euro) per aktie, skulle inbringa en årlig förtjänst på omkring 34 000 D-mark (omkring 17 000 euro).
- (128) Vid överlåtelsen av tillgångsvärdena stödde sig förvaltningsdistriktet inte på någon affärsplan, enligt vilken en det hade varit möjligt att förutse godtagbar avkastning för en investerare som verkar på marknadsekonomiska villkor. ⁽³⁰⁾ Aktierna överläts dock kostnadsfritt.
- (129) Kommissionen drog därför slutsatsen att överlåtelsen av RWE-aktierna från 1998 inte genomförts enligt normala marknadsvillkor och därmed inte var förenlig med ”Principen om långgivare i en marknadsekonomi”.
- (130) Därför utgör överlåtelsen en fördel. Enbart innehavet av aktierna kan bidra till en förbättring av EEB:s ekonomiska läge (aktierna kan säljas eller användas som säkerhet).
- (131) Genom överlåtelsen av RWE-aktierna från 1998 avstod förvaltningsdistriktet faktiskt från potentiella intäkter som skulle ha uppkommit från försäljningen av aktierna, eller deras användning som säkerhet, och överlät dessa till EEB (även om de inte har undanhållit någon utdelning av aktierna under rannsaksperioden). Eftersom aktierna från 1998 hade förts in i EEB:s balansräkning som tillgångsvärde, kan EEB fritt förfoga över dem eller använda dem som säkerhet. Kommissionen konstaterade att förvaltningsdistriktet inte uttryckligen hade förknippat några villkor med överlåtelsen av aktierna så att aktierna inte får säljas eller användas som säkerhet.
- (132) Eftersom överlåtelsen och aktieinnehavet från 1998 skulle gynna EEB:s ekonomiska verksamhet, drog kommissionen slutsatsen att EEB som företag i enlighet med 107.1 i EUF-fördraget skulle få en selektiv fördel med undantag av utdelningarna.

⁽²⁷⁾ Domstolens dom av den 11 juli 1996, (SFEI) m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60. Domstolens dom av den 29 april 1999, Konungariket Spanien mot Europeiska kommissionen C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

⁽²⁸⁾ Domstolens dom av den 11 juli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) m.fl., se fotnot 27 ovan, mål C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkterna 60 och 61.

⁽²⁹⁾ Se till exempel domstolens dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 29; Domstolens dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punkterna 18 och 19; Förstainstansrättens dom av den 30 april 1998, Cityflyer Express/kommissionen, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punkt 51; Förstainstansrättens dom av den 21 januari 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke och Lech-Stahlwerke/kommissionen, T-129/95, T-2/96 och T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punkt 104; Förstainstansrättens dom av den 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale och Land Nordrhein-Westfalen/kommissionen, T-228/99 och T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, punkt 245.

⁽³⁰⁾ Se skäl 89 i beslutet om att inleda förfarandet.

7.2.1.2 Statliga medel och åtgärdens spårbarhet till staten

- (133) För förvaltningsdistriktet, som i egenskap av kommunalt organ utgör en del av den offentliga förvaltningen, var aktierna från 1998 ett tillgångsvärde som det till fullo kunde förfoga över. Därmed utgör det statligt stödet i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Överlåtelsen till EEB var resultatet av ett beslut av förvaltningsdistriktet och ska därför tillräknas staten i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.1.3 Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

- (134) Under 1995 började flera medlemsstater öppna vissa transportmarknader för konkurrens från företag med säte i andra medlemsstater, varför vissa företag redan erbjuder sina tjänster i stads-, kollektiv- eller regional trafik i andra medlemsstater än sitt ursprungsland. ⁽³¹⁾ Som framgår av skäl 18 beviljades linjetrafiktillstånd till följd av den tyska lagstiftningen och EEB förfogar över sådant linjetrafiktillstånd. Innehavet av RWE-aktierna från 1998 är lämpliga för att snedvrida konkurrensen för att tillhandahålla passagerartransporttjänster med bussar, eftersom EEB:s övergripande ekonomiska läge skulle förbättras av det.
- (135) En fördel som beviljas ett företag som verkar på en marknad som är öppen för konkurrens kommer dessutom normalt att antas påverka handeln mellan medlemsstaterna. På så sätt måste "ett statligt finansiellt stöd [förstärka] ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom gemenskapen ska denna handel [...] anses påverkas av detta stöd" ⁽³²⁾. Överlåtelsen av aktierna från 1998 ska därför anses kunna påverka handeln mellan medlemsländer, eftersom EEB:s marknadsställning skulle stärkas och därmed förbättra chansen att framgångsrikt ansöka om linjetrafiktillstånd.
- (136) Överlåtelsen av aktierna från 1998 ledde därför sannolikt till en förvanskning av konkurrensen och påverkade handeln mellan medlemsländerna med avseende på EEB:s ekonomiska verksamhet.

7.2.1.4 Slutsats

- (137) Mot bakgrund av det som nämns ovan drog kommissionen slutsatsen att överlåtelsen av aktierna från 1998 utgör statligt stöd till EEB i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen måste därför kontrollera om denna åtgärd kan anses vara förenlig med den inre marknaden.
- (138) Utdelningarna av RWE-aktierna som har överlåtits till EEB utgör däremot inget statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.2 SKOLSKJUTS (KOLUMNERNA 3 OCH 4)

- (139) I ett första steg måste det prövas om EEB kan anses vara ett företag inom ramen för de organiserade skolskjutsarna i Emslands förvaltningsdistrikt. Som framgår av skäl 119 ovan omfattar begreppet företag, enligt EU-domstolens rättspraxis, varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av rättslig form och finansiering. ⁽³³⁾ Klassificeringen av en viss enhet avgörs därmed uteslutande av verksamhetens karaktär.
- (140) Om en enhet ägnar sig åt olika sorters verksamhet som kan anses bedrivas antingen på ekonomisk grund eller på icke-ekonomisk grund, måste varje verksamhet betraktas separat, om de kan hållas isär ⁽³⁴⁾. Det faktum att ett företag ägnar sig åt en ekonomisk verksamhet betyder inte nödvändigtvis att det måste betraktas som företag med avseende på all verksamhet som bedrivs.

⁽³¹⁾ Domstolens dom den 24 juli 2003. Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, mål C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽³²⁾ Domstolens dom av den 4 april 2001, Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, punkt 41.

⁽³³⁾ Domstolens dom av den 12 september 2000, Pavlov m.fl., C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74; Domstolens dom av den 10 januari 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 107.

⁽³⁴⁾ Domstolens dom av den 19 januari 1994, SAT Fluggesellschaft mbH mot Eurocontrol, mål C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punkt 19 ff.; Förstainstansrättens dom av den 12 september 2000. Aéroports de Paris mot Europeiska kommissionen, anges ovan i fotnot 32, ECLI:EU:T:2000:290, punkt 112 ff.

- (141) De tyska myndigheterna förklarade att EEB bara vidarebefordrade de belopp som företaget fått från Emslands förvaltningsdistrikt till bussföretag som tillhandahöll såväl integrerad skolskjuts som undantagstrafik för elever. En samlad beskrivning av förvaltningsdistriktets årliga betalningar till EEB och EEB:s betalningar samt en skrivelse som Tyskland överlämnat till en revisor visade att EEB:s konton granskats och att in- och utbetalningarna för skolskjutsarna var i balans. EEB ägnade sig således inte åt ekonomisk verksamhet utan verkade endast som mellanhand i administrationen och som statens förlängda arm.
- (142) Kommissionen drog därför slutsatsen att EEB inte verkade som företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget när det gällde att organisera skolskjutsarna i Emslands förvaltningsdistrikt. Eftersom samtliga kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste vara uppfyllda drog kommissionen slutsatsen att finansieringen, som nämns i kolumnerna 3 och 4, för att organisera skolskjutsar inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.3 BIDRAG FÖR UPPRÄTTANDE AV LOKALTRAFIKPLANEN (I KOLUMN 5)

- (143) Redan i beslutet att inleda förfarandet drog kommissionen slutsatsen att bildandet av lokaltrafikplanen genom EEB, som skulle antas av förvaltningsdistriktet, inte utgjorde en ekonomisk verksamhet.
- (144) De kompletterande uppgifter som de klagande överlämnade ändrar inte denna slutsats. I själva verket handlade det enligt § 2.2 och § 6 NNVG om ett offentligt uppdrag när offentliga trafik tjänster tillhandahålls. Sättet som de offentliga uppdragen bevakas på ska fastställas i en lokaltrafikplan. Därför är lokaltrafikplanen en väsentlig beståndsdel i förvaltningsdistriktets politiska uppgift, som har överlåtits till EEB.
- (145) I beslutet om att inleda förfarandet yttrades även tvivel om kostnaderna för lokaltrafikplanen hade kompenserats på ett vederbörligt sätt. Uppgifterna från de tyska myndigheterna visar att de bidrag som förvaltningsdistriktet överfört för finansieringen av lokaltrafikplanen var begränsade till ersättning för administrativa kostnader som uppstått (se även skäl 43), och att det därför rörde sig om en av EEB-personalens uppgifter och att ingen ersättning utbetalats för ytterligare personalkostnader.
- (146) Kommissionen bekräftade att EEB inte var verksam som företag beträffande upprättandet av lokaltrafikplanen i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Eftersom samtliga kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste vara uppfyllda drog kommissionen slutsatsen att åtgärderna i kolumn 5, inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.4 FINANSIERING AV EMSLANDS TRAFIKINFORMATIONSCENTRUM (REGISTRERAD I KOLUMNERNA 5 OCH 6)

7.2.4.1 *Selektiv ekonomisk fördel för ett företag*

- (147) I ett första steg måste det prövas om EEB med tanke på finansieringen av MZE kan anses vara ett företag. Som ovan nämnt framgår av skäl 119 att begreppet företag, enligt EU-domstolens rättspraxis, omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av rättslig form och finansiering. ⁽³⁵⁾ Klassificeringen av en viss enhet avgörs därmed uteslutande av verksamhetens karaktär.
- (148) Vid tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet stod det inte klart att MZE hade inrättats långt före grundandet av EEB, och att delstaten Niedersachsen hade tillhandahållit denna informationstjänst inom ramen för sina uppdrag på kollektivtrafikområdet. Den 31 juli 1995 fattade förvaltningsdistriktet beslutet att börja driva ett trafikinformationscentrum för att erbjuda allmänheten en informationstjänst på kollektivtrafikområdet. Förvaltningsdistriktet överlät endast denna uppgift till EEB när företaget grundats den 1 januari 1997. Detta är uttryckligen fastställt i EEB:s bolagsavtal.
- (149) I § 2.2 och § 6 NNVG framgår det att tillhandahållandet av offentliga trafik tjänster var ett offentligt uppdrag. Sättet som de offentliga uppdragen bevakas på ska fastställas i en lokaltrafikplan. I lokaltrafikplanen i Emslands förvaltningsdistrikt anses det att tillgången till omfattande och aktuell information om kollektiva transporttjänster, som tillhandahölls av MZE, är en väsentlig och integrerad beståndsdel i det offentliga uppdraget.

⁽³⁵⁾ Domstolens dom av den 12 december 2000, Pavlov m.fl., C-180/98–C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punkt 74; Domstolens dom av den 10 januari 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA m.fl., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punkt 107.

- (150) Såsom framgår av förklaringen ovan (se skäl 47) påpekar kommissionen att MZE erbjöd kostnadsfri information, och att endast material- och personalkostnader ersattes som de måste finansiera i förskott. Ingen vinstmarginal hade förutsetts. Kommissionen fastställde att en marknadsekonomisk aktör knappast hade tillhandahållit en liknande informationstjänst som trafikinformationscentret fick.
- (151) Kommissionen påpekar vidare att det visat sig att MZE:s situation skiljer sig från den i målet N 604/05, Wittenbergs förvaltningsdistrikt, K(2005) 1847, vilken anges i beslutet om att inleda förfarandet. I målet Wittenberg var bussföretag mottagare av offentliga medel som var avsedda för ett trafikinformationscentrum på distriktsnivå. Bussföretagen betalade för ett trafikinformationscentrum i Wittenbergs förvaltningsdistrikt. Den offentliga finansieringen befriade därmed bussföretagen från kostnader som de normalt skulle vara tvungna att stå för, vilket därmed innebar en fördel för bussföretagen i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget. I föreliggande fall ligger MZE inom EEB:s ekonomiska ansvarsområde i egenskap av enhet som tillvaratar de offentliga uppdrag som tidigare hade utförts internt inom ramen för den offentliga förvaltningen.
- (152) På grund av MZE:s verksamhet går det dock inte utesluta att denna verksamhet åtminstone i princip inte har utförts av en aktör som verkar på marknadsekonomiska villkor.
- (153) Mot bakgrund av de uppgifter som inkommit från Tyskland och tredje part efter beslutet om att inleda förfarandet kan kommissionen inte bedöma om driften av MZE i föreliggande fall utgör en ekonomisk verksamhet eller om EEB därmed har handlat som företag i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget när dessa tjänster tillhandahållits.
- (154) Om EEB skulle ha handlat som företag, skulle tillhandahållandet av offentliga medel för dessa tjänster ha inneburit en fördel, om delstaten inte skulle ha agerat som en aktör som verkar på marknadsekonomiska villkor, vilket förefaller osannolikt.

7.2.4.2 Statliga medel och åtgärdens spårbarhet till staten

- (155) Det konstaterades att förvaltningsdistriktet hade beslutat sig för att finansiera MZE. EEB finansierade därmed MZE med offentliga medel och därmed sammanhängande beslutet ska tillskrivas staten i enlighet med 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.4.3 Påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

- (156) Om MZE faktiskt skulle ha bedrivit ekonomisk verksamhet, skulle EEB ha varit verksamt på marknaden för tillhandahållande av information om kollektiva transporttjänster i regionen, vilken i princip står öppen för konkurrens. Mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och med tanke på att den tjänst som MZE erbjuder är av lokal karaktär, kan kommissionen inte avgöra om MZE:s finansiering skulle kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna i den mening som avses i artikel 107.1.

7.2.4.4 Slutsats

- (157) På grund av detta anser kommissionen att det mot bakgrund av granskningen inte kan uteslutas att finansieringen av MZE inte skulle utgöra ett statligt stöd i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget. Av nedanstående skäl anser kommissionen dock att om MZE:s finansiering utgör statligt stöd skulle detta vara förenligt med den inre marknaden.

7.2.5 FINANSIERING AV FORDONSFÖRÄRVET (REDOVISAS I KOLUMN 6)

7.2.5.1 Selektiv ekonomisk fördel för ett företag

- (158) I ett första steg måste det prövas om EEB kan anses vara ett företag beträffande finansieringen av fordonsförvävet (se skäl 117 ovan). I samband med detta slår kommissionen först och främst fast att EEB köpte fordonet på uppdrag av förvaltningsdistriktet, och att de närmare bestämt skulle föra in ett jourbussystem i Emsland inom ramen för förvaltningsdistriktets beslut. EEB ställde denna buss till förfogande för tredje part mot bakgrund av fördrag och under transparenta villkor som hade fastställts av Emslands förvaltningsdistrikt. Bussarna användes av tredje part och inte av EEB själva. EEB var därför verksam som mellanhand i förvaltningen för en offentlig trafik tjänst. De samordna jourbussarna inom ramen för nedskrivna skyldigheter beträffande kollektivtrafiken i bolagsavtalet (se skäl 14).

- (159) Därför gick det att sluta sig till att EEB inte ägnade sig åt någon ekonomisk verksamhet och inte utgjorde ett företag, dock har Emslands förvaltningsdistrikt ställt kostnadsfria tillgångsvärden till EEB:s förfogande och inget hindrade EEB uttryckligen från att nyttja dessa tillgångsvärden för sina ekonomiska verksamheter. EEB förvärvade fem bussar med ett marknadsvärde på 685 513,46 euro utan att behöva bära kostnaderna för detta. Bussarna har förts in i EEB:s balansräkning som tillgångsvärde och EEB kan i princip använda dem utan kostnad i sin ekonomiska verksamhet. Fastän förvaltningsdistriktet gav EEB i uppdrag att förvärva bussarna för specifika ändamål, nämligen för att utvidga jourbussystemet, fanns det ingen uttrycklig begränsning angående uteslutande användning av bussarna inom ramen för jourbussystemet.
- (160) Innehavet av bussarna skulle ha kunnat gynna EEB:s verksamhet eftersom EEB:s finansiella läge förbättrades. Kommissionen drog slutsatsen att det inte kunde uteslutas att EEB:s finansiering av detta förvärv som företag skulle ha skaffat sig en selektiv fördel i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.5.2 *Statliga medel och åtgärdens spårbarhet till staten*

- (161) Förvärvet finansierades med medel från förvaltningsdistriktet som i egenskap av kommunalt organ utgör en del av den offentliga förvaltningen. Därför finansierades förvärvet av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Finansieringen av förvärvet var ett entydigt beslut av förvaltningsdistriktet och ska därför tillräknas staten i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget.

7.2.5.3 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

- (162) Som ovan nämnt hade EEB i det avseendet anskaffat sig en selektiv fördel genom finansieringen av förvärvet av fem bussar, eftersom EEB:s ekonomiska verksamhet skulle ha dragit nytta av det. Bortsett från sina offentliga uppdrag ägnade sig EEB även åt ekonomisk verksamhet (se även skäl 118).
- (163) Genom förbättringen av EEB:s allmänna finansiella ställning innebar fordonsinnehavet en möjlighet för företaget att snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna med avseende på EEB:s ekonomiska verksamhet, som står öppen för konkurrens mellan medlemsstaterna.

7.2.5.4 *Slutsats*

- (164) På grund av detta anser kommissionen att det inte kan uteslutas att EEB:s finansiering av förvärvet av fem bussar skulle utgöra statligt stöd i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen måste därför kontrollera om denna åtgärd kan anses vara förenlig med den inre marknaden.

7.2.6 SLUTSATS OM FÖREKOMSTEN AV STÖD OCH DESS LAGLIGHET

- (165) Av nämnda skäl kan det inte uteslutas att RWE-aktierna, som överläts 1998, utgör statligt stöd i den mening som avses i 107.1 beträffande finansieringen som hade tillhandahållits för MZE och jourbussarna.
- (166) Enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget måste medlemsstaterna underrätta kommissionen om alla planer på att införa eller ändra ett stöd och får inte genomföra planerade åtgärder innan kommissionen har fattat ett beslut, förutom om stödet i fråga är undantaget från anmälningsplikten. Kommissionen konstaterar, liksom i tidigare fall, att den lokala och regionala trafiken med bussar som omfattas av förordningen (EEG) nr 1191/69 som undantogs av Tyskland, varmed ett alternativ till denna förordning har tillämpats⁽³⁶⁾ och artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70 blir tillämplig. Eftersom förordning (EEG) nr 1191/69 inte är tillämplig kunde aktuella åtgärder inte undantas enligt denna förordning.
- (167) Om ovanstående åtgärder utgör statligt stöd anser kommissionen att Tyskland inte har följt kraven i den mening som avses i 108.3 EUF⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ Se kommissionens beslut i stödärendet N 604/2005 – offentliga busstrafiktjänster i Wittenbergs förvaltningsdistrikt, skäl 72 till 77.

⁽³⁷⁾ Förstainstansrättens dom av den 14 januari 2014, sFleuren Compost/Kommission, mål T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

7.3 STÖDETS FÖRENLIGHET MED GÄLLANDE LAGSTIFTNING

- (168) Eftersom RWE-aktierna, som överläts 1998, utgör statligt stöd och det inte kan uteslutas att MZE och jourbussarna hade fått statligt stöd i den mening som avses i 107.1 i EUF-fördraget, måste kommissionen fastställa om stödet i fråga kan anses vara förenligt med den inre marknaden mot bakgrund av de undantag som anges i fördraget. Man kan utgå ifrån att alla granskade åtgärder utgör ersättning av vissa tjänster som hänger samman med begreppet offentlig tjänst och som motsvarar kraven för trafiksamordningen.
- (169) I artikel 93 i EUF-fördraget föreskrivs följande: "Stöd är förenligt med fördragen, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt." Denna artikel utgör en lex specialis med avseende på artiklarna 106 och 107 i EUF-fördraget. Enligt domstolens beslut ⁽³⁸⁾ kan stöd till landtransporter endast i mycket specifika fall förklaras förenligt med artikel 93 i EUF-fördraget.
- (170) Tyskland har inte anfört några skäl till förenlighet med gällande lagstiftning, eftersom landet anser att ingen av åtgärderna omfattar statligt stöd. I beslutet om att inleda förfarandet yttrades tvivel beträffande förenligheten mot bakgrund av förordning (EEG) nr 1107/70, förordning (EEG) nr 1191/69 och mot bakgrund av artikel 107.1 c i EUF-fördraget. Eftersom de omtvistade åtgärderna avser ersättning för vissa tjänster som hänger samman med begreppet offentliga tjänster och som motsvarar trafiksamordningen, faller de under förordning (EEG) nr 1107/70. Enligt artikel 3.2 i förordningen är det möjligt att granska vissa tjänster som hänger samman med begreppet offentliga tjänster, och som motsvarar kraven för trafiksamordning, som inte gäller ett transportföretag eller verksamheter för förordning (EEG) nr 1191/69. Såväl förordning (EEG) nr 1191/69 som förordning (EEG) nr 1107/70 upphävdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ⁽³⁹⁾. Medan stöd som tidigare föll under förordning (EEG) nr 1191/69 nu faller inom ramen för förordning (EG) nr 1370/2007, kan stöd eller förenligheten med stöd för vissa tjänster som hänger samman med begreppet kollektivtrafik, och som motsvarar kraven i trafiksamordningen, nu prövas direkt inom ramen för artikel 93 i EUF-fördraget.
- (171) För fullständighetens skull kommer de omtvistade åtgärdernas förenlighet med gällande lagstiftning att granskas enligt gällande föreskrifter såväl enligt de bestämmelser som gällde vid tidpunkten för beslutet som enligt dem som gällde vid tidpunkten för utbetalningen av medlen. Därför kommer förenligheten att kontrolleras enligt artikel 93 i EUF-fördraget och artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70, vilket förklaras i skälen 172 och följande samt 212 och följande.

7.3.1 KONTROLL AV FÖRENLIGHETEN MED ARTIKEL 93 I EUF-FÖRDRAGET

- (172) Enligt domstolens beslut förklaras trafikstöd i artikel 93 som förenliga med EUF-fördraget endast i vissa fall, och endast om de inte skadar gemenskapens allmänna intressen. Begreppet "samordning av transporter" som används i artikel 93 i EUF-fördraget har en innebörd som går utöver den rena utvecklingen av en ekonomisk verksamhet. Det förutsätter insatser från myndigheternas sida i syfte att styra utvecklingen inom transportsektorn i det allmänna intresse.
- (173) Inom trafiknäringen kan ekonomiska problem uppstå i "samordningen", till exempel i samband med sammankopplingen mellan olika trafiknät. På denna grundval har kommissionen redan godkänt statliga stöd enligt artikel 93 i EUF-fördraget. ⁽⁴⁰⁾
- (174) I föreliggande fall överläts RWE-aktierna till EEB så att det offentliga uppdraget kan fullgöras i samband med planeringen och samordningen av kollektivtrafiken. Till dessa uppgifter, som återfinns i § 3 i EEB:s bolagsavtal (se även skäl 14), räknas upprättandet av lokaltrafikplanen för Emslands förvaltningsdistrikt, driften av MZE och arbetet med att organisera skolskjutsarna. Alla dessa tjänster bidrar till samordningen av trafiken.

⁽³⁸⁾ Domstolens dom av den 12 oktober 1978. Europeiska kommissionen mot Belgien. Mål 156/77, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punkt 10.

⁽³⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

⁽⁴⁰⁾ Se exempelvis kommissionens beslut av den 20 januari 2010 i målet nr 490/2010, Vlaamse regeling voor publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties (EUT C 122, 20.4.2011, s. 2) se i detta sammanhang även kommissionens beslut från den 20 juli 2010 i målet C17/2010, Firmin Srl (EUT C 278, 15.10.2010, s. 28).

- (175) Om finansieringen av MZE anses vara statligt stöd, anser kommissionen att åtgärdens syfte är att samordna informationen om kollektivtrafiken.
- (176) Med avseende på jourbussarna konstaterar kommissionen att den berörda åtgärden avser fordonsköpet, särskilt med avseende på att ställa dem till förfogande för de företag som erbjuder trafiktjänster. EEB har inrättat och samordnat en trafik tjänst och inte tillhandahållit några egna trafik tjänster.
- (177) Kommissionen fastslår att syftet med dessa åtgärder var att göra EEB kapabelt att utföra vissa uppdrag inom kollektivtrafiken som tidigare utförts inom ramen för distriktets förvaltning. Målet med en åtgärd är visserligen inte relevant för undersökningen av förekomsten av statligt stöd i den mening som avses i 107.1 (om åtgärdens effekt är avgörande), men måste ändå beaktas när åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden provas.
- (178) I enlighet med gängse beslutspraxis kommer stödet för trafiksamordningen i den mening som avses i artikel 93 i EUF-fördraget att betraktas som förenlig med den inre marknaden om följande villkor är uppfyllda:
- Stödet har ett tydligt formulerat mål av gemensamt intresse.
 - Stödet är nödvändigt och har en stimulans effekt;
 - Stödet är skäligt.
 - Tillträdet till infrastrukturen i fråga är öppet för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt.
 - Stödet får inte leda till snedvridningar av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

7.3.1.1 *Ett tydligt formulerat mål av gemensamt intresse*

7.3.1.1.1 **Aktierna från 1998**

- (179) Som framgår av beskrivningen ovan överfördes RWE-aktierna till EEB inom ramen för distriktets beslut att överta driften från EE. EE:s drift omfattade tidigare offentliga uppgifter inom ramen för planeringen och samordningen av den offentliga lokaltrafiken. EEB måste fördes med en ingående balans för att kunna sätta igång. Enligt § 3 i bolagsavtalet är det EEB:s uppgift att upprätta en lokaltrafikplan för Emslands förvaltningsdistrikt, driva MZE och organisera skolskjutsarna. Alla dessa uppgifter kan betraktas som stöd för att utveckla den offentliga lokaltrafiken i förvaltningsdistriktet och därför anses nödvändiga för att samordna trafiken.
- (180) I sin slutsats påpekar kommissionen dock att överlåtelsen och aktieinnehavet från 1998 inte har något juridiskt samband med denna verksamhet. Tyskland har påvisat att aktierna hittills inte använts till annan verksamhet.
- (181) Det föreligger dock en risk för att EEB avyttrar dessa aktier och att intäkterna från försäljningen eller användning i detta sammanhang skulle finansiera ekonomisk verksamhet inom andra områden.
- (182) Eftersom EEB fortfarande är innehavare av aktierna kan det uteslutas att försäljningsintäkten användes under granskningsperioden för tillämpning inom ekonomisk verksamhet.
- (183) Om EEB skulle använda aktierna från 1998 för sådana syften skulle det kunna hävdas att överlåtelsen av dessa aktier inte längre utgör ett bidrag med målet att samordna trafiken. Det första villkoret för stödets förenlighet med bestämmelserna i den mening som avses i artikel 93 i EUF-fördraget är därför uppfyllt endast om EEB inte använt aktierna från 1998 för att finansiera ekonomisk verksamhet som ligger utanför de offentliga uppdragen. Därför måste kommissionen, som en förutsättning för att de överlåtna aktierna från 1998 ska betraktas som förenliga med den inre marknaden, villkora användningen av dem.

7.3.1.1.2 Emslands trafikinformationscentrum

- (184) Som redan har förklarats i skäl 47 tog förvaltningsdistriktet beslutet den 31 juli 1995 att driva ett trafikinformationscentrum för att erbjuda allmänheten en informationstjänst inom kollektivtrafiken. Förvaltningsdistriktet överlät denna uppgift på EEB när företaget grundades den 1 januari 1997. Driften av MZE är en av uppgifterna i samband med planeringen och samordningen av kollektivtrafiken som uttryckligen har tilldelats EEB inom ramen för bolagsavtalet.
- (185) Enligt § 2.2 och § 6 NNVG handlar det vid tillhandahållandet av offentliga trafiktjänster om ett offentligt uppdrag. Sättet som de offentliga uppdragen bevakas på ska fastställas i en lokaltrafikplan. I lokaltrafikplanen i Emslands förvaltningsdistrikt anses det att den uppfattningen att tillgången till omfattande och aktuell information om kollektiva transporttjänster, som tillhandahölls av MZE, är en väsentlig och integrerad beståndsdel i det offentliga uppdraget.
- (186) Driften av MZE bidrar till effektivt och friktionsfritt tillhandahållande av kollektivtrafik och bidrar därmed med ett mål med gemensamma intressen.

7.3.1.1.3 Joubuss

- (187) Emslands förvaltningsdistrikt beslutade att joubussystemet skulle utökas av två olika skäl ⁽⁴¹⁾:
- En förbättring i regionerna av städernas och byarnas kollektivtrafikförbindelser med järnvägsstationerna.
 - En optimering av kollektivtrafikförbindelserna i städer och byar.
- (188) Joubussarna används utanför rusningstid på sträckor med kollektivtrafik för att förbättra de offentliga transporterna under dessa tider på dygnet. Joubussarna är anpassade för rullstol och barnvagnar.
- (189) I ett antal policydokument har kommissionen under de senaste åren betonat hur viktiga bättre intermodala anslutningar är. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽⁴²⁾ innehåller riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet 2013 som fastslår att ett av de viktigaste målen är optimal integration och anslutbarhet i hela trafiknätet. Också intermodal anslutbarhet inom städer och byar ger ett effektivare transportsystem. Befolkningen i Emslands förvaltningsdistrikt har ett intresse av ett utbud med högre frekvens av potentiellt tillgängliga, övergripande kollektivtrafiktjänster, i synnerhet eftersom det rör sig om ett mindre tätbefolkat område i Tyskland. Samordningen för att utöka joubussystemet kan därför anses bidra till ett mål av gemensamt intresse.
- (190) På samma sätt som för aktierna från 1998 gäller också för innehavet av joubussarna att eftersom om EEB skulle kunna skaffa sig en fördel för sin ekonomiska verksamhet, skulle finansieringen av dessa bussar inte längre enbart innebära ett bidrag till målet att samordna trafiken. Det första villkoret för stödets förenlighet med bestämmelserna i den mening som avses i artikel 93 i EUF-fördraget är därför uppfyllt endast om EEB inte använder joubussarna i sin ekonomiska verksamhet. I sitt yttrande av den 5 november 2012 bekräftar Tyskland att joubussarna huvudsakligen användes för jourtjänster under undersökningsperioden, och att förtjänsten från försäljningen av en av bussarna i förvaltningsdistriktet tillföll EEB. De tyska myndigheterna har bekräftat att samma principer kommer att gälla i framtiden. På grund av denna förpliktelse från Tysklands sida slog kommissionen fast att det enda syftet med finansieringen av joubussarna var att samordna trafiken.

7.3.1.2 Stödets nödvändighet och stimulans effekt

7.3.1.2.1 Aktierna från 1998

- (191) Överlåtelsen av aktierna från 1998 (gemensamt med andra åtgärder såsom det ursprungliga kapitaltillskottet, som dock inte är föremål för detta beslut) gjorde att EEB att alls kunde överleva. Utan denna åtgärd skulle EEB inte ha kunnat fullgöra sina offentliga uppdrag inom området planering och samordning av kollektivtrafiken. Stödet i form av överlåtelsen av aktierna från 1998 är därför nödvändigt för att det mål av gemensamt intresse som beskrivs ovan skulle kunna förverkligas och ha en stimulans effekt.

⁽⁴¹⁾ Beslut från landstinget i Emslands förvaltningsdistrikt från den 20 februari 2006.

⁽⁴²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

7.3.1.2.2 Emslands trafikinformationscentrum

- (192) När MZE grundades 1995 slog regionutskottet fast att bristen på lättillgänglig information om resealternativ var en av de största svagheterna i kollektivtrafiken i Emslands förvaltningsdistrikt. På marknaden i Emslands förvaltningsdistrikt fanns inga så omfattande tjänster. Medborgarna behövde inte betala för MZE:s information, varigenom EEB inte heller fick några intäkter som skulle ha kunnat täcka driftkostnaderna. Därför slog kommissionen fast att stödet för MZE:s drift var nödvändigt och hade en stimulansseffekt.

7.3.1.2.3 Joubussar

- (193) När stödet granskades tog kommissionen hänsyn till att projektet inte skulle vara finansiellt hållbart utan joubussar. Vid rådets möte den 8 februari 2006 förklarades uttryckligen att utökningen av joubussystemet inte skulle påverka det befintliga joubussystemet. Joubussystemet skulle endast införas i områden i vilka andra system inte var ekonomiskt bärkraftiga.
- (194) EEB förvärvade bussarna i förvaltningsdistriktets namn och ställde dem till förfogande för tredje part på grundval av avtal och på transparenta villkor som fastställdes av Emslands förvaltningsdistrikt. Tredje part fick bussarna utan kostnad och EEB fick inga hyresintäkter eller annan avkastning för att de tillhandahöll bussarna, vilket annars hade kunnat användas till att finansiera köpet av bussarna. Underleverantörer och tredje part, men dock inte EEB, använde bussarna. Återigen bokförde EEB alltså inga intäkter för den ekonomiska användningen av joubussarna. EEB agerade mellanhand i förvaltningen av en offentlig trafik tjänst. De samordnade joubussarna inom ramen för fastställda skyldigheter beträffande kollektivtrafiken i bolagsavtalet (se skäl 14). Därför ansåg kommissionen att stödet för MZE:s drift var nödvändigt och att det hade en stimulansseffekt.

7.3.1.3 Stödets proportionalitet

7.3.1.3.1 Aktier från 1998

- (195) Kommissionen vill påminna om att utdelningarna på aktieinnehavet från 1998 inte hade undanhållits av EEB. De användes antingen för att betala skolskjutsar (och användes därmed i stället för förvaltningsdistriktets medel) eller överfördes till förvaltningsdistriktet. Därför kan det antas att marknadsvärdet på aktierna från 1998 sjunker så länge som det föreligger en skyldighet att betala ut utdelningar till förvaltningsdistriktet, eftersom aktiernas ekonomiska värde sjunker till följd av denna skyldighet.
- (196) Kommissionen ansåg därför att stödet i form av överlåtelsen av aktierna från 1998 var begränsat till det minimum som krävs för att EEB ska kunna tillgodose sitt offentliga uppdrag beträffande samordningen av trafiken, och därmed stå i proportion till åtgärdens syfte.

7.3.1.3.2 Emslands trafikinformationscentrum

- (197) Som framgår av beskrivningen ovan (se skäl 77) ersatte förvaltningsdistriktet EEB:s faktiska kostnader för driften av MZE, och någon vinstmarginal angavs inte. Kommissionen ansåg därför att det beviljade stödet står i proportion till den anmälda åtgärden.

7.3.1.3.3 Joubussar

- (198) Vid granskningen av stödets proportionalitet tog kommissionen hänsyn till följande aspekter:

- EEB förvärvade bussarna i förvaltningsdistriktets namn och fick ersättning för de faktiska kostnaderna.
- EEB erhåller inga inkomster för att ge tredje part tillgång till bussarna.
- Om EEB inte skulle lyckas hitta en tredje part med intresse av att köra joubussarna återlämnas dessa bussar till förvaltningsdistriktet.
- Om joubussarna inte längre är i drift, säljs de och försäljningsintäkten kommer att överföras till förvaltningsdistriktet.

- (199) Mot bakgrund av dessa aspekter anser kommissionen att stödet till finansieringen av jourbussarna är proportionerligt.

7.3.1.4 Stödet och den understödda verksamheten är tillgängliga för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt.

7.3.1.4.1 Aktierna från 1998

- (200) Vad gäller EEB:s insatser för att samordna trafiken, handlar det om offentliga uppgifter och dessa verksamheter är per definition öppna för alla på ett icke-diskriminerande sätt.

7.3.1.4.2 Emslands trafikinformationscentrum

- (201) MZE förser alla intresserade medborgare med kostnadsfri information. Dessutom samlas information in från alla kollektivtrafiksleverantörer som vill tillhandahålla sådan information. Kollektivtrafiksleverantörer behöver inte betala MZE för att den insamlade informationen ska tillhandahållas.

- (202) Därav följer att åtkomsten till den berörda tjänsten är öppen för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt.

7.3.1.4.3 Jourbussar

- (203) Alla bussföretag i förvaltningsdistriktet som bedrev kollektivtrafik erbjöds jourbussarna på lika villkor av EEB. Dessa villkor fastställdes av Emslands förvaltningsdistrikt. Förvaltningsdistriktet skickade ett brev till bussföretagen där villkoren för hur jourbussarna skulle tillhandahållas framgick, och däri ombads de anmäla sitt intresse.

- (204) De hyrdes ut på grundval av ett standardkontrakt (se även skäl 80), där det fastställdes att transportföretagen skulle bära drifts- och underhållskostnader men att de inte behövde betala hyra. Bussarna användes av underleverantörer på EEB:s sträckor och av andra bussföretag på deras egna sträckor.

- (205) Efter samråd med förvaltningsdistriktet användes bussarna till viss del även för att sköta skolskjutsarna. Detta gäller samtliga fem jourbussar.

- (206) Därav följer att åtkomsten till den berörda infrastrukturen är öppen för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt.

7.3.1.5 Stödet leder inte till sådan snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

7.3.1.5.1 Aktierna från 1998

- (207) Det var överlåtelsen av aktierna från 1998 som – i finansiellt hänseende – gjorde det möjligt att bilda företaget EEB, som huvudsakligen utför offentliga uppdrag genom att samordna trafiken. Åtgärden leder därför inte till någon snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

7.3.1.5.2 Emslands trafikinformationscentrum

- (208) Som ovan nämnt samlar MZE på lika villkor in information från alla trafikföretag som är verksamma i Emslands förvaltningsdistrikt och medborgarna får utan kostnad ta del av denna information. Det leder därför inte till en snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

7.3.1.5.3 Jourbussar

- (209) Som ovan nämnt utökade Emslands förvaltningsdistrikt jourbussystemet på villkor att det inte påverkade det befintliga jourbussystemet och att det tillämpades på olönsamma sträckor. Eftersom de erbjöds alla intressenter på lika villkor, kan man inte räkna med att de extra sträckorna skulle snedvrیدا konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

7.3.1.6 *Slutsatser och villkor*

- (210) Av ovan angivna skäl anser kommissionen att det garanterade stödet i form av aktier från 1998 samt jourbussarna och MZE bidrar till att ett mål av gemensamt intresse kan uppnås, att stödet är nödvändigt och står i proportion till detta mål och att handeln mellan medlemsstaterna inte kommer att påverkas på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.
- (211) Som framgår av skäl 178 och följande kan överlåtelsen av aktierna från 1998 inte anses vara en exklusiv post med målet att samordna trafiken, eftersom EEB genom aktieinnehavet och möjligheten att fritt förfoga över detta, får en potentiell fördel med avseende på företagets ekonomiska verksamhet som inte nödvändigtvis skulle tjäna samordningen av trafiken. För att denna åtgärd ska motsvara det första villkoret för förenligheten med gällande lagstiftning, får EEB varken behålla intäkterna från en eventuell försäljning av aktierna från 1998 eller använda dessa aktier som säkerhet för att erhålla finansiella medel från tredje part för sin ekonomiska verksamhet. Kommissionen kommer att fastslå detta som ett villkor för att aktierna från 1998 ska anses vara förenliga med den inhemska marknaden.
- (212) Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser kommissionen att åtgärderna är förenliga med artikel 93 i EUF-fördraget, förutsatt att villkoret angående användningen av aktierna från 1998 är uppfyllt.

7.3.2 PRÖVNINGEN AV FÖRENLIGHETEN MED FÖRORDNING (EEG) NR 1107/70

- (213) Artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70 möjliggör granskning av ersättningen för vissa tjänster som hänger samman med begreppet offentliga tjänster och som motsvarar kraven på trafiksamordningen, som inte gäller ett transportföretag eller verksamheter för förordning (EEG) nr 1191/69.
- (214) Som i tidigare fall utgick man ifrån att den lokala och regionala trafiken med bussar från användningsområdet hade undantagits från det tillämpningsområde som omfattas av förordning (EEG) nr 1191/69⁽⁴³⁾ och att artikel 32 i förordning (EEG) nr 1107/70 är tillämplig. Enligt denna förordning kan betalningarna från Emslands förvaltningsdistrikt förklaras vara förenliga med den interna marknaden om de inte täcker mer än kostnaderna för att tillhandahålla vissa offentliga uppdrag genom EEB. Nedan ska det därför prövas om EEB har erhållit en skälig ersättning för att kunna fullgöra sina uppdrag.

7.3.2.1 *Aktierna från 1998*

- (215) Som framgår av beskrivningen ovan överfördes RWE-aktierna till EEB inom ramen för distriktets beslut att överta driften från EE. EE:s drift omfattade tidigare offentliga uppgifter inom ramen för planeringen och samordningen av den offentliga lokaltrafiken. EEB måste förses med en ingående balans för att kunna sätta igång. Enligt § 3 i bolagsavtalet är det EEB:s uppgift att upprätta en lokaltrafikplan för Emslands förvaltningsdistrikt, driva MZE och organisera skolskjutsarna. Alla dessa uppgifter kan betraktas som stöd för att utveckla den offentliga lokaltrafiken i förvaltningsdistriktet och därför anses nödvändiga för att samordna trafiken.
- (216) Utan intäkter från utdelningarna minskade aktiernas marknadsvärden från 1998 till det ekonomiska värdet av dessa aktier i EEB:s balansräkning. Kommissionen ansåg därför att stödet i form av överlåtelsen av aktierna från 1998 var begränsat till det minimum som krävs för att EEB ska kunna tillgodose sitt offentliga uppdrag och därför föreligger ingen överkompensation.

7.3.2.2 *Emslands trafikinformationscentrum*

- (217) Som redan förklarats i skäl 47 fattade förvaltningsdistriktet beslutet den 31 juli 1995 att driva ett trafikinformationscentrum för att erbjuda allmänheten en informationstjänst inom kollektivtrafiken. Förvaltningsdistriktet överlät denna uppgift till EEB när företaget grundades den 1 januari 1997. Driften av MZE är en av uppgifterna som uttryckligen hade tilldelats EEB inom ramen före bolagsavtalet.
- (218) Som framgår av beskrivningen ovan (se skäl 77) ersatte förvaltningsdistriktet EEB:s faktiska kostnader för driften av MZE, och någon vinstmarginal angavs inte. Kommissionen ansåg därför att det beviljade stödet står i proportion till den anmälda åtgärden.

⁽⁴³⁾ Se fotnot 36.

7.3.2.3 *Jourbussar*

- (219) Som ovan nämnt beslutade Emslands förvaltningsdistrikt att jourbussystemet skulle utökas av två olika skäl ⁽⁴⁴⁾:
- En förbättring i regionerna av städernas och byarnas kollektivtrafikförbindelser med järnvägsstationerna.
 - En optimering av kollektivtrafikförbindelserna i städer och byar.
- (220) Jourbussarna används utanför rusningstid på sträckor med kollektivtrafik för att förbättra de offentliga transporterna under dessa tider på dygnet. Jourbussarna är anpassade för rullstol och barnvagnar.
- (221) Tyskland har bekräftat att jourbussarna i första hand endast ska kunna användas för jourtjänster. Om EEB skulle sälja bussarna är företaget skyldigt att överföra intäkterna till förvaltningsdistriktet (vilket redan har hänt i ett fall)
- (222) Av följande skäl anser kommissionen att ingen överkompensation föreligger:
- EEB förvärvade bussarna i förvaltningsdistriktets namn och fick ersättning för de faktiska kostnaderna.
 - EEB erhåller inga inkomster för att ge tredje part tillgång till bussarna.
 - Om EEB inte skulle lyckas hitta en tredje part med intresse av att köra jourbussarna återlämnas dessa bussar till förvaltningsdistriktet.
 - Om jourbussarna inte längre är i drift, säljs de och försäljningsintäkten kommer att överföras till förvaltningsdistriktet.

7.3.2.4 *Slutsats och förbehåll*

- (223) Mot bakgrund av dessa överväganden ansåg kommissionen att det garanterade stödet i form av aktierna från 1998 samt jourbussarna och MZE inte utgjorde någon överkompensation för fullgörandet av de offentliga utgifter som EEB ansvarar för Emslands förvaltningsdistrikt.
- (224) Som framgår av skäl 178 och följande ovan kan överlåtelsen av aktierna från 1998 inte anses vara en exklusiv post med målet att samordna trafiken, eftersom EEB genom aktieinnehavet och möjligheten att fritt förfoga över detta, får en potentiell fördel med avseende på företagets ekonomiska verksamhet som inte nödvändigtvis skulle tjäna samordningen av trafiken. För att denna åtgärd ska uppfylla det första villkoret för förenlighet med gällande lagstiftning, får EEB varken behålla intäkterna från en eventuell försäljning av aktierna från 1998 eller använda dessa aktier som säkerhet för att erhålla finansiella medel från tredje part för sin ekonomiska verksamhet. Kommissionen kommer att fastslå detta som ett villkor för att aktierna från 1998 ska anses vara förenliga med den inhemska marknaden.
- (225) Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser kommissionen att åtgärderna enligt artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70 är förenliga med den inre marknaden, förutsatt att villkoret för användningen av aktierna från 1998 är uppfyllt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Startkapitalet och de 280 310 aktierna i energikoncernen RWE utgör ett befintligt stöd enligt artikel 108.1 i EUF-fördraget och artikel 1 b iv i rådets förordning (EEG) nr 659/1999 ⁽⁴⁵⁾.

Artikel 2

De utdelningar som Emsländische Eisenbahn GmbH erhöll från aktierna, samt ersättningen för samordningen av skolskjutsarna och för upprättandet av en plan för lokaltrafiken, utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

⁽⁴⁴⁾ Se fotnot 41.

⁽⁴⁵⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EG-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

Artikel 3

Vad gäller den ersättning som utgick till Emsländische Eisenbahn GmbH för driften av Emslands trafikinformationscentrum, är detta stöd förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i EUF-fördraget och artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70.

Artikel 4

1. I den mån som de bussar som överlåtits på Emsländischen Eisenbahnen GmbH utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, är detta stöd i enlighet med artikel 93 i EUF-fördraget och artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70 förenligt med den inre marknaden, med förbehåll för Tysklands skyldigheter enligt punkt 2.

2. Joubussarna används inom joubussystemet. Om EEB skulle sälja en av bussarna är företaget skyldigt att överföra förtjänsten till Emslands förvaltningsdistrikt.

Artikel 5

Det stöd som Tyskland garanterade Emsländischen Eisenbahn GmbH genom överlåtelsen av 37 630-aktier 1998 är förenligt med den inre marknaden, förutsatt att villkoren i artikel 6 är uppfyllda.

Artikel 6

1. Aktierna får inte säljas eller användas som säkerhet, förutom om villkoren i punkt 2 är uppfyllda.
2. Inom två månader efter antagandet av detta beslut ska Emsländische Eisenbahn GmbH underteckna en överenskommelse med Emslands förvaltningsdistrikt beträffande RWE-aktierna. I avtalet ska följande bekräftas:
 - RWE-aktierna får inte användas som säkerhet eller i någon annan form som skulle gynna EEB:s ekonomiska verksamhet.
 - EEB ska överföra alla utdelningar från RWE-aktierna till Emslands förvaltningsdistrikt.
 - Eventuella intäkter som EEB får från försäljning av RWE-aktierna ska överföras till Emslands förvaltningsdistrikt.

Artikel 7

Tyskland ska inom två månader från och med dagen för delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 8

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 30 september 2016.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen

RÄTTELSER**Rättelse till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/326 av den 24 februari 2017 om ändring för tvåhundrasextioförsta gången av rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med organisationerna Isil (Daish) och al-Qaida associerade personer och enheter**

(Europeiska unionens officiella tidning L 49 av den 25 februari 2017)

Sidan 31, led c i bilagan

I stället för: "c) Ghalib Adbullah Al-Zaidi (*alias:* a) Ghalib Abdallah al-Zaydi b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi c) Ghalib al Zaydi). Födelsedatum: a) 1975, b) 1970. Födelseort: Raqqa-regionen Marib Governorate, Jemen. Medborgarskap: jemenitiskt. Dag som avses i artikel 7d.2 i: 22 februari 2017."

ska det stå: "c) Ghalib Abdullah Al-Zaidi (*alias:* a) Ghalib Abdallah al-Zaydi b) Ghalib Abdallah Ali al-Zaydi c) Ghalib al Zaydi). Född: a) 1975, b) 1970. Födelseort: Raqqa-regionen, Marib Governorate, Jemen. Medborgarskap: jemenitiskt. Dag som avses i artikel 7d.2 i: den 22 februari 2017."

Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1919 av den 26 oktober 2016 om rättshjälp för misstänkta och tilltalade i straffrättsliga förfaranden och för eftersökta personer i förfaranden i samband med en europeisk arresteringsorder

(Europeiska unionens officiella tidning L 297 av den 4 november 2016)

Sidan 7, artikel 10.1

I stället för: "den 25 maj 2021"

ska det stå: "den 5 maj 2021"

Sidan 7, artikel 10.2

I stället för: "den 25 maj 2022"

ska det stå: "den 5 maj 2022"

Sidan 8, artikel 12.1, första stycket

I stället för: "den 25 maj 2019"

ska det stå: "den 5 maj 2019"

Rättelse till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/220 av den 3 februari 2015 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1217/2009 om upprättandet av ett informationssystem för jordbruksföretagens redovisningsuppgifter för att belysa inkomstförhållanden och andra ekonomiska förhållanden i jordbruksföretag inom Europeiska unionen

(Europeiska unionens officiella tidning L 46 av den 19 februari 2015)

Sidan 6, artikel 14 tredje stycket

I stället för: "Om medlemsstaten sänder in de redovisningsuppgifter som avses i artikel 9 i denna förordning senast en månad före utgången av de relevanta tidsfrister som avses i artikel 10.3 ska standardavgiften ökas med 5 euro, under förutsättning att det tröskelvärde på 80 % som avses i artikel 19.1 a i förordning (EG) nr 1217/2009 för ett ISJR-område eller en medlemsstat har nåtts."

ska det stå: "Om en medlemsstat sänder in de redovisningsuppgifter som avses i artikel 9 i denna förordning senast en månad före utgången av den relevanta tidsfrist som avses i artikel 10.3 ska standardavgiften ökas med 5 euro, under förutsättning att det tröskelvärde på 80 % som avses i artikel 19.1 a i förordning (EG) nr 1217/2009 för ett ISJR-område eller för en medlemsstat har nåtts."

Sidan 9, bilaga II, i de rader som avser Grekland

I stället för:

	"GREKLAND	
450	Makedonien-Thrakien	2 000
460	Epirus-Peloponnesos-Joniska öarna	1 350
470	Thessalien	700
480	Grekiska fastlandet-Egeiska öarna-Kreta	1 450"

ska det stå:

	"GREKLAND	
450	Μακεδονία – Θράκη (Makedonien–Thrakien)	2 000
460	Ήπειρος – Πελοπόννησος – Νήσοι Ιονίου (Epirus, Peloponnesos, Joniska öarna)	1 350
470	Θεσσαλία (Thessalien)	700
480	Στερεά Ελλάδα – Νήσοι Αιγαίου – Κρήτη (Sterea Ellas, Egeiska öarna, Kreta)	1 450"

Sidan 54, bilaga VIII, under tabell A, punkt A.CL.151.C, första stycket sista meningen

I stället för: "När företaget producerar vissa produkter eller livsmedel med SUB, SGB, GTS eller "bergsprodukt" eller vissa produkter som enligt uppgift används för att producera livsmedel med SUB, SGB, GTS eller "bergsprodukt", men denna produktion inte gäller större delen av produktionen inom en viss sektor, ska koden "Inte tillämpligt" användas."

ska det stå: "När företaget producerar vissa produkter eller livsmedel med SUB, SGB, GTS eller "bergsprodukt" eller vissa produkter som enligt uppgift används för att producera livsmedel med SUB, SGB, GTS eller "bergsprodukt", men denna produktion inte gäller större delen av produktionen inom den särskilda sektorn, ska koden "Inte tillämpligt" användas."

Sidan 72, bilaga VIII, i tabell H

I stället för:

"3031	SC	Kvantitet N använd i mineralgödningsmedel	—	
3032	SC	Kvantitet P ₂ O ₅ använd i mineralgödningsmedel	—	
3033	SC	Kvantitet K ₂ O använd i mineralgödningsmedel	—"	

ska det stå:

"3031	SC	Kvantitet N i de mineralgödningsmedel som används	—	
3032	SC	Kvantitet P ₂ O ₅ i de mineralgödningsmedel som används	—	
3033	SC	Kvantitet K ₂ O i de mineralgödningsmedel som används	—"	

Sidan 84, bilaga VIII, i tabellen som hänför sig till koderna för typ av gröda, i beskrivningen av kod 1 tredje strecksatsen

I stället för: "— Den gröda som har den längsta vegetationsperioden av de grödor som odlas i följd på en viss areal under räkenskapsåret."

ska det stå: "— När det gäller grödor som odlas i följd på en viss areal under räkenskapsåret, den gröda som har den längsta vegetationsperioden."

Sidan 102, bilaga VIII, i tabell M

I stället för:

		"Bidrag och subventioner av undantagskaraktär			
2810	S	Utbetalningar vid katastrofer			—
2890	S	Andra bidrag och subventioner av undantagskaraktär			—
2900	S	Annat direktstöd som inte nämns någon annanstans			—"

ska det stå:

		"Bidrag och subventioner av undantagskaraktär			
2810	S	Utbetalningar vid katastrofer			—
2890	S	Andra bidrag och subventioner av undantagskaraktär			—
2900	S	Annat direktstöd som inte nämns någon annanstans			—"

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV