

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

C 184

Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Mitteilungen und Bekanntmachungen

51. Jahrgang

22. Juli 2008

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
II <i>Mitteilungen</i>		
MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION		
<b>Kommission</b>		
2008/C 184/01	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 184/02	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden <sup>(1)</sup> .....	3
IV <i>Informationen</i>		
INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION		
<b>Kommission</b>		
2008/C 184/03	Euro-Wechselkurs .....	7
2008/C 184/04	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus seiner Sitzung vom 28. Februar 2008 zum Entwurf einer Entscheidung in der Sache COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Berichterstatter: Belgien .....	8
2008/C 184/05	Abschlussbericht der Anhörungsbeauftragten in der Sache COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (nach Artikel 15 und Artikel 16 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren — Abl. L 162 vom 19.6.2001, S. 21) .....	9

DE

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt (Fortsetzung)	Seite
2008/C 184/06	Zusammenfassung der Entscheidung der Kommission vom 11. März 2008 zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen (Sache COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) <sup>(1)</sup> .....	10
2008/C 184/07	Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen .....	13

---

V *Bekanntmachungen*

VERWALTUNGSVERFAHREN

**Kommission**

2008/C 184/08	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — EACEA/21/08 — Durchführung von Erasmus Mundus „Fenster Externe Zusammenarbeit“ („External Cooperation Window“) Asiatischer Raum im akademischen Jahr 2008/2009 — Gemeinschaftliches Aktionsprogramm zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Hochschuleinrichtungen und des Austauschs von Studenten, Wissenschaftlern und Hochschulangehörigen aus EU-Mitgliedstaaten und Drittländern .....	32
---------------	---	----

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

**Kommission**

2008/C 184/09	Staatliche Beihilfe — Italien — Staatliche Beihilfe C 26/08 (ex NN 31/08) — Darlehen über 300 Mio. EUR zugunsten des Unternehmens Alitalia — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags <sup>(1)</sup> .....	34
2008/C 184/10	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.5141 — KLM/Martinair) <sup>(1)</sup> .....	41

SONSTIGE RECHTSAKTE

**Kommission**

2008/C 184/11	Veröffentlichung eines Antrags auf Eintragung nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel .....	42
---------------	--	----



<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

## II

(Mitteilungen)

## MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

## KOMMISSION

**Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags  
Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 184/01)

Datum der Annahme der Entscheidung	10.6.2008
Nummer der Beihilfe	N 61/08
Mitgliedstaat	Spanien
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Rechtsgrundlage	Orden por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Forschung und Entwicklung
Form der Beihilfe	Zuschuss, zinsgünstiges Darlehen
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 356 Mio. EUR Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 1 600 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	80 %
Laufzeit	Bis zum 31.12.2011
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	—
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum der Annahme der Entscheidung	1.7.2008
Nummer der Beihilfe	N 101/08
Mitgliedstaat	Italien
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	R&D aid in the aeronautic sector
Rechtsgrundlage	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Forschung und Entwicklung
Form der Beihilfe	Zinsgünstiges Darlehen, rückzahlbarer Zuschuss
Haushaltsmittel	Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 720 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	80 %
Laufzeit	Bis zum 31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Verarbeitendes Gewerbe
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

---

**Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 87 und 88 des EG-Vertrags  
Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 184/02)

Datum der Annahme des Beschlusses	30.4.2008
Nummer der Beihilfe	N 251/07
Mitgliedstaat	Deutschland
Region	Bundesweite Regelung
Titel	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Rechtsgrundlage	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Art der Beihilfe	Beihilferegulierung
Ziel	Forschung und Entwicklung
Form der Beihilfe	Zuschuss
Haushaltsmittel	9 750 000 EUR
Beihilfehöchstintensität	50 % (industrielle Forschung), 25 % (experimentelle Entwicklung), 10 % Aufschlag für mittlere Unternehmen, 20 % Aufschlag für kleine Unternehmen, 15 % Aufschlag für Projekte mit einer Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen; die Gesamtintensität ist in allen Fällen auf 80 % beschränkt
Laufzeit	2008-2009
Wirtschaftssektoren	Hauptsächlich Verkehrssektor
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Andere Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

—

Datum der Annahme der Entscheidung	1.7.2008
Nummer der Beihilfe	N 304/07
Mitgliedstaat	Italien
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Rechtsgrundlage	1) Bozza di decreto del ministro concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione di aiuti per il capitale di rischio 2) Articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Risikokapital, Kleine und mittlere Unternehmen
Form der Beihilfe	Bereitstellung von Risikokapital
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 400 Mio. EUR Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 2 000 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	100 %
Laufzeit	1.9.2007-31.12.2013
Wirtschaftssektoren	—
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministero dello Sviluppo economico
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum der Annahme der Entscheidung	5.6.2008
Nummer der Beihilfe	N 670/07
Mitgliedstaat	Tschechische Republik
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Rechtsgrundlage	Programový dokument OP ZP
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Umweltschutz
Form der Beihilfe	Zuschuss
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 188 Mio. CZK Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 1 130 Mio. CZK
Beihilfehöchstintensität	50 %
Laufzeit	1.10.2007-31.12.2013
Wirtschaftssektoren	Verarbeitendes Gewerbe

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum der Annahme der Entscheidung	22.4.2008
Nummer der Beihilfe	N 726b/07
Mitgliedstaat	Niederlande
Region	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Rechtsgrundlage	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe
Ziel	Risikokapital
Form der Beihilfe	Bereitstellung von Risikokapital
Haushaltsmittel	Geplante Jahresausgaben: 468 Mio. EUR Gesamtbetrag der vorgesehenen Beihilfe: 3 745 Mio. EUR
Beihilfehöchstintensität	—
Laufzeit	Bis zum 31.12.2015
Wirtschaftssektoren	Alle Sektoren
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum der Annahme der Entscheidung	13.5.2008
Nummer der Beihilfe	N 22/08
Mitgliedstaat	Schweden
Region	—

Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Reduktion av CO <sub>2</sub> -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Rechtsgrundlage	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Art der Beihilfe	Beihilferegelung
Ziel	Umweltschutz
Form der Beihilfe	—
Mittelausstattung	Gesamtmittelausstattung: 170 Mio. EUR
Beihilfeintensität	Rund 70 %
Laufzeit	1.7.2008-31.12.2017
Wirtschaftssektoren	Herstellung von Nahrungs- und Genussmitteln, Herstellung von Textilien, Herstellung von Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Herstellung von Möbeln), Herstellung von Flechtwaren, Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus, Herstellung von chemischen Erzeugnissen, Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren sowie Strom-, Gas- und Wasserversorgung
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Skatteverket
Sonstige Angaben	—

Den von vertraulichen Angaben bereinigten Text der Entscheidung in der/den verbindlichen Sprachen finden Sie unter der Adresse:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

---



## IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN  
DER EUROPÄISCHEN UNION

## KOMMISSION

**Euro-Wechselkurs <sup>(1)</sup>****21. Juli 2008**

(2008/C 184/03)

**1 Euro =**

Währung	Kurs	Währung	Kurs
USD US-Dollar	1,5858	TRY Türkische Lira	1,8907
JPY Japanischer Yen	169,65	AUD Australischer Dollar	1,6260
DKK Dänische Krone	7,4614	CAD Kanadischer Dollar	1,5921
GBP Pfund Sterling	0,79460	HKD Hongkong-Dollar	12,3665
SEK Schwedische Krone	9,4539	NZD Neuseeländischer Dollar	2,0830
CHF Schweizer Franken	1,6220	SGD Singapur-Dollar	2,1441
ISK Isländische Krone	124,27	KRW Südkoreanischer Won	1 603,64
NOK Norwegische Krone	8,0585	ZAR Südafrikanischer Rand	12,0414
BGN Bulgarischer Lew	1,9558	CNY Chinesischer Renminbi Yuan	10,8310
CZK Tschechische Krone	22,968	HRK Kroatische Kuna	7,2178
EEK Estnische Krone	15,6466	IDR Indonesische Rupiah	14 513,24
HUF Ungarischer Forint	229,36	MYR Malaysischer Ringgit	5,1348
LTL Litauischer Litas	3,4528	PHP Philippinischer Peso	70,140
LVL Lettischer Lat	0,7032	RUB Russischer Rubel	36,8495
PLN Polnischer Zloty	3,2212	THB Thailändischer Baht	52,863
RON Rumänischer Leu	3,5480	BRL Brasilianischer Real	2,5122
SKK Slowakische Krone	30,330	MXN Mexikanischer Peso	16,1220

<sup>(1)</sup> Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

**Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus seiner Sitzung vom 28. Februar 2008 zum Entwurf einer Entscheidung in der Sache COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

**Berichterstatter: Belgien**

(2008/C 184/04)

1. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der EG-Fusionskontrollverordnung handelt.
  2. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben aufgrund der Verweisung nach Artikel 4 Absatz 5 der EG-Fusionskontrollverordnung als Vorhaben von gemeinschaftsweiter Bedeutung angesehen werden kann.
  3. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass folgende Märkte relevant sind:
    - der Markt für die Bereitstellung von Online-Werbefläche, der möglicherweise noch weiter untergliedert werden könnte, und zwar nach suchgebundener Werbung einerseits und nicht suchgebundener Werbung andererseits,
    - der Markt für die Vermittlung von Online-Werbefläche, der möglicherweise noch weiter untergliedert werden könnte, und zwar nach der Vermittlung von suchgebundener Werbung einerseits und der Vermittlung von nicht suchgebundener Werbung andererseits,
    - der Markt für die Bereitstellung von Ad-serving-Technologie für Displayanzeigen, der möglicherweise noch weiter untergliedert werden könnte, und zwar nach Leistungen für Werbetreibende einerseits und für Website-Betreiber andererseits.
  4. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass:
    - der Markt für die Bereitstellung von Online-Werbefläche, sowohl für suchgebundene als auch für nicht suchgebundene Werbung, nach den Landes- bzw. Sprachgrenzen im EWR abzugrenzen ist,
    - sich der Markt für die Vermittlung von Online-Werbefläche, sowohl für suchgebundene als auch für nicht suchgebundene Werbung, zumindest auf den EWR erstreckt,
    - sich der Markt für die Bereitstellung von Ad-serving-Technologie für Displayanzeigen, der noch weiter untergliedert werden könnte, und zwar nach Leistungen für Werbetreibende einerseits und für Website-Betreiber andererseits, zumindest über den gesamten EWR erstreckt.
  5. Der Beratende Ausschuss schließt sich der Beurteilung der Kommission an, dass das angemeldete Vorhaben nicht zu einer Ausschaltung des bestehenden Wettbewerbs zwischen den beteiligten Unternehmen führen und somit den wirksamen Wettbewerb nicht erheblich behindern wird.
  6. Der Beratende Ausschuss schließt sich der Beurteilung der Kommission an, dass das angemeldete Vorhaben für die beteiligten Unternehmen nicht zum Wegfall des jeweils anderen Unternehmens als potenziellem Wettbewerber führen und somit den wirksamen Wettbewerb nicht erheblich behindern wird.
  7. Der Beratende Ausschuss schließt sich der Beurteilung der Kommission an, dass das angemeldete Vorhaben den wirksamen Wettbewerb aufgrund seiner nicht horizontalen Effekte nicht erheblich behindern wird.
  8. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben gemäß Artikel 8 Absatz 1 Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar zu erklären ist.
-

**Abschlussbericht der Anhörungsbeauftragten in der Sache COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

(nach Artikel 15 und Artikel 16 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren — ABl. L 162 vom 19.6.2001, S. 21)

(2008/C 184/05)

Am 21. September 2007 ging die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens nach Artikel 4 und aufgrund einer Verweisung nach Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates<sup>(1)</sup> („Fusionskontrollverordnung“) bei der Kommission ein, wonach beabsichtigt ist, dass das Unternehmen Google Inc. („Google“, USA) im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens DoubleClick Inc. („DoubleClick“, USA) erwirbt.

Nach Prüfung der Anmeldung kam die Kommission zu dem Schluss, dass das angemeldete Vorhaben ernste Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der Übernahme mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem EWR-Abkommen aufwarf, und zwar in Bezug auf den Markt für Onlinewerbung. Die Kommission stellte ferner fest, dass die vom Anmelder am 19. Oktober 2007 unterbreiteten Verpflichtungsangebote nicht ausreichen, um die von der Kommission im Zuge des Vorprüfverfahrens ermittelten ernsten Bedenken ganz auszuräumen. Folglich beschloss die Kommission, am 13. November 2007 ein Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung einzuleiten.

Am 16., 19. und 20. November 2007 wurde dem Anmelder gemäß Randnummer 45 des Leitfadens „Best Practices on the conduct of EC merger control proceedings“ der GD Wettbewerb Einsicht in die wichtigsten Unterlagen gewährt.

Aufgrund des im Hauptprüfverfahren gesammelten zusätzlichen Beweismaterials kam die Kommission zu dem Schluss, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben nicht erheblich beeinträchtigen wird und daher mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar ist. Folglich wurde dem Anmelder keine Mitteilung der Beschwerdepunkte übermittelt.

Ich habe weder von den Beteiligten noch von Dritten Anfragen oder Stellungnahmen erhalten. Das Recht auf Anhörung in dieser Sache wurde gewährt.

Brüssel, den 3. März 2008

Karen WILLIAMS

---

(<sup>1</sup>) ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

**Zusammenfassung der Entscheidung der Kommission**  
**vom 11. März 2008**  
**zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem**  
**EWR-Abkommen**

**(Sache COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)**

**(Nur der englische Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 184/06)

*Am 11. März 2008 erließ die Kommission eine Entscheidung in einem Verfahren nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen<sup>(1)</sup> (Fusionskontrollverordnung). Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts der Entscheidung in der verbindlichen Sprache der Sache ist auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb abrufbar unter:*

*[http://ec.europa.eu/comm/competiton/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html)*

**I. EINLEITUNG**

1. Am 21. September 2007 ging aufgrund einer Verweisung nach Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 („Fusionskontrollverordnung“) die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung bei der Kommission ein, wonach beabsichtigt ist, dass das Unternehmen Google Inc. („Google“, USA) im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens DoubleClick Inc. („DoubleClick“, USA) erwirbt.

**II. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN**

2. Google betreibt eine Internetsuchmaschine und ist Anbieter von Online-Werbefläche auf seinen eigenen Websites und auf den Websites von (dem Google-Netzwerk „AdSense“ angeschlossenen) Partnern. Seit dem Kauf von YouTube bietet Google auch Inhalte an. Google erzielt seine gesamten Einnahmen nahezu ausschließlich aus der Online-Werbung.
3. DoubleClick bietet weltweit vor allem Technologien in den Bereichen Aderving, Management und Auswertung für Website-Betreiber, Werbetreibende und Werbeagenturen an. Ferner ist DoubleClick im Begriff, eine Vermittlungsplattform (Ad-Börse) zu lancieren.

**III. VERWEISUNG NACH ARTIKEL 4 ABSATZ 5**

4. Der geplante Zusammenschluss hat keine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absätze 2 und 3 der Fusionskontrollverordnung. Aber infolge eines Antrags auf Verweisung nach Artikel 4 Absatz 5 der Fusionskontrollverordnung wird davon ausgegangen, dass der Zusammenschluss von gemeinschaftsweiter Bedeutung ist.

**IV. SACHLICH RELEVANTE MÄRKTE**

5. Google ist hauptsächlich in der Vermarktung von Online-Werbefläche tätig. In der Entscheidung wird davon ausgegangen, dass der allgemeine Markt für Online-Werbung der größtmögliche sachlich relevante Markt ist. Die Kommission hat geprüft, ob dieser Markt nach den verschiedenen Arten von Online-Werbung (Text- versus Display-Anzeigen bzw. suchgebundene versus nicht suchgebundene Anzeigen) oder aber nach den verschiedenen Absatzkanälen (direkte Verkäufe versus vermittelte Verkäufe über Ad-Netzwerke und Ad-Börsen) weiter untergliedert werden muss. In der Entscheidung wurde der sachlich relevante Markt dann aber nicht genau abgegrenzt, weil der Zusammenschluss bei keiner der möglichen Produktmarktdefinition wettbewerbsrechtliche Bedenken aufwerfen würde.

6. DoubleClick bietet Aderving für Display-Anzeigen an. Den Ergebnissen der Marktuntersuchung zufolge ist der Markt für Aderving-Technologie für Display-Anzeigen vom Markt für Aderving-Technologie für Textanzeigen abzugrenzen. Der Markt für Aderving-Technologie für Display-Anzeigen ist noch weiter zu untergliedern, und zwar nach der Erbringung solcher Leistungen für Werbetreibende einerseits und für Website-Betreiber andererseits.

**V. RÄUMLICH RELEVANTE MÄRKTE**

7. In der Entscheidung wird der allgemeine Markt für Online-Werbung geografisch nach den Landes- bzw. Sprachgrenzen im EWR untergliedert. In Bezug auf Vermittlungsleistungen wird in der Entscheidung der Schluss gezogen, dass sich der entsprechende hypothetische Markt zumindest auf den EWR erstreckt.
8. Auch die Märkte für die Bereitstellung von Aderving-Technologie für Display-Anzeigen für Werbetreibende und Website-Betreiber erstrecken sich der Entscheidung zufolge zumindest auf den EWR.

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

## VI. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

### 6.1. Stellung der beteiligten Unternehmen in den relevanten Märkten

9. Auf dem Markt für Online-Werbung ist Google zurzeit i) als Website-Betreiber mit seiner eigenen Suchmaschinen-Webseite Google.com (und nationalen Webseiten wie google.de, google.fr usw.) und ii) als Vermittler mit seinem Ad-Netzwerk AdSense tätig. Google ist der führende Anbieter von Online-Werbung und insbesondere von Fläche für suchgebundene Anzeigen im EWR über diese direkten und indirekten Absatzkanäle mit Marktanteilen zwischen (25-35) % und (60-70) % je nach der genauen Markttabgrenzung.
10. Die Hauptkonkurrenten von Google im Bereich suchgebundene Werbung sind Yahoo! und Microsoft, wobei Yahoo! Marktanteile bis zu (10-20) % am Weltmarkt und mindestens (0-10) % im EWR hält und Microsoft jeweils rund (0-10) %. Im Bereich der Vermittlung von nicht suchgebundenen Anzeigen im EWR sind unter anderem TradeDoubler, Zanox (gehört zu Axel Springer), AdLink, Interactive Media (gehört zu Deutsche Telekom), Advertising.com und Lightningcast (beide AOL/TimeWarner) sowie Tomorrow Focus tätig (TradeDoubler hält einen Marktanteil von (10-20) %, Zanox (0-10) % und die anderen Marktteilnehmer jeweils rund (0-10) %).
11. DoubleClick bietet Ad-serving-Technologie an. Was die Werbetreibenden angeht, nimmt DoubleClick zusammen mit aQuantive/Atlas (unlängst von Microsoft übernommen) die Spitzenposition im Ad-serving-Markt des EWR ein. Ihr Marktanteil im EWR beläuft sich auf je (30-40) %. Was die Website-Betreiber angeht, steht den Ergebnissen der Marktuntersuchung zufolge DoubleClick mit rund (40-50) % Marktanteil im EWR an erster Stelle, gefolgt von 24/7 Real Media/OpenAdStream (unlängst von der Werbeagentur WPP übernommen) mit weniger als (20-30) % und AdTech/AOL (weniger als (10-20) %).
12. Trotz dieser relativ hohen Marktanteile ist die Marktmacht von DoubleClick gering, weil das Unternehmen erheblichem Wettbewerbsdruck von anderen Ad-serving-Tool-Anbietern ausgesetzt ist, zu denen Kunden im Falle von Preisanhebungen wechseln könnten. Die Ergebnisse der Marktuntersuchung über die theoretischen Umstiegskosten waren zwar nicht eindeutig, aber es gibt Anhaltspunkte dafür, dass viele Website-Betreiber und Werbetreibende in den letzten Jahren in der Tat von DoubleClick zu anderen Anbietern (und umgekehrt) gewechselt sind. Dass auf dem Ad-serving-Markt zurzeit Wettbewerb herrscht, lässt sich auch an dem erheblichen Preisrückgang der Produkte von DoubleClick für Werbetreibende und Website-Betreiber trotz der gleichzeitig steigenden Nachfrage ablesen.
13. DoubleClick ist ferner im Begriff, eine neue Ad-Börse zu lancieren, die Betatests liefen im Juni 2007 an. Bisher sind nur sehr wenige Geschäfte über diese Ad-Börse abgewickelt worden, und sie hat die volle Marktreife noch nicht erreicht.

### 6.2. Horizontale Effekte

14. Gegenwärtig ist DoubleClick auf dem Markt für die Bereitstellung von Flächen für Online-Werbung nicht tätig, und

Google bietet keine eigenständigen Ad-serving-Tools an. Folglich konkurrieren die beiden Unternehmen zurzeit nicht miteinander.

15. In der Entscheidung kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass der geplante Zusammenschluss im Hinblick auf den möglichen Wegfall des potenziellen Wettbewerbs zwischen Google und DoubleClick keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt. Die Ad-Börse von DoubleClick hat zwar noch keine bedeutende Marktposition erlangt, aber es ist nicht auszuschließen, dass das Unternehmen zu einem wichtigen Akteur auf dem Vermittlungsmarkt würde, wenn es seine Unabhängigkeit behielte. Es ist allerdings wahrscheinlich, dass die Zahl anderer Wettbewerber für einen hinreichenden Wettbewerbsdruck nach dem Zusammenschluss ausreicht, so dass der Wettbewerb nicht nennenswert beeinträchtigt würde. DoubleClick hat im Vergleich zu anderen Marktbeteiligten auf dem Vermittlungsmarkt offenbar keine erheblichen Wettbewerbsvorteile gegenüber Google.
16. Im Zusammenhang mit dem potenziellen Wettbewerbsdruck von Google im Ad-serving-Markt wird in der Entscheidung die Tatsache untersucht, dass Google gegenwärtig ein neues Display-Anzeigen-Ad-serving-Produkt für Werbetreibende und Website-Betreiber entwickelt. Der Entscheidung zufolge sind jegliche Bedenken hinsichtlich des möglichen Wegfalls potenziellen Wettbewerbsdrucks aber unbegründet, weil es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass die neuen Produkte von Google gegenüber den entsprechenden Produkten von DoubleClick über eine bessere Ausgangsposition verfügen als jene der zahlreichen anderen Marktbeteiligten.

### 6.3. Nicht horizontale Effekte

#### 6.3.1. Marktabschottung aufgrund der Stellung von DoubleClick im Bereich des Ad-serving

17. Die Kommission prüfte auf der Grundlage der Marktstellung von DoubleClick im Bereich des Ad-serving eine Reihe von Ausschlussstrategien, die das Unternehmen nach dem Zusammenschluss verfolgen könnte. Dazu zählen unter anderem a) eine Erhöhung der Preise von DoubleClick-Tools für Werbetreibende und Website-Betreiber, die andere Ad-Netzwerke nutzen, oder selektive Preiserhöhungen bei Tools von DoubleClick für Kunden, bei denen ein Wechsel zu einem anderen Anbieter von Ad-serving-Tools weniger wahrscheinlich ist, b) eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Tools von DoubleClick bei Nutzung konkurrierender Ad-Netzwerke, c) eine Bündelung der Tools von DoubleClick mit den Vermittlungsleistungen von Google (wobei die Leistungen entweder ausschließlich im Paket oder auch einzeln angeboten werden) und d) „Tweaking“; dabei handelt es sich um einen Ad-Auswahlmechanismus, der dazu dient, Werbung über AdSense zu platzieren, und e) Ausschluss der Wettbewerber von Vorleistungen (d. h. Verkaufsverweigerung oder Erhöhung der Kosten für Konkurrenten) beim Verkauf von Ad-serving-Tools an konkurrierende Ad-Netzwerke.

18. In der Entscheidung wird der Schluss gezogen, dass alle diesbezüglichen Bedenken unbegründet sind. Erstens ergab die Marktuntersuchung, dass das Unternehmen nach dem Zusammenschluss nicht in der Lage wäre, seine Konkurrenten erfolgreich vom Ad-serving-Markt zu verdrängen, weil DoubleClick mit einer Reihe von Wettbewerbsbeschränkungen konfrontiert ist und wahrscheinlich nicht über eine erhebliche Marktmacht verfügt.
19. Zweitens sind die Anreize für das neue Unternehmen zur Verfolgung der genannten Strategien allem Anschein nach gering. Es ist unwahrscheinlich, dass (selbst beträchtliche) Preisänderungen bei Ad-serving-Tools eine erhebliche Wanderung zwischen Ad-Netzwerken auslösen würden, weil die Kosten des Ad-serving nur einen sehr geringen Teil der Kosten von Werbetreibenden bzw. der Einnahmen von Website-Betreibern aus Online-Werbung ausmachen. Dies dürfte den Anreiz verringern, Website-Betreibern das Display-Ad-serving von DoubleClick bei Nutzung im Paket mit AdSense (wenn die Dienstleistungen auch einzeln angeboten werden) zu einem geringeren Preis (oder sogar kostenlos) anzubieten. Das Display-Ad-serving von DoubleClick ausschließlich im Paket mit Vermittlung über AdSense anzubieten, dürfte in Anbetracht der dann zu erwartenden Abwanderung unrentabel sein. Mit „Tweaking“-Strategien würde das neue Unternehmen seine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber seinen Kunden verletzen, und ein solches Handeln würde wahrscheinlich aufgedeckt, wenn es ein spürbares Ausmaß annimmt.
20. Aber selbst wenn diese Strategien alle oder auch nur teilweise erfolgreich umgesetzt würden, hätte der Zusammenschluss wahrscheinlich dennoch keine nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb, weil das Unternehmen auch nach dem Zusammenschluss mit einer ganzen Reihe finanzstarker und vertikal integrierter Unternehmen (darunter Microsoft, Yahoo!, AOL und WPP) konkurrieren müsste, die die gleiche Produktkombination anbieten.
- 6.3.2. *Marktabstottung aufgrund der Stellung von Google im Segment (Vermittlungs-)Leistungen für suchgebundene Werbung*
21. Google könnte auch versuchen, seine starke Stellung im Bereich der suchgebundenen Werbung auf dem Markt für Display-Ad-serving zu nutzen, indem es von den Nutzern seiner (Vermittlungs-)Leistungen für suchgebundene Werbung verlangt, für das Ad-serving ihres gesamten oder aber eines Teils ihres Inventars die Produkte von DoubleClick zu verwenden. In der Entscheidung wird der Schluss gezogen, dass auch diese Bedenken unbegründet sind.
22. Schon die Möglichkeiten, Konkurrenten durch eine solche Strategie zu verdrängen, dürften begrenzt sein, weil der Bestand an gemeinsamen Kunden, die sowohl (Vermittlungs-)Leistungen für suchgebundene Anzeigen als auch Ad-serving-Technologien für Display-Anzeigen nutzen, sehr

klein ist. Abgesehen davon kann es aufseiten der Werbetreibenden zu praktischen Schwierigkeiten kommen, weil die beiden Teile des Pakets nicht gleichzeitig verkauft bzw. bepreist werden.

23. Zudem ergab die Marktuntersuchung, dass das Unternehmen nach dem Zusammenschluss keinen Anreiz hätte, eine derartige Strategie zu verfolgen, da diese aller Wahrscheinlichkeit nach unrentabel wäre.
24. Aber selbst wenn diese Strategien alle oder auch nur teilweise erfolgreich umgesetzt würden, hätte der Zusammenschluss wahrscheinlich dennoch keine nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb, weil das Unternehmen auch nach dem Zusammenschluss mit einer ganzen Reihe finanzstarker und vertikal integrierter Unternehmen (darunter Microsoft, Yahoo!, AOL und WPP) konkurrieren müsste, die wahrscheinlich nicht ausgegrenzt würden.

### 6.3.3. *Marktabstottung aufgrund der Zusammenführung der Vermögenswerte von Google und DoubleClick*

25. Schließlich könnte das Unternehmen nach dem Zusammenschluss allein durch die Zusammenführung der Vermögenswerte von Google und DoubleClick und insbesondere durch die Vereinigung der derzeitigen und etwaigen künftigen Datenbanken zum Internetverhalten der Kunden eine für seine Wettbewerber unerreichbare Stellung erlangen. Infolge der Zusammenführung würden die Wettbewerber von Google dann allmählich verdrängt, so dass Google letztendlich in der Lage wäre, die Preise für seine Vermittlungsleistungen anzuheben.
26. Den Ergebnissen der Marktuntersuchung zufolge sind diese Bedenken jedoch unbegründet. Den geltenden Verträgen von DoubleClick mit Werbetreibenden und Website-Betreibern zufolge darf DoubleClick die mithilfe seiner Ad-serving-Technologie gesammelten Daten nur zum Vorteil des jeweiligen Kunden nutzen. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass das Unternehmen nach dem Zusammenschluss bei seinen Kunden Vertragsänderungen durchsetzen kann, nach denen eine solche Quernutzung der Daten künftig erlaubt wäre. Zudem verfügen einige Wettbewerber von Google (z. B. Microsoft und Yahoo!) bereits über aggregierte Daten über das Such- und Surfverhalten von Internetnutzern.

## VII. SCHLUSSFOLGERUNG

27. In der Entscheidung wird daher der Schluss gezogen, dass der geplante Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb weder im Gemeinsamen Markt noch in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindern wird. Folglich erklärte die Kommission den Zusammenschluss gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar.

**Mitteilung der Kommission**  
**Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen**

(2008/C 184/07)

**1. EINLEITUNG**

**1.1. Allgemeiner Kontext: der Eisenbahnsektor**

1. Als sicheres und umweltverträgliches Verkehrsmittel verfügt die Eisenbahn über einzigartige Vorteile. Daher kann die Schiene einen wesentlichen Beitrag zu einem zukunftsfähigen Verkehr in Europa leisten.
2. Im Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“<sup>(1)</sup> und der dazugehörigen Halbzeitbilanz<sup>(2)</sup> wird darauf hingewiesen, dass ein dynamischer Eisenbahnsektor für den Aufbau eines leistungsfähigen, sicheren und umweltfreundlichen Personen- und Güterverkehrssystems, das zur Verwirklichung eines langfristig gedeihlichen europäischen Binnenmarkts beiträgt, von großer Bedeutung ist. Die Überlastung der Straßen in den Städten und in manchen Gebieten der Europäischen Gemeinschaft, die Notwendigkeit, den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen, sowie die steigenden Ölpreise machen deutlich, wie wichtig die Förderung des Schienenverkehrs ist. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass die im des EG-Vertrags festgelegten Umweltziele auch im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt werden müssen<sup>(3)</sup>.
3. Dem europäischen Schienenverkehr mangelt es jedoch an Attraktivität. Von den 1960er Jahren bis zum Ende des 20. Jahrhunderts verzeichnete die Eisenbahn einen anhaltenden Rückgang. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hat sowohl die Personen- als auch die Güterbeförderung abgenommen. In absoluten Zahlen ist der Schienengüterverkehr sogar geschrumpft, da im Jahr 2000 weniger Güter befördert wurden als noch 1970. Die alteingesessenen Eisenbahnunternehmen waren nicht in der Lage, die von ihren Kunden geforderte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu bieten, so dass die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern, vor allem der Straße, an Terrain verlor<sup>(4)</sup>. Dagegen hat der Schienenpersonenverkehr absolut zwar weiterhin zugenommen, jedoch in sehr bescheidenem Maße verglichen mit dem Wachstum im Straßen- und im Luftverkehr<sup>(5)</sup>.
4. Dieser Trend scheint sich in jüngster Zeit zwar umgekehrt zu haben<sup>(6)</sup>, doch bis zu einem leistungs- und wettbewerbsfähigen Schienenverkehr ist es noch ein langer Weg. Insbesondere im Schienengüterverkehr bestehen nach wie vor erhebliche Schwierigkeiten, die Maßnahmen auf staatlicher Ebene erfordern<sup>(7)</sup>.
5. Der relative Rückgang des europäischen Schienenverkehrs liegt zum großen Teil an der historisch gewachsenen und im Wesentlichen durch nationale und monopolistische Strukturen geprägten Organisation des Verkehrsangebots.
6. Wegen fehlender Konkurrenz in den nationalen Netzen hatten die Eisenbahngesellschaften keine Veranlassung, ihre Betriebskosten zu senken und neue Dienste zu entwickeln. Ihre erwirtschafteten Erträge reichten nicht aus, um sämtliche Kosten abzudecken und die nötigen Investitionen zu tätigen,

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 370 vom 12. September 2001, S. 18.

<sup>(2)</sup> Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent — Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission“, KOM(2006) 314 vom 22. Juni 2006, S. 21.

<sup>(3)</sup> Laut Artikel 2 des EG-Vertrags gehört es zu den Hauptaufgaben der Gemeinschaft, ein beständiges, nichtinflationäres und umweltverträgliches Wachstum zu fördern. Ergänzt wird dies durch die spezifischen Ziele in Artikel 174, wonach die Umweltpolitik der Gemeinschaft unter anderem zur Erhaltung und zum Schutz der Umwelt sowie zur Verbesserung ihrer Qualität beiträgt. In Artikel 6 des EG-Vertrags heißt es: „Die Erfordernisse des Umweltschutzes müssen bei der Festlegung und Durchführung der in Artikel 3 genannten Gemeinschaftspolitiken und -maßnahmen insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden“.

<sup>(4)</sup> Zwischen 1995 und 2005 hat der Schienengüterverkehr im Durchschnitt um jährlich 0,9 % zugenommen (in Tonnenkilometern), gegenüber + 3,3 % für den Straßengüterverkehr in demselben Zeitraum (nach Eurostat).

<sup>(5)</sup> Zwischen 1995 und 2004 hat der Schienenpersonenverkehr im Durchschnitt um jährlich 0,9 % zugenommen (in Personenkilometern), gegenüber + 1,8 % für den Pkw-Verkehr in demselben Zeitraum (nach Eurostat).

<sup>(6)</sup> Dies trifft seit 2002 vor allem auf die Länder zu, die ihre Märkte dem Wettbewerb geöffnet haben. Im Jahr 2006 verzeichnete die Eisenbahn ein Plus von 3,7 % im Güterverkehr und 3 % in der Personenbeförderung. Diese Verbesserung dürfte sich 2007 fortsetzen.

<sup>(7)</sup> Mitteilung der Kommission „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“, (SEK(2007) 1322, SEK(2007) 1324 und SEK(2007) 1325 vom 18. Oktober 2007).

die daher in manchen Fällen ausblieben. In einigen Fällen wurden die Unternehmen von den Mitgliedstaaten verpflichtet zu investieren, obwohl ihre Eigenmittel nicht ausreichten. Die Folge war eine erhebliche Verschuldung der Unternehmen, die wiederum ihre Entwicklung beeinträchtigte.

7. Weitere Hindernisse für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Europa waren die unzureichende Normung und Interoperabilität der Schienennetze, während die Unternehmen im Straßen- und im Luftverkehr eine Palette internationaler Dienstleistungen entwickelt hatten. Die Gemeinschaft hat einen Flickenteppich nationaler Eisenbahnnetze mit unterschiedlichen Spurweiten und inkompatiblen Signalgebungs- und Sicherheitssystemen übernommen, die den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit nehmen, von den Größenvorteilen zu profitieren, die sich ergäben, wenn Infrastruktur und Fahrzeuge anstatt für 25 nationale Einzelmärkte <sup>(1)</sup> nur für einen großen Markt konzipiert werden müssten.
8. Die Europäische Gemeinschaft betreibt eine Politik zur Wiederbelebung des Eisenbahnsektors auf drei Ebenen, indem sie:
  - a) schrittweise die Voraussetzungen zur Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte schafft;
  - b) die Normung und technische Harmonisierung der europäischen Schienennetze fördert, um eine vollständige Interoperabilität in Europa zu erreichen;
  - c) Finanzhilfen gewährt (im Rahmen des TEN-V-Programms und der Strukturfonds).
9. Auf diese Weise hat die Europäische Gemeinschaft die Schienenverkehrsmärkte schrittweise dem Wettbewerb geöffnet. Im Jahr 2001 wurde ein erstes Paket von Liberalisierungsmaßnahmen beschlossen, das folgende Richtlinien umfasst: die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(2)</sup>, die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen <sup>(3)</sup>, die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung <sup>(4)</sup>. Diesem Paket folgte 2004 ein zweites Paket, zu dem folgende Rechtsakte gehören: die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur <sup>(5)</sup>, die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung <sup>(6)</sup>, die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems <sup>(7)</sup> und die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(8)</sup>. 2007 wurde ein drittes Paket erlassen, zu dem folgende Rechtsakte gehören: die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates <sup>(9)</sup>, die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr <sup>(10)</sup>, die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur <sup>(11)</sup> und die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen <sup>(12)</sup> folgten. Infolgedessen

<sup>(1)</sup> Malta und Zypern verfügen über kein Eisenbahnnetz.

<sup>(2)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

<sup>(4)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG (AbL. L 315 vom 3.12.2007, S. 44).

<sup>(5)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

<sup>(7)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114.

<sup>(8)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164.

<sup>(9)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

<sup>(10)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

<sup>(11)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44.

<sup>(12)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.



wurde der Schienengüterverkehr am 15. März 2003 zunächst auf dem transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz für den Wettbewerb geöffnet, bevor am 1. Januar 2006 der gesamte grenzüberschreitende Schienengüterverkehr und am 1. Januar 2007 die Kabotagedienste liberalisiert wurden. Das dritte Eisenbahnpaket sieht vor, ab 1. Januar 2010 auch den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr dem Wettbewerb zu öffnen. In einigen Mitgliedstaaten wie Deutschland, Italien, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich findet bei den innerstaatlichen Personenverkehrsdiensten (teilweise) bereits heute ein Wettbewerb statt.

10. Mit den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(1)</sup> wird für die Akteure des Eisenbahnsektors ein neuer institutioneller und organisatorischer Rahmen geschaffen, der Folgendes umfasst:
  - a) Eisenbahnunternehmen <sup>(2)</sup> und Infrastrukturbetreiber <sup>(3)</sup> werden organisatorisch und auf Ebene der Rechnungsführung voneinander getrennt;
  - b) unabhängige Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen;
  - c) die Eisenbahnunternehmen werden nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen geführt;
  - d) eine ausgeglichene Finanzstruktur der Eisenbahnunternehmen, der ein solider Geschäftsplan zugrunde liegt;
  - e) mit den Regeln über staatliche Beihilfen im Einklang stehende Finanzmaßnahmen der Mitgliedstaaten <sup>(4)</sup>.
11. Neben diesem Liberalisierungsprozess hat die Kommission auf einer zweiten Ebene die Interoperabilität der europäischen Eisenbahnnetze vorangetrieben. Begleitet wurde dies von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs <sup>(5)</sup>.
12. Auf der dritten Ebene wird der Schienenverkehr mit öffentlichen Finanzhilfen gefördert. Angesichts der hohen Umstellungskosten im Eisenbahnsektor sind diese Hilfen nach Auffassung der Kommission unter bestimmten Umständen gerechtfertigt.
13. Sie weist darauf hin, dass für den Schienenverkehr immer öffentliche Zuschüsse von bedeutendem Umfang gewährt worden seien. Seit 2004 haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Union der 25 (EU-25) insgesamt rund 17 Mrd. EUR für den Bau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur ausgegeben <sup>(6)</sup>. Außerdem zahlen sie den Eisenbahnunternehmen jährlich 15 Mrd. EUR <sup>(6)</sup> als Ausgleich für die Erbringung unrentabler Personenbeförderungsdienste.
14. Staatliche Beihilfen im Eisenbahnsektor sind zulässig, wenn sie zur Verwirklichung eines integrierten, interoperablen und wettbewerbsorientierten Marktes in Europa beitragen und den gemeinschaftlichen Zielen einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität dienen. Die Kommission muss in diesem Zusammenhang sicherstellen, dass die öffentlichen Finanzhilfen keine Wettbewerbsverfälschungen verursachen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen. Sie kann in bestimmten Fällen die Mitgliedstaaten auffordern, parallel zu der Gewährung von Beihilfen Verpflichtungen im Hinblick auf die Verwirklichung von Gemeinschaftszielen einzugehen.

## 1.2. Ziel und Anwendungsbereich der Leitlinien

15. Die vorliegenden Leitlinien dienen als Orientierungshilfe hinsichtlich der Frage, inwieweit unter den oben beschriebenen Bedingungen gewährte staatliche Beihilfen für Eisenbahnunternehmen im Sinne der Richtlinie 91/440/EWG mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Mit Blick auf Kapitel 3 gelten die Leitlinien ferner für Unternehmen, die Personenbeförderungsdienste im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr durchführen. Sie stützen sich insbesondere auf die Grundsätze, die vom

<sup>(1)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG.

<sup>(2)</sup> Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG bedeutet Eisenbahnunternehmen „jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen“.

<sup>(3)</sup> Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG bedeutet Betreiber der Infrastruktur „jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden“.

<sup>(4)</sup> In Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG heißt es: „Bei der Gewährung von Beihilfen zur Tilgung der in diesem Artikel genannten Schulden beachten die Mitgliedstaaten die Artikel 73, 87 und 88 des EG-Vertrages“.

<sup>(5)</sup> Insbesondere die Richtlinie 2004/49/EG.

<sup>(6)</sup> Quelle: Europäische Kommission nach den jährlichen Angaben der Mitgliedstaaten. Die Zahlen dürften sogar noch höher liegen, da nicht alle Finanzhilfen, insbesondere Kofinanzierungen im Rahmen der Struktur- und Kohäsionsfonds, gemeldet werden.

Gemeinschaftsgesetzgeber in den drei Eisenbahnpaketen festgelegt wurden. Ihr Ziel ist es, vor dem Hintergrund der Marktöffnung die Transparenz öffentlicher Finanzierungen und die Rechtssicherheit hinsichtlich der Bestimmungen des EG-Vertrags zu verbessern. Die Gewährung öffentlicher Finanzmittel zugunsten von Infrastrukturbetreibern fällt nicht unter die vorliegenden Leitlinien.

16. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. In bestimmten Situationen können solche Beihilfen, wenn sie dem gemeinsamen Interesse dienen, jedoch gerechtfertigt sein. Einige dieser Situationen, die den Verkehrssektor und andere Wirtschaftszweige betreffen, werden in Artikel 87 Absatz 3 des EG-Vertrags aufgeführt.
17. Darüber hinaus sind gemäß Artikel 73 des EG-Vertrags Beihilfen mit dem Vertrag vereinbar, „die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.“ Dieser Artikel stellt eine Sondervorschrift in der Systematik des EG-Vertrags dar. Aufgrund dieses Artikels wurden vom Gemeinschaftsgesetzgeber zwei Rechtsakte für den Verkehrssektor erlassen. Es handelt sich dabei um die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs<sup>(1)</sup> und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr<sup>(2)</sup>. Auch in der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen<sup>(3)</sup> ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten den Eisenbahnunternehmen bestimmte Ausgleichsleistungen gewähren können.
18. Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 ergreifen die Mitgliedstaaten, unbeschadet der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1192/69, nur in den in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 vorgesehenen Fällen und unter den dort genannten Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen oder erlegen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Belastungen auf, die die Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel 73 des EG-Vertrags zur Folge haben. Daraus folgt nach dem Altmark-Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften<sup>(4)</sup>, dass staatliche Beihilfen, die nicht aufgrund der Verordnungen (EWG) Nr. 1107/70, (EWG) Nr. 1191/70 oder (EWG) Nr. 1192/69 genehmigt werden können, nicht auf der Grundlage von Artikel 73 des EG-Vertrags für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden können<sup>(5)</sup>. Außerdem ist daran zu erinnern, dass Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die im Widerspruch zu den sich aus Artikel 73 des EG-Vertrags ergebenden Vorschriften stehen, weder auf Grundlage des Artikels 86 Absatz 2 noch einer sonstigen Bestimmung für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden können<sup>(6)</sup>.
19. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (nachstehend „Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“), durch die die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 aufgehoben wurden, am 3. Dezember 2009 entsteht ein neuer rechtlicher Rahmen. Fragen im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen sind somit nicht Gegenstand dieser Leitlinien.
20. Nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann Artikel 73 des EG-Vertrags unmittelbar als Rechtsgrundlage herangezogen werden, um die Zulässigkeit von Beihilfen zu prüfen, die nicht unter die Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen fallen, unter anderem Beihilfen zur Koordinierung des Schienengüterverkehrs. Für die Prüfung, ob Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs mit Artikel 73 des EG-Vertrags vereinbar sind, sollte deshalb allgemeine Auslegung gegeben werden. Ziel dieser Leitlinien ist unter anderem die Festlegung von Kriterien sowie von Intensitätsschwellen. Angesichts des Wortlauts des Artikels 73 muss die Kommission den Mitgliedstaaten bei Überschreitung der festgelegten Grenzwerte allerdings die Möglichkeit geben nachzuweisen, dass die betreffenden Maßnahmen notwendig und verhältnismäßig sind.
21. Die vorliegenden Leitlinien betreffen die Anwendung der Artikel 73 und 87 des EG-Vertrags und ihre Durchführung im Bereich der Gewährung öffentlicher Finanzmittel zugunsten von Eisenbahnunternehmen im Sinne der Richtlinie 91/440/EWG. Dabei wird auf folgende Aspekte eingegangen: staatliche Förderung der Eisenbahnunternehmen durch Finanzierung von Infrastruktur (Kapitel 2), Beihilfen

<sup>(1)</sup> ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (AbI. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).

<sup>(2)</sup> ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (AbI. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

<sup>(4)</sup> Urteil des Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark-Urteil), Slg. 2003, I-7747.

<sup>(5)</sup> Altmark-Urteil, s. o., Randnr. 107.

<sup>(6)</sup> Vgl. Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (AbI. L 312 vom 29.11.2005, S. 67), Randnummer 17.

zur Anschaffung und Erneuerung von Fahrzeugen (Kapitel 3), staatliche Schuldentilgung zur finanziellen Sanierung der Eisenbahnunternehmen (Kapitel 4), Beihilfen zur Umstrukturierung von Eisenbahnunternehmen (Kapitel 5), Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs (Kapitel 6) sowie staatliche Bürgschaften zugunsten von Eisenbahnunternehmen (Kapitel 7). Nicht behandelt werden dagegen Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, zu der noch keine Entscheidungspraxis der Kommission vorhanden ist <sup>(1)</sup>.

## 2. STAATLICHE FÖRDERUNG DER EISENBahnUNTERNEHMEN DURCH FINANZIERUNG VON SCHIENENINFRASTRUKTUR

22. Für die Entwicklung des europäischen Eisenbahnsektors ist die Schieneninfrastruktur von herausragender Bedeutung. Sowohl im Hinblick auf die Interoperabilität als auch auf die Sicherheit und den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sind erhebliche Investitionen unverzichtbar <sup>(2)</sup>.
23. Die vorliegenden Leitlinien betreffen nur die Eisenbahnunternehmen. Ihr Ziel ist es also nicht, in Bezug auf die Vorschriften über staatliche Beihilfen einen Rechtsrahmen für die öffentliche Infrastrukturfinanzierung festzulegen. In diesem Kapitel werden ausschließlich die Folgen untersucht, die sich aus dieser Infrastrukturfinanzierung für die Eisenbahnunternehmen ergeben.
24. Die öffentliche Finanzierung des Infrastrukturausbaus kann nämlich den Eisenbahnunternehmen indirekt Vorteile verschaffen und somit als Beihilfe betrachtet werden. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften ist zu prüfen, ob die betreffende Infrastrukturmaßnahme die normale finanzielle Belastung der Eisenbahnunternehmen vermindert <sup>(3)</sup>. Damit ein solcher Fall vorliegt, müssen die betreffenden Unternehmen insbesondere einen selektiven Vorteil erhalten, der auf die Finanzierung der fraglichen Infrastruktur zurückzuführen ist <sup>(4)</sup>.
25. Verfügen alle potenziellen Nutzer über gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang zu einer Infrastruktur, für den ein mit dem Gemeinschaftsrecht (Richtlinie 2001/14/EG) vereinbares Entgelt erhoben wird, so geht die Kommission in der Regel davon aus, dass die öffentliche Finanzierung der Infrastruktur keine staatliche Beihilfe zugunsten der Eisenbahnunternehmen darstellt <sup>(5)</sup>.
26. Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass die öffentliche Finanzierung von Schieneninfrastruktur, sofern sie eine staatliche Beihilfe zugunsten eines oder mehrerer Eisenbahnunternehmen darstellt, beispielsweise nach Artikel 73 des EG-Vertrags genehmigt werden kann, wenn die betreffende Infrastruktur den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entspricht. Für die Prüfung der Vereinbarkeit ist Kapitel 6 dieser Leitlinien relevant.

## 3. BEIHILFEN ZUR ANSCHAFFUNG UND ERNEUERUNG VON FAHRZEUGEN

### 3.1. Zielsetzung

27. Die im Personenverkehr eingesetzten Wagen und Lokomotiven sind alt und zum Teil erneuerungsbedürftig, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten. Im Jahr 2005 waren in der EU-25 70 % der Lokomotiven (Diesel- und E-Loks) und 65 % der Wagen älter als 20 Jahre <sup>(6)</sup>. Betrachtet man nur die

<sup>(1)</sup> Diese Leitlinien betreffen ferner nicht die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69.

<sup>(2)</sup> Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent — Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission“.

<sup>(3)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 13. Juni 2002 in der Rechtssache C-382/99, Niederlande/Kommission, Slg. 2002, I-5163.

<sup>(4)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000 in der Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. 2000, I-6857.

<sup>(5)</sup> Entscheidung der Kommission vom 7. Juni 2006, N 478/2004, Irland — Staatliche Garantie für Darlehensaufnahme durch *Coras Iompair Eirann* (CIÉ) für Infrastrukturinvestitionen (ABl. C 209 vom 31.8.2006, S. 8). Entscheidung der Kommission vom 8. März 2006, N 284/2005, Irland — Irish Broadband (ABl. C 207 vom 30.8.2006, S. 3), Punkt 34, sowie die folgenden Entscheidungen der Kommission: Entscheidung 2003/227/EG vom 2. August 2002 über verschiedene Maßnahmen und die staatliche Beihilfe Spaniens zugunsten des Freizeitparks Terra Mítica SA, Benidorm (Alicante) (ABl. L 91 vom 8.4.2003, S. 23), Randnr. 64; Entscheidung vom 20. April 2005, N 355/04, Belgien — Öffentlich-private Partnerschaft zur Untertunnelung der Krijgsbaan in Deurne, Entwicklung von Gewerbegebieten und Betrieb des Flughafens Antwerpen (ABl. C 176 vom 16.7.2005, S. 11), Punkt 34; Entscheidung vom 11. Dezember 2001, N 550/01, Belgien — Öffentlich-private Partnerschaft für Be- und Entladeanlagen (ABl. C 24 vom 26.1.2002, S. 2), Punkt 24; Entscheidung vom 20. Dezember 2001, N 649/01, Vereinigtes Königreich — Beihilfe für Frachttumschlaganlagen Grant (ABl. C 45 vom 19.2.2002, S. 2), Punkt 45; Entscheidung vom 17. Juli 2002, N 356/02, Vereinigtes Königreich — Network Rail (ABl. C 232 vom 28.9.2002, S. 2), Punkt 70; N 511/95, Jaguar Cars Ltd. Siehe auch Leitlinien der Kommission betreffend die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags und des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (1994) (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5), Punkt 12; Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“, KOM(1998) 466 endg. Nummer 43; Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und des Rates über die Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen, KOM(2001) 35 endgültig, S. 11.

<sup>(6)</sup> Quelle: UIC, Fahrzeugbestand in der EU-25 + Norwegen (2005).

Mitgliedstaaten, die 2004 der Europäischen Union beigetreten sind, so waren im Jahr 2005 82 % der Lokomotiven und 62 % der Wagen über 20 Jahre alt <sup>(1)</sup>. Die Kommission schätzt nach den ihr zur Verfügung stehenden Informationen allerdings, dass pro Jahr nur etwa 1 % dieser Flotte erneuert wird.

28. Natürlich ist dies auf die allgemeinen Probleme im Eisenbahnsektor zurückzuführen, die den Eisenbahnunternehmen die Anreize und die Fähigkeit nehmen, in die Modernisierung und/oder Erneuerung ihrer Fahrzeuge zu investieren. Andererseits sind diese Investitionen jedoch unverzichtbar, damit die Bahn im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern, die weniger umweltfreundlich sind und höhere externe Kosten verursachen, ihre Wettbewerbsfähigkeit bewahren kann. Darüber hinaus sind Investitionen nötig, um die Umweltauswirkungen des Schienenverkehrs, insbesondere die Lärmemissionen, zu mindern und seine Sicherheit zu verbessern. Auch die Verbesserung der Interoperabilität der nationalen Netze bedingt entsprechende Fahrzeuganpassungen, damit die Kohärenz des Eisenbahnsystems aufrechterhalten werden kann.
29. Die Beihilfen zur Anschaffung und Erneuerung von Fahrzeugen tragen damit unter bestimmten Umständen zur Verwirklichung mehrerer Ziele von gemeinsamem Interesse bei und können somit als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
30. In diesem Kapitel werden die Kriterien erläutert, nach denen die Kommission die Vereinbarkeit dieser Beihilfen beurteilt.

### 3.2. Vereinbarkeit

31. Bei der Prüfung der Vereinbarkeit ist das Ziel von gemeinsamem Interesse zu berücksichtigen, zu dessen Erreichung die Beihilfe beiträgt.
32. Grundsätzlich wird den Erfordernissen der Fahrzeugmodernisierung nach Ansicht der Kommission hinreichend Rechnung getragen, entweder durch Anwendung der allgemeinen Bestimmungen über staatliche Beihilfen, oder auf der Grundlage von Artikel 73 des EG-Vertrags, wenn diese Beihilfen der Koordinierung des Verkehrs dienen (siehe Kapitel 6).
33. Bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Beihilfen für Fahrzeuge legt die Kommission daher grundsätzlich für jede der nachstehend aufgeführten Beihilfearten die jeweiligen Kriterien zugrunde, wie sie in diesen Leitlinien oder einem sonstigen relevanten Dokument enthalten sind:
  - a) Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs <sup>(2)</sup>;
  - b) Beihilfen zur Umstrukturierung von Eisenbahnunternehmen <sup>(3)</sup>;
  - c) Beihilfen für kleine und mittlere Unternehmen <sup>(4)</sup>;
  - d) Umweltschutzbeihilfen <sup>(5)</sup>;
  - e) Beihilfen als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge <sup>(6)</sup>;
  - f) Beihilfen mit regionaler Zielsetzung <sup>(7)</sup>.
34. In den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung heißt es in Bezug auf Erstinvestitionsbeihilfen, „im Verkehrssektor sind die Ausgaben für den Erwerb von Beförderungsmitteln (bewegliche Aktiva) von der Förderung ausgenommen“ (Nummer 50, Fußnote 48). Für den Eisenbahnpersonenverkehr ist nach Ansicht der Kommission von dieser Regel abzuweichen. Dies hat mit den Besonderheiten dieser Verkehrsart zu tun, insbesondere mit der Tatsache, dass die Fahrzeuge in diesem Sektor auf bestimmten Strecken oder für bestimmte Dienste dauerhaft eingesetzt werden

<sup>(1)</sup> Quelle: GEB (2005).

<sup>(2)</sup> Siehe Kapitel 6.

<sup>(3)</sup> Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2), sowie Kapitel 5.

<sup>(4)</sup> Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen (ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 33). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1976/2006 (ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 85).

<sup>(5)</sup> Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 82 vom 1.4.2008, S. 1).

<sup>(6)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, sowie die Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, in deren Artikel 3 Absatz 1 es heißt: „Gewährt eine zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so erfolgt dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“.

<sup>(7)</sup> Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13), Nummer 8.

können. So werden unter den nachstehend genannten Voraussetzungen die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge des Eisenbahnpersonenverkehrs (oder anderer Beförderungsmittel wie S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn) als beihilfefähige Ausgaben im Sinne der betreffenden Leitlinien betrachtet <sup>(1)</sup>. Nicht beihilfefähig sind dagegen die Anschaffungskosten für Fahrzeuge, die ausschließlich im Eisenbahngüterverkehr eingesetzt werden.

35. Unter Berücksichtigung der unter den Randnummern 28 und 29 beschriebenen Situation gilt diese Ausnahme für jede Form von Investition, d. h. sowohl für die Erstanschaffung als auch für den Ersatz von Fahrzeugen, sofern mit den betreffenden Fahrzeugen regelmäßig Regionen bedient werden, bei denen es sich um Fördergebiete im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a des EG-Vertrags, um Gebiete in äußerster Randlage oder Gebiete mit niedriger Bevölkerungsdichte im Sinne der Nummern 80 und 81 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung handelt <sup>(2)</sup>. In den anderen Regionen gilt diese Ausnahme nur für Erstinvestitionsbeihilfen und für Ersatzinvestitionen, wenn die zu ersetzenden Fahrzeuge älter als 15 Jahre sind.
36. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverfälschungen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen, muss diese Ausnahme nach Meinung der Kommission jedoch an vier Bedingungen geknüpft werden, die alle erfüllt sein müssen:
- a) die betreffenden Fahrzeuge müssen für die Personenbeförderung im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr innerhalb einer bestimmten Region oder auf einer bestimmten Strecke, die mehrere Regionen bedient, eingesetzt werden. Für die Zwecke dieser Leitlinien bezeichnet der Ausdruck „Stadt- und Vorortverkehr“ Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebiets oder eines Ballungsraums sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken, während der Ausdruck „Regionalverkehrsdienste“ Verkehrsdienste bezeichnet, die dazu dienen, die Verkehrsbedürfnisse einer oder mehrerer Regionen zu befriedigen. Damit können gegebenenfalls auch überregionale Verkehrsdienste innerhalb eines oder mehrerer Mitgliedstaaten unter die vorliegende Randnummer fallen, sofern ein Einfluss auf die Entwicklung der betroffenen Regionen, insbesondere durch die Kontinuität des Dienstes, nachgewiesen wird. Die Kommission wird sich dabei vergewissern, dass aufgrund der Beihilfe die Marköffnung im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr und im Kabotageverkehr nach dem Inkrafttreten des dritten Eisenbahnpakets nicht beeinträchtigt wird;
  - b) die betreffenden Fahrzeuge müssen mindestens zehn Jahre innerhalb der Region bzw. auf der mehrere Regionen durchquerenden Strecke, für die die Beihilfe gewährt wurde, eingesetzt werden;
  - c) die neuen Fahrzeuge müssen den für das betreffende Netz geltenden Interoperabilitäts-, Sicherheits- und Umweltafordernungen <sup>(3)</sup> entsprechen;
  - d) der Mitgliedstaat weist nach, dass das Vorhaben zu einer kohärenten Regionalentwicklungsstrategie beiträgt.
37. Die Kommission wird darauf achten, dass es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen kommt, insbesondere durch Berücksichtigung zusätzlicher Einnahmen, die das begünstigte Unternehmen durch den Austausch der Fahrzeuge auf der betreffenden Strecke erzielen könnte, beispielsweise indem die Fahrzeuge an Dritte veräußert oder in anderen Märkten eingesetzt werden. Zu diesem Zweck kann die Kommission die Gewährung der Beihilfe an die Bedingung knüpfen, dass das begünstigte Unternehmen alle oder einen Teil der von ihm nicht mehr benötigten Fahrzeuge zu marktüblichen Bedingungen veräußert, damit sie von anderen Unternehmen weiter verwendet werden können. Die erzielten Einnahmen werden dabei von den beihilfefähigen Ausgaben abgezogen.

<sup>(1)</sup> Die Kommission weist darauf hin, dass diese Überlegung — unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls — sinngemäß auch für die Fahrzeuge des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs gelten kann, sofern die jüngsten Gemeinschaftsnormen für Neufahrzeuge erfüllt werden. Dem Grundsatz der Gleichbehandlung entsprechend wird die Kommission in solchen Fällen nach dem hier beschriebenen Ansatz für Schienenfahrzeuge verfahren. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Gewährung solcher Beihilfen die umweltfreundlichsten Technologien zu unterstützen. Sie wird ferner prüfen, inwieweit bei einzelnen Förderungen dieser Art eine Überschreitung der geltenden Beihilfehöchstgrenzen angemessen sein könnte.

<sup>(2)</sup> Unter den am dünnsten besiedelten Gebieten sind NUTS-II-Gebiete oder Teile davon mit einer Bevölkerungsdichte von 8 Einwohnern je Quadratkilometer oder weniger zu verstehen, sowie kleinere angrenzende Gebiete, die das gleiche Kriterium der Bevölkerungsdichte erfüllen.

<sup>(3)</sup> Beihilfen für den Erwerb von Beförderungsmitteln, die die Gemeinschaftsnormen übertreffen oder die, sofern es keine solchen Normen gibt, für einen besseren Umweltschutz sorgen, sind nach Maßgabe der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen zulässig.

38. Die Kommission wird generell darauf achten, dass es zu keiner missbräuchlichen Verwendung der Beihilfe kommt. Anwendung finden außerdem die in den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung enthaltenen sonstigen Bedingungen, insbesondere hinsichtlich der zulässigen Förderbeträge, der entsprechenden Fördergebietskarten und der Kumulierungsvorschriften. Die Kommission weist darauf hin, dass die betreffenden Strecken in bestimmten Fällen Regionen durchqueren können, für die gemäß der Fördergebietskarte unterschiedliche Förderhöchstsätze gelten. Werden von dem betreffenden Verkehrsdienst mehrere Regionen regelmäßig bedient, so legt die Kommission den jeweils höchsten Beihilfesatz zugrunde, und zwar proportional zur Kontinuität des Dienstes <sup>(1)</sup>.
39. Bei Investitionsvorhaben mit förderfähigen Ausgaben über 50 Mio. EUR ist es nach Ansicht der Kommission wegen der Besonderheiten des Eisenbahnpersonenverkehrs zulässig, von der Anwendung der Nummern 60 bis 70 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung abzusehen. Die Randnummern 64 und 67 dieser Leitlinien gelten allerdings weiterhin, wenn das Investitionsvorhaben Fahrzeuge betrifft, die auf einer mehrere Regionen durchquerenden Strecke eingesetzt werden.
40. Wird das begünstigte Unternehmen mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut, die den Erwerb und/oder Austausch von Fahrzeugen beinhalten, für die das Unternehmen bereits einen Ausgleich erhält, so ist dieser Ausgleich bei der Bemessung der dem Unternehmen zu gewährenden Regionalbeihilfe zu berücksichtigen, um eine Überkompensation zu vermeiden.

#### 4. SCHULDENTILGUNG

##### 4.1. Zielsetzung

41. In Abschnitt 1.1 wurde darauf hingewiesen, dass in den Eisenbahnunternehmen seit jeher ein Ungleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herrscht, insbesondere mit Blick auf die Investitionskosten. Dadurch wurde ein enormer Schuldenberg angehäuft, der stark auf den Unternehmen lastet und ihre Fähigkeit einschränkt, die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur und die Erneuerung der Fahrzeuge zu tätigen.
42. In der Richtlinie 91/440/EWG wurde ausdrücklich auf diese Situation eingegangen. In der Erwägung 7 dieser Richtlinie heißt es, dass die Mitgliedstaaten „dafür sorgen, dass die bestehenden öffentlichen Eisenbahnunternehmen eine gesunde Finanzstruktur haben“, und dass dies gegebenenfalls eine „finanzielle Neuordnung“ erfordert. Gemäß Artikel 9 dieser Richtlinie schaffen die Mitgliedstaaten „gemeinsam mit den bestehenden öffentlichen Eisenbahnunternehmen geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, dass die Verschuldung dieser Unternehmen soweit verringert wird, dass eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und um diese Unternehmen finanziell zu sanieren.“ Laut Absatz 3 dieses Artikels können staatliche Beihilfen „zur Tilgung der in diesem Artikel genannten Schulden“ gewährt werden, wobei die Artikel 73, 87 und 88 des EG-Vertrags zu beachten sind.
43. Zu Beginn der 1990er Jahre, nachdem die Richtlinie 91/440/EWG in Kraft getreten war, haben die Mitgliedstaaten die Schulden der Eisenbahnunternehmen erheblich abgebaut. Die Umschuldung wurde auf unterschiedliche Weise vorgenommen:
  - a) durch Übertragung aller oder eines Teils der Schulden auf die für den Infrastrukturbetrieb zuständige Einrichtung, so dass die Eisenbahnunternehmen über eine solidere Finanzgrundlage verfügten. Diese Übertragung wurde möglich, als die Tätigkeitsbereiche Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen voneinander getrennt wurden;
  - b) durch die Schaffung getrennter Unternehmen für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben (z. B. Hochgeschwindigkeitsstrecken), so dass die Eisenbahnunternehmen von der späteren finanziellen Last befreit wurden, die diese neuen Infrastrukturen für sie bedeutet hätten;
  - c) durch die finanzielle Umstrukturierung der Eisenbahnunternehmen, insbesondere durch Tilgung aller oder eines Teils ihrer Schulden.

<sup>(1)</sup> Wird die Strecke oder die Region, auf die der höchste Beihilfesatz sich bezieht, systematisch (d. h. auf jeder Fahrt) bedient, so wird dieser Beihilfesatz auf sämtliche der beihilfefähigen Ausgaben angewandt. Wird die Region, auf die der höchste Beihilfesatz sich bezieht, nur gelegentlich bedient, so wird dieser Beihilfesatz nur auf den Teil der beihilfefähigen Ausgaben angewandt, der die Bedienung dieser Region betrifft.

44. Durch diese drei Arten von Maßnahmen konnte die finanzielle Situation der Eisenbahnunternehmen kurzfristig verbessert werden. Gemessen an den Gesamtverbindlichkeiten ist der Schuldenanteil zurückgegangen, ebenso wie der Anteil der Zinsen an den Betriebskosten. Generell konnten die Eisenbahnunternehmen durch den Schuldenabbau ihre finanzielle Lage verbessern, da ihre Aufwendungen für Tilgung und Zinsen geringer wurden. Diese Erleichterungen trugen außerdem zu einer Senkung der Zinssätze und damit zu einer erheblichen Verringerung der Schuldenlast bei.
45. Die Kommission stellt allerdings fest, dass der Verschuldungsgrad vieler Eisenbahnunternehmen nach wie vor Besorgnis erregend ist. Mehrere dieser Unternehmen sind höher verschuldet, als dies für Handelsgesellschaften vertretbar ist, verfügen über keine finanzielle Eigenständigkeit und/oder sind nicht in der Lage, ihren Investitionsbedarf durch die Einnahmen aus dem aktuellen und künftigen Verkehrsgeschäft zu decken. Außerdem sind die Unternehmen der Branche in den Mitgliedstaaten, die der EU nach dem 1. Mai 2004 beigetreten sind, erheblich höher verschuldet als in der übrigen Gemeinschaft.
46. Der Gemeinschaftsgesetzgeber hat dieser Situation Rechnung getragen, indem beim Erlass der Richtlinien 2001/12/EG und 2004/51/EG die Richtlinie 91/440/EWG unverändert blieb. Diese Bestimmungen fügen sich somit in den Rahmen der drei Eisenbahnpakete ein.
47. In diesem Kapitel soll dargelegt werden, wie die Kommission angesichts der genannten Anforderung des Sekundärrechts die Bestimmungen des EG-Vertrags über staatliche Beihilfen auf die Mechanismen zum Abbau der Verschuldung der Eisenbahnunternehmen anzuwenden gedenkt.

#### 4.2. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

48. Zunächst weist die Kommission darauf hin, dass der Grundsatz der Unvereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags nur für Beihilfen gilt, „die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen“, und nur „soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“. Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, so muss dieser nach ständiger Rechtsprechung als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden <sup>(1)</sup>.
49. Jede dem Staat zuzurechnende Maßnahme zur teilweisen oder vollständigen Tilgung der Schulden eines oder mehrerer Eisenbahnunternehmen mit staatlichen Mitteln fällt somit unter Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags, sofern das betreffende Unternehmen in Märkten operiert, die dem Wettbewerb geöffnet sind, und sich seine Position durch die Schuldentilgung in mindestens einem dieser Märkte verbessert.
50. Die Kommission weist darauf hin, dass durch die Richtlinie 2001/12/EG der Markt für grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen im transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz mit Wirkung vom 15. März 2003 für den Wettbewerb geöffnet wurde. Generell geht die Kommission daher davon aus, dass die Marktöffnung spätestens am 15. März 2003 vollzogen war.

#### 4.3. Vereinbarkeit

51. Stellt die Tilgung der Schulden eines Eisenbahnunternehmens eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags dar, so muss sie der Kommission gemäß Artikel 88 des EG-Vertrags mitgeteilt werden.
52. Vorbehaltlich Kapitel 5 sind solche Beihilfen allgemein nach Maßgabe der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten von 2004 (nachstehend: Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004) zu prüfen.
53. In Sonderfällen, in denen die getilgten Schulden ausschließlich die Koordinierung des Verkehrs, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder die Normalisierung der Konten betreffen, erfolgt die Prüfung auf der Grundlage von Artikel 73 des EG-Vertrags und seiner Durchführungsverordnungen sowie der Verordnung über die Normalisierung der Konten <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 17. September 1980 in der Rechtssache 730/79, Philip Morris Holland/Kommission, Slg. 1980, I-2671, Randnr. 11.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1192/69.

54. Gemäß Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG müssen nach Ansicht der Kommission unter bestimmten Voraussetzungen solche Beihilfen auch dann genehmigt werden können, wenn keine finanzielle Umstrukturierung vorliegt, nämlich wenn es sich um die Tilgung alter Schulden handelt, die vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2001/12/EG, die die Bedingungen der Markttöffnung regelt, entstanden sind.
55. Der Kommission zufolge können Beihilfen dieser Art nämlich zulässig sein, wenn sie den Übergang zu einem wettbewerbsorientierten Schienenverkehrsmarkt erleichtern, wie dies Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG vorsieht<sup>(1)</sup>. Sie ist daher der Auffassung, dass solche Beihilfen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags<sup>(2)</sup> als mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden können, wenn die nachstehenden Voraussetzungen erfüllt sind.
56. Erstens muss die Beihilfe der Tilgung eindeutig identifizierter und voneinander abgegrenzter Schulden dienen, die vor dem 15. März 2001 entstanden sind, dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie 2001/12/EG. Ferner darf die Beihilfe den Schuldenbetrag nicht übersteigen. Für die Mitgliedstaaten, die der Europäischen Union nach dem 15. März 2001 beigetreten sind, ist der Stichtag das Datum ihres Beitritts. Mit Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG und den nachfolgenden Richtlinien wurde nämlich das Ziel verfolgt, die hohe Verschuldung abzubauen, die zu einer Zeit entstanden war, als die gemeinschaftsweite Markttöffnung noch nicht beschlossen war.
57. Zweitens müssen die Schulden in direktem Zusammenhang mit der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder dem Betrieb, der Errichtung oder der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur stehen. Ausgenommen sind daher Schulden, die für Investitionen aufgenommen wurden, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und/oder der Eisenbahninfrastruktur stehen.
58. Drittens muss die Tilgung Unternehmen zugute kommen, deren Verschuldungsgrad übermäßig hoch ist und eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis unmöglich macht. Die Beihilfe ist als erforderlich anzusehen, wenn es die zu erwartende Entwicklung des Wettbewerbs auf dem Markt dem Unternehmen nicht gestatten würde, seine finanzielle Situation in absehbarer Zeit zu sanieren. Dabei sind Produktivitätsgewinne zu berücksichtigen, deren Erzielung von dem Unternehmen nach vernünftiger Betrachtung erwartet werden können.
59. Viertens darf die Beihilfe nicht über das für die Erreichung des verfolgten Ziels erforderliche Maß hinausgehen. Dabei ist ebenfalls die künftige Entwicklung der Wettbewerbssituation zu berücksichtigen. In keinem Fall darf die Beihilfe dazu führen, dass ein Unternehmen sich nach kurzer Zeit in einer günstigeren Lage befindet als ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen mit dem gleichen Tätigkeitsprofil.
60. Fünftens darf die Schuldentilgung den Unternehmen keinen Wettbewerbsvorteil verschaffen, der die Entwicklung eines wirksamen Marktwettbewerbs verhindert, beispielsweise indem fremde Unternehmen oder neue Wirtschaftsteilnehmer am Eintritt in bestimmte nationale oder regionale Märkte gehindert werden. Insbesondere dürfen die für die Schuldentilgung bestimmten Beihilfen nicht mit Abgaben anderer Eisenbahnunternehmen finanziert werden<sup>(3)</sup>.
61. Sind all diese Voraussetzungen erfüllt, so trägt die Schuldentilgung zur Erreichung des in Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Ziels bei, ohne den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten unverhältnismäßig zu beeinträchtigen. Die Maßnahmen können dann als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

## 5. BEIHILFEN ZUR UMSTRUKTURIERUNG VON EISENBahnUNTERNEHMEN — UMSTRUKTURIERUNG VON GÜTERVERKEHRSSPARTEN

### 5.1. Zielsetzung

62. Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen beurteilt die Kommission im Eisenbahnsektor gewährte staatliche Beihilfen zur Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten auf der Grundlage der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004. Darin sind für Eisenbahnunternehmen keinerlei Ausnahmen vorgesehen.

<sup>(1)</sup> Analog wendet die Kommission bestimmte Bedingungen ihrer Mitteilung vom 26. Juli 2001 über die Methode für die Analyse staatlicher Beihilfen in Verbindung mit verlorenen Investitionen (SEK(2001) 1238) an.

<sup>(2)</sup> Die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69, (EWG) Nr. 1107/70 und (EWG) Nr. 1192/69 bleibt davon unberührt.

<sup>(3)</sup> Die Anwendung der vorgenannten Richtlinie 2001/14/EG bleibt davon unberührt.



63. Generell können Unternehmensteile, d. h. Geschäftseinheiten ohne eigene Rechtspersönlichkeit, keine Umstrukturierungsbeihilfen erhalten. Die Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 gelten allerdings ausschließlich für „Unternehmen in Schwierigkeiten“. Darin heißt es unter Nummer 13: „Ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, kommt für (...) Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann in Frage, wenn es sich nachweislich um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen und außerdem zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können“. Erst recht sollte vermieden werden, dass durch eine künstliche Aufsplitterung defizitäre Geschäftsbereiche eines Unternehmens mit öffentlichen Mitteln gestützt werden.
64. Nach Auffassung der Kommission befindet sich der europäische Schienengüterverkehr allerdings in einer besonderen Situation, in der im gemeinsamen Interesse staatliche Beihilfen zur Behebung von Schwierigkeiten innerhalb der Güterverkehrssparte von Eisenbahnunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.
65. Im Schienengüterverkehr herrscht derzeit eine Wettbewerbslage, die sich von der des Personenverkehrs stark unterscheidet. So ist der Markt für innerstaatliche Güterverkehrsdienste dem Wettbewerb geöffnet, während der Personenverkehr erst am 1. Januar 2010 für den Wettbewerb geöffnet wird.
66. Dies hat insofern finanzielle Auswirkungen, als der Güterverkehr im Prinzip ausschließlich von den Geschäftsbeziehungen zwischen den Verladern und den Beförderungsunternehmen bestimmt wird. Im Personenverkehr dagegen kann das finanzielle Gleichgewicht auch von staatlichen Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen abhängen.
67. In einigen europäischen Eisenbahnunternehmen besteht allerdings entweder keine oder erst seit kurzem eine rechtliche Trennung zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr. Im Übrigen schreibt das geltende Gemeinschaftsrecht eine solche Trennung nicht vor.
68. Die Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs ist seit mehreren Jahren eines der vorrangigen Ziele der europäischen Verkehrspolitik. Die Gründe hierfür wurden in Kapitel 1 dargelegt.
69. Diese Besonderheit des Schienengüterverkehrs erfordert ein darauf zugeschnittenes Konzept, was die Kommission in ihrer Entscheidungspraxis <sup>(1)</sup> auf der Grundlage der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten <sup>(2)</sup> von 1999 anerkannt hat.
70. In diesem Kapitel soll unter Berücksichtigung dieser Entscheidungspraxis sowie der Änderungen durch die Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004, die die Leitlinien von 1999 abgelöst haben, erläutert werden, wie die Kommission dieses Konzept in Zukunft anzuwenden beabsichtigt.
71. Angesichts der aufgezeigten Risiken ist dieses Vorgehen den aktuellen Umständen angepasst und gilt daher nur für die Güterverkehrssparte von Eisenbahnunternehmen und für eine Übergangszeit, d. h. für Umstrukturierungen, die vor dem 1. Januar 2010, wenn auch der Eisenbahnpersonenverkehr dem Wettbewerb geöffnet wird, notifiziert werden.
72. Darüber hinaus möchte die Kommission dem Umstand Rechnung tragen, dass in immer mehr Mitgliedstaaten die Eisenbahnunternehmen ihre Organisation den spezifischen Entwicklungen der Güter- und der Personenbeförderung angepasst und eine rechtliche Trennung ihrer Güterverkehrssparten vorgenommen haben. Die Kommission verlangt deshalb, dass im Rahmen der Umstrukturierung und als Voraussetzung für die Gewährung einer Beihilfe die jeweilige Güterverkehrssparte vom übrigen Unternehmen rechtlich getrennt und in eine Handelsgesellschaft nach allgemeinem Recht umgewandelt wird. Die Kommission unterstreicht, dass eine solche Trennung im Zusammenspiel mit anderen geeigneten Maßnahmen einem doppelten Zweck dient: erstens der Vermeidung von Quersubventionierungen zwischen dem umstrukturierten Geschäftsbereich und dem übrigen Unternehmen, und zweitens sicherzustellen, dass sämtliche finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Geschäftsbereichen langfristig auf eine kommerzielle Basis gestellt werden.

<sup>(1)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 2. März 2005, N 386/04, „SNCF-Güterverkehrsbereich“ — Frankreich (ABl. C 172 vom 12.7.2005, S. 3).

<sup>(2)</sup> ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

73. Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass die Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 bei der Prüfung der in diesem Kapitel behandelten Beihilfen, außer in den nachstehend aufgeführten Fällen, weiterhin uneingeschränkt gelten.

### 5.2. Förderungswürdigkeit

74. Die Voraussetzungen für eine Förderungswürdigkeit müssen dahingehend geändert werden, dass auch für die Güterverkehrssparte von Eisenbahnunternehmen Beihilfen gewährt werden können. Dazu muss diese Sparte eine kohärente und dauerhaft bestehende Einheit darstellen, die im Zuge der Umstrukturierung und vor Gewährung einer Beihilfe rechtlich vom übrigen Unternehmen abgetrennt wird, und die sich in solchen Schwierigkeiten befindet, dass sie, wenn sie bereits abgetrennt worden wäre, als ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ im Sinne der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 anzusehen wäre.
75. Dies setzt unter anderem voraus, dass der betreffende Geschäftsbereich mit ernststen inhärenten Schwierigkeiten konfrontiert ist, die nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb des Unternehmens zurückzuführen sind.
76. Damit der zur Umstrukturierung anstehende Unternehmensbereich eine kohärente und dauerhaft bestehende Einheit darstellt, müssen in ihm sämtliche den Güterverkehr betreffenden Aktivitäten des Eisenbahnunternehmens angesiedelt sein, und zwar in wirtschaftlicher, kommerzieller, buchungs-technischer und finanzieller Hinsicht. Dem Unternehmensbereich muss eine bestimmte Höhe an Verlusten, Eigenmitteln oder Kapital zugeordnet werden können, die seine wirtschaftliche Situation hinreichend beschreibt, damit das entsprechende Kriterium unter Nummer 10 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 einheitlich bewertet werden kann <sup>(1)</sup>.
77. Bei der Beurteilung, ob es sich im obigen Sinne um einen Geschäftsbereich in Schwierigkeiten handelt, wird die Kommission außerdem berücksichtigen, inwieweit die übrigen Teile des Eisenbahnunternehmens zur Sanierung des umzustrukturierenden Bereichs in der Lage sind.
78. Zwar fällt die oben beschriebene Situation nicht unmittelbar unter die Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004, von denen neu gegründete Unternehmen gemäß deren Nummer 12 ausgeschlossen sind, doch können nach Ansicht der Kommission unter den genannten Voraussetzungen Umstrukturierungsbeihilfen gewährt werden, damit das durch die rechtliche Trennung entstandene Tochterunternehmen die Möglichkeit erhält, wirtschaftlich zu operieren. Dabei geht es ausschließlich um Fälle, in denen das nach der rechtlichen Trennung entstehende Tochterunternehmen alle Aktivitäten des Güterverkehrs umfasst, wie dies die getrennte Rechnungsführung gemäß Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EEG vorsieht, sowie sämtliche Vermögenswerte und Schulden, Kapital, sonstige Verpflichtungen und Arbeitskräfte dieses Bereichs einschließt.
79. Aus denselben Gründen sind Güterverkehrssparten, die von Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennt wurden, nicht als neu gegründete Unternehmen im Sinne von Nummer 12 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 zu betrachten und somit nicht von deren Anwendungsbereich auszunehmen, sofern sie die vorgenannten Voraussetzungen erfüllen.

### 5.3. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

80. Die Kommission wird sich nicht nur vergewissern, dass die in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 genannten Voraussetzungen für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität <sup>(2)</sup> erfüllt werden, sondern auch, dass mit der Umstrukturierung der Güterverkehrssparte eine durch Exklusivrechte geschützte Tätigkeit in eine wettbewerbsorientierte Tätigkeit in einem offenen

<sup>(1)</sup> Unter Nummer 10 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 heißt es: „Im Sinne dieser Leitlinien befindet sich ein Unternehmen unabhängig von der Größe insbesondere in folgenden Fällen in Schwierigkeiten:

- wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist,
- wenn bei Gesellschaften, in denen mindestens einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften, mehr als die Hälfte der in den Geschäftsbüchern ausgewiesenen Eigenmittel verschwunden und mehr als ein Viertel dieser Mittel während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist,
- wenn unabhängig von der Unternehmensform die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt sind“.

<sup>(2)</sup> Vgl. insbesondere Nummern 34 bis 37 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen.

Marktumfeld umgewandelt wird. Bei der Umstrukturierung sind daher sämtliche wirtschaftlichen, kommerziellen und finanziellen Aspekte des Güterverkehrs zu berücksichtigen. Der in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 vorgeschriebene Umstrukturierungsplan<sup>(1)</sup> muss unter anderem ein den Kundenanforderungen entsprechendes Qualitäts-, Zuverlässigkeits- und Dienstleistungsniveau sicherstellen.

#### 5.4. Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen

81. Im Hinblick auf die in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 geforderte Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen werden von der Kommission darüber hinaus folgende Faktoren berücksichtigt:
- a) die unterschiedlichen Wirtschaftsmodelle des Schienenverkehrs und der übrigen Verkehrsträger;
  - b) das gemeinschaftliche Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern herzustellen;
  - c) die Wettbewerbslage zum Zeitpunkt der Umstrukturierung (Integrationsgrad, Wachstumspotenzial, vorhandene Wettbewerber, Entwicklungsaussichten).

#### 5.5. Auf das erforderliche Mindestmaß beschränkte Beihilfe

82. Zur Prüfung dieser Voraussetzung werden die Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 herangezogen. Zu diesem Zweck wird in den Eigenbeitrag des Unternehmens auch der Beitrag der Güterverkehrssparte, die vom übrigen Unternehmen rechtlich getrennt werden soll, einbezogen. Nach Auffassung der Kommission kann die besondere Situation des europäischen Schienengüterverkehrs, auf die oben eingegangen wurde, einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne von Nummer 44 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004 darstellen. Die Kommission kann deshalb geringere als die in den genannten Leitlinien vorgesehenen Eigenmittel akzeptieren, sofern der Beitrag der Güterverkehrssparte so hoch ist wie ohne eine Beeinträchtigung von deren Rentabilität möglich.

#### 5.6. Grundsatz der einmaligen Beihilfe

83. Für den rechtlich getrennten Geschäftsbereich gilt der Grundsatz der einmaligen Beihilfe, wobei die notifizierte Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten dieses Unternehmens als erste Beihilfe dieser Art betrachtet wird. Dagegen sind Umstrukturierungsbeihilfen, die unter den im vorliegenden Kapitel angegebenen Bedingungen gewährt wurden, für die Anwendung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe auf das restliche Unternehmen ohne Belang.
84. Zur Vermeidung von Zweifeln sei klargestellt, dass Eisenbahnunternehmen, denen in ihrer Gesamtheit bereits eine Umstrukturierungsbeihilfe gewährt wurde, nach dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe keine weiteren Beihilfen zur Umstrukturierung ihrer Güterverkehrssparte, wie sie in diesem Kapitel beschrieben werden, mehr erhalten können.

### 6. BEIHILFEN FÜR DIE KOORDINIERUNG DES VERKEHRS

#### 6.1. Zielsetzung

85. Wie erwähnt, wurden zur Durchführung von Artikel 73 des EG-Vertrags die Verordnungen (EWG) Nr. 1107/70 und (EWG) Nr. 1191/69 erlassen, die mit der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgehoben werden. Diese wird allerdings nur für landgebundene Personenverkehrsdienste gelten. Sie erstreckt sich nicht auf den Schienengüterverkehr, so dass für diesbezügliche Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs weiterhin nur Artikel 73 des EG-Vertrags maßgebend ist.
86. Darüber hinaus bleibt Artikel 73 des EG-Vertrags von den Bestimmungen des Artikels 9 der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, der sich auf Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs sowie auf Beihilfen für Forschung und Entwicklung bezieht, ausdrücklich unberührt, so dass Artikel 73 zur Begründung der Vereinbarkeit von Beihilfen zur Koordinierung des Schienenpersonenverkehrs unmittelbar herangezogen werden kann.
87. In diesem Kapitel sollen die Kriterien bestimmt werden, die es der Kommission erlauben, die Zulässigkeit von Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs auf der Grundlage des Artikels 73 des EG-Vertrags zu beurteilen, zunächst allgemein (Abschnitt 6.2) und anschließend für bestimmte Formen von Beihilfen (Abschnitt 6.3). Die Kommission weist darauf hin, dass die allgemeinen Grundsätze zur Anwendung von Artikel 73 des EG-Vertrags bei der Prüfung staatlicher Beihilfen nach Maßgabe der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ohne Zweifel relevant sind, dass sich die vorliegenden Leitlinien jedoch nicht auf die Durchführung der genannten Verordnung beziehen.

<sup>(1)</sup> Vgl. insbesondere Abschnitt 3.2 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen.

## 6.2. Allgemeine Erwägungen

88. Nach Artikel 73 des EG-Vertrags sind Beihilfen mit dem EG-Vertrag vereinbar, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes werden in diesem Artikel „Beihilfen für den Verkehr nur in ganz bestimmten Fällen und nur dann, wenn sie den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft nicht abträglich sind, für vereinbar mit dem Vertrag erklärt“<sup>(1)</sup>.
89. Die in Artikel 73 EG-Vertrag verwendeten Wort „*Koordinierung des Verkehrs*“ gehen in ihrer Bedeutung über die einfache Förderung der Entwicklung einer Wirtschaftstätigkeit hinaus. Sie setzen zusätzlich voraus, dass der Staat in die Entwicklung des Verkehrssektors im Interesse der Allgemeinheit lenkend eingreift.
90. Die fortschreitende Liberalisierung des landgebundenen Verkehrs hat den Koordinierungsbedarf erheblich verringert. Grundsätzlich können in einem effizienten liberalisierten Wirtschaftsbereich die Marktkräfte selbst koordinierend wirken. Allerdings bleibt es auch dann, wie oben ausgeführt, der öffentlichen Hand überlassen, in die Entwicklung der Infrastruktur zu investieren. Ferner können auch nach der Liberalisierung verschiedene Unzulänglichkeiten des Marktes fortbestehen. Vor allem wegen dieser Fehlentwicklungen ist ein Eingreifen des Staates in diesem Bereich gerechtfertigt.
91. Erstens hat der Verkehr erhebliche negative Auswirkungen, beispielsweise für die Verkehrsteilnehmer selbst (Überlastung) und die Gesellschaft insgesamt (Umweltverschmutzung). Diesen externen Effekten ist nur schwer Rechnung zu tragen, vor allem wegen der beschränkten Möglichkeiten, die externen Kosten oder auch nur die unmittelbaren Nutzungskosten in die Berechnung der Entgelte für den Zugang zur Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen. Dies kann zu Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen, die beseitigt werden sollten, indem die Verkehrsarten mit den geringsten externen Kosten staatlich gefördert werden.
92. Zweitens können im Verkehrssektor wirtschaftliche Koordinierungsprobleme auftreten, etwa bei dem Erlass einer einheitlichen Interoperabilitätsnorm für den Schienenverkehr oder der Verknüpfung verschiedener Verkehrsnetze.
93. Drittens sind die Eisenbahnunternehmen möglicherweise nicht in der Lage, von ihren Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsanstrengungen (positive externe Effekte) in vollem Umfang zu profitieren, was ebenfalls eine Fehlentwicklung des Marktes darstellt.
94. Die im des EG-Vertrags enthaltene Sonderklausel, die Beihilfen gestattet, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, zeugt von der Bedeutung solcher Risiken einer Fehlentwicklung und ihrer negativen Folgen für die Entwicklung der Gemeinschaft.
95. Grundsätzlich sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, als vereinbar mit dem EG-Vertrag anzusehen.
96. Damit eine Beihilfe allerdings den „Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entspricht“, muss sie notwendig und im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig sein, und die damit einhergehende Wettbewerbsverzerrung darf den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft nicht zuwiderlaufen. Beispielsweise würde eine Beihilfe mit dem Ziel, Verkehrsströme vom Kurzstreckenseeverkehr auf die Schiene zu verlagern, diese Bedingungen nicht erfüllen.
97. Angesichts der raschen Veränderungen im Verkehrssektor und somit auch des Koordinierungsbedarfs darf die Laufzeit jeder Beihilfe, die der Kommission zur Genehmigung nach Artikel 73 des EG-Vertrags notifiziert wird, höchstens fünf Jahre betragen<sup>(2)</sup>, damit die Kommission anhand der erreichten Resultate eine erneute Prüfung vornehmen und gegebenenfalls einer Verlängerung zustimmen kann<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 12. Oktober 1978 in der Rechtssache 156/77, Kommission/Belgien, Rechtssache 156/77, Slg. 1978, 1881, Randnr. 10.

<sup>(2)</sup> a. a. O.

<sup>(3)</sup> Der Zeitraum beträgt zehn Jahre bei Maßnahmen, die unter Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/75/EG (ABl. L 157 vom 30.4.2004, S. 100). Siehe u. a. Entscheidung der Kommission vom 2. April 2008, NN 46/B/06 — Slowakei — Verbrauchsteuerbefreiungen und -ermäßigungen gemäß Richtlinie 2003/96/EG (Verkehr), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

98. Im Eisenbahnsektor können Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, unterschiedliche Formen annehmen:
- a) Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur zugunsten von Eisenbahnunternehmen, die mit Ausgaben für die von ihnen benutzten Verkehrswege belastet sind, welche Unternehmen anderer Verkehrsarten nicht zu tragen haben;
  - b) Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten, durch die Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefördert werden soll, da diese gegenüber anderen Verkehrsträgern, z. B. der Straße, weniger externe Kosten verursacht;
  - c) Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität und, sofern sie der Koordinierung des Verkehrs dienen, zur Verbesserung der Sicherheit, Beseitigung technischer Hindernisse und Verringerung von Lärmemissionen, im Folgenden „Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität“;
  - d) Beihilfen für Forschung und Entwicklung, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen.
99. In den folgenden Abschnitten erläutert die Kommission die Bedingungen, durch die vor dem Hintergrund ihrer Entscheidungspraxis gewährleistet wird, dass die verschiedenen Arten von Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs die Vereinbarkeitsvoraussetzungen von Artikel 73 des EG-Vertrags erfüllen. Wegen der Besonderheit der Beihilfen für Forschung und Entwicklung werden die dafür geltenden Kriterien gesondert behandelt.

### 6.3. Kriterien für Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur, zur Verringerung der externen Kosten und zur Förderung der Interoperabilität

100. Die Beurteilung, ob Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur, zur Verringerung der externen Kosten und zur Förderung der Interoperabilität mit Artikel 73 des EG-Vertrags vereinbar sind, deckt sich mit der Entscheidungspraxis der Kommission im Zusammenhang mit der Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70. Die nachstehenden Bedingungen erscheinen angesichts dieser Entscheidungspraxis als ausreichend, um über die Vereinbarkeit einer Beihilfe zu entscheiden.

#### 6.3.1. Beihilfefähige Kosten

101. Die beihilfefähigen Kosten werden anhand der nachstehenden Faktoren bestimmt.
102. In Bezug auf **Beihilfen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur** gelten diejenigen Kosten als beihilfefähig, die im Schienenverkehr für die benutzten Verkehrswege zusätzlich anfallen und welche die konkurrierenden und weniger umweltverträglichen Verkehrsarten nicht zu tragen haben.
103. In Bezug auf **Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten** gilt derjenige Teil der externen Kosten als beihilfefähig, der vermieden wird, weil die Bahn anstatt anderer Verkehrsträger benutzt wird.
104. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass es Artikel 10 der Richtlinie 2001/14/EG den Mitgliedstaaten ausdrücklich gestattet, eine Regelung zu treffen, die einen Ausgleich für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nachweisbar nicht angelasteten Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten vorsieht, insoweit diese Kosten die gleichartigen Kosten der Eisenbahn überschreiten. Zwar gibt es bisher keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Harmonisierung der Verfahren zur Berechnung der Entgelte für den Zugang zur Infrastruktur im Landverkehr, doch wird die Kommission bei der Anwendung dieser Leitlinien die Entwicklung der für die Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten geltenden Bestimmungen berücksichtigen<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> In Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344) heißt es: „Die Kommission legt bis spätestens 10. Juni 2008 nach Prüfung aller Optionen einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten ein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten vor, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. Dieses Modell wird durch eine Analyse der Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und einer Strategie zur schrittweisen Umsetzung dieses Modells für alle Verkehrsträger begleitet“. Im Rahmen der Vorbereitung einer auf dieses Ziel gerichteten Mitteilung über die Internalisierung externer Kosten veröffentlichte die Kommission am 16. Januar 2008 ein Handbuch über die bislang durchgeführten Studien hinsichtlich der externen Kosten des Verkehrssektors ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). Zur Bestimmung der beihilfefähigen Kosten kann dieses von mehreren Verkehrsforschungsinstituten gemeinsam erarbeitete Handbuch neben anderen Instrumenten herangezogen werden. Darüber hinaus veröffentlichte die Kommission das Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der Europäischen Union“, KOM(1998) 466 (Bulletin der EU, Beilage 3/98).

105. Sowohl im Fall von Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur als auch von Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten müssen die Mitgliedstaaten eine transparente, begründete und quantifizierte Analyse der Kosten des Schienenverkehrs im Vergleich zu den Kosten anderer Verkehrsträger vorlegen <sup>(1)</sup>. Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich sein <sup>(2)</sup>.
106. Im Fall von **Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität** fallen unter die beihilfefähigen Kosten, sofern sie zu dem Ziel der Koordinierung des Verkehrs beitragen, sämtliche Investitionen in Systeme, die der Sicherheit und der Interoperabilität <sup>(3)</sup> dienen, sowie strecken- und fahrzeugseitige Investitionen zur Verringerung der Lärmemissionen. Beihilfefähig sind außerdem Investitionen zur Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS und in sonstige vergleichbare Maßnahmen, durch die die technischen Hindernisse, die den europäischen Markt für Eisenbahndienste beeinträchtigen, abgebaut werden können <sup>(4)</sup>.

### 6.3.2. Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

107. Nach Ansicht der Kommission besteht eine Vermutung dafür, dass eine Beihilfe notwendig und verhältnismäßig ist, wenn ihre Intensität folgende Werte nicht überschreitet:
- a) im Fall von Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur 30 % der Gesamtkosten des Schienenverkehrs und bis zu 100 % der beihilfefähigen Kosten <sup>(5)</sup>;
  - b) im Fall von Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten 30 % <sup>(6)</sup> der Gesamtkosten des Schienenverkehrs und 50 % der beihilfefähigen Kosten <sup>(7)</sup>;
  - c) im Fall von Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität 50 % der beihilfefähigen Kosten.
108. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte müssen die Mitgliedstaaten nachweisen, dass die betreffenden Maßnahmen notwendig und verhältnismäßig sind <sup>(8)</sup>.
109. Sowohl Beihilfen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur als auch Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten müssen unbedingt auf den Ausgleich der Opportunitätskosten beschränkt sein, die durch die Nutzung der Eisenbahn anstatt eines anderen, weniger umweltverträglichen Verkehrsträgers entstehen. Stehen mehrere konkurrierende Lösungen zur Verfügung, die die Umwelt stärker belasten als die Eisenbahn, so ergibt sich die Höchstgrenze aus der Differenz zu der Alternative mit den höchsten Kosten. Bei Beachtung der in Randnummer 108 genannten Intensitätsschwellen ist davon auszugehen, dass das Kriterium, Überkompensierungen zu vermeiden, erfüllt ist.

<sup>(1)</sup> Hinweise zu den verschiedenen Verfahren zur Schätzung der externen Kosten finden sich in Anhang 2 des Grünbuchs der Kommission „Faire und effiziente Preise im Verkehr — Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union“ (Bulletin der EU, Beilage 2/96; KOM(1995) 691 endg.) sowie in der Studie, die die Kommission am 16. Januar 2008 veröffentlicht hat (vgl. Artikel 11 der Richtlinie 1999/62/EG).

<sup>(2)</sup> Artikel 10 der Richtlinie 2001/14/EG.

<sup>(3)</sup> Siehe u. a. Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6). Geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG (ABl. L 141 vom 25.6.2007, S. 63) und Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG.

<sup>(4)</sup> Bei der Berechnung der beihilfefähigen Kosten wird einer eventuellen Staffellung der Entgelte für die Infrastrukturnutzung — je nach Fahrzeugmerkmalen (z. B. Lärmemissionen) — Rechnung getragen.

<sup>(5)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 27. Dezember 2006, N 574/05, Verlängerung der bestehenden Beihilferegelung N 335/03, Italien — Friaul-Julisch Venetien — Beihilfe zur Einrichtung rollender Autobahnen (ABl. L 133 vom 15.6.2007, S. 6). Entscheidung der Kommission vom 12. Oktober 2006, N 427/06, Vereinigtes Königreich — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (ABl. C 283 vom 21.11.2006, S. 10).

<sup>(6)</sup> In Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Aufstellung des zweiten Marco-Polo-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (Marco Polo II) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 (ABl. L 328 vom 24.11.2006, S. 1) heißt es: „Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt“. In den vorliegenden Leitlinien wird für Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs ein Satz von 30 % der Gesamtkosten des Schienenverkehrs festgelegt.

<sup>(7)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 22. Dezember 2006, N 552/06, Dänemark — Verlängerung einer Umwelt-schutzbeihilfe für den Schienengüterverkehr (ABl. C 133 vom 15.6.2007, S. 5), sowie Entscheidung der Kommission vom 12. Oktober 2006, N 427/06, Vereinigtes Königreich — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS).

<sup>(8)</sup> Dies könnte auf Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes zutreffen, wie es in der Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1) zuletzt definiert wurde.

110. Handelt es sich bei dem Begünstigten um ein Eisenbahnunternehmen, so ist in jedem Fall nachzuweisen, dass die Beihilfe tatsächlich zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene geführt hat. Dazu muss die Beihilfe sich in den Preisen niederschlagen, die den Fahrgästen oder den Verladern in Rechnung gestellt werden, da die Entscheidung für die Schiene oder eine andere, weniger umweltverträgliche Verkehrsart, z. B. die Straße, über den Preis getroffen wird <sup>(1)</sup>.
111. Im Hinblick auf eine dauerhafte Verkehrsverlagerung muss bei den Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur und zur Verringerung der externen Kosten eine realistische Aussicht darauf bestehen, dass es zu keiner Rückverlagerung des Verkehrs kommt.

### 6.3.3. Ergebnis

112. Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur, zur Verringerung der externen Kosten und zur Förderung der Interoperabilität, die notwendig und verhältnismäßig sind und somit den Wettbewerb nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamem Interesse zuwiderläuft, sind gemäß Artikel 73 des EG-Vertrags als vereinbar anzusehen.

## 6.4. Vereinbarkeit von Beihilfen für Forschung und Entwicklung

113. Im Bereich des Landverkehrs können gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1107/70, die auf der Grundlage von Artikel 73 des EG-Vertrags erlassen wurde, Beihilfen für Forschung und Entwicklung gewährt werden. Die Kommission hat unlängst eine Praxis für die Anwendung dieser Bestimmung entwickelt <sup>(2)</sup>.
114. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1107/70 ist in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wörtlich übernommen worden. Danach sind Beihilfen, die die Suche nach bzw. die Entwicklung von Verkehrsformen und -mitteln erleichtern, die für die Allgemeinheit wirtschaftlicher sind, auf die Versuchsphase beschränkt sind und sich nicht auf die Phase der kommerziellen Betriebsführung dieser Verkehrsformen und -mittel erstrecken, als den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechend zu betrachten.
115. Im Übrigen gilt Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unbeschadet des Artikels 87 des EG-Vertrags. Somit können Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich des Personenverkehrs, sofern sie nicht unter Artikel 9 der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen fallen oder ausschließlich den Güterverkehr betreffen, nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags für zulässig erachtet werden.
116. Die Kommission hat diesbezüglich in dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation <sup>(3)</sup> (nachstehend: Gemeinschaftsrahmen) die Voraussetzungen bestimmt, unter denen sie gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags solche Beihilfen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt. Dieser Gemeinschaftsrahmen gilt „für Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsbeihilfen in sämtlichen Wirtschaftszweigen, die unter den EG-Vertrag fallen. Er gilt auch für die Sektoren, für die die Gemeinschaft eigene Beihilfenvorschriften erlassen hat, soweit darin nichts Anderes bestimmt wird“ <sup>(4)</sup>. Er gilt damit für Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich des Schienenverkehrs, die nicht unter Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 oder Artikel 9 der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (nach deren Inkrafttreten) fallen.
117. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Vereinbarkeit von Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation unmittelbar auf der Grundlage von Artikel 73 des EG-Vertrags geprüft werden kann, wenn die betreffende Beihilfe einem Ziel dient, das den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entspricht. In solchen Fällen ist auf die Erfüllung der oben genannten Voraussetzungen zu achten, unter

<sup>(1)</sup> Bei Maßnahmen, die unter Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 2003/96/EG fallen, kann eine Auswirkung auf den Beförderungspreis, sofern nichts anderes nachgewiesen wird, als gegeben betrachtet werden. Siehe u. a. Entscheidung der Kommission vom 2. April 2008, NN 46/B/06 — Slowakei — Verbrauchsteuerbefreiungen und -ermäßigungen gemäß Richtlinie 2003/96/EG des Rates (Verkehr), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

<sup>(2)</sup> Entscheidung der Kommission vom 30. Mai 2007, N 780/06, Niederlande — Bau eines Mehrzweck-Kompositsschiffs für die Binnenschifffahrt — „CompoCaNord“-Projekt (ABl. C 227 vom 27.9.2007, S. 5). Entscheidung der Kommission vom 19. Juli 2006, N 556/2005, Niederlande — Beihilfe für den Umweltschutz und Innovationen im öffentlichen Verkehr in der Provinz Gelderland (ABl. C 207 vom 30.8.2006). Entscheidung der Kommission vom 20. Juli 2005, N 63/2005, Tschechische Republik — Programm für Energieeinsparungen und für die Verwendung alternativer Kraftstoffe im Verkehrssektor (ABl. C 83 vom 6.4.2006).

<sup>(3)</sup> ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

<sup>(4)</sup> a. a. O., Abschnitt 2.1.

anderem darauf, dass die Beihilfe notwendig und im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig ist und den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft nicht zuwiderläuft. Die Kommission ist der Auffassung, dass die allgemein anwendbaren Grundsätze des Gemeinschaftsrahmens für die Prüfung der genannten Kriterien relevant sind.

## 7. STAATLICHE BÜRGschaften ZUGUNSTEN VON EISENBAHNUNTERNEHMEN

118. In der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften <sup>(1)</sup> wird der Rechtsrahmen für staatliche Bürgschaften, auch für solche im Verkehrsbereich, festgelegt.
119. In Abschnitt 2.1.3 der Mitteilung heißt es: „Als Beihilfe in Form einer Garantie betrachtet die Kommission ... die günstigeren Finanzierungsbedingungen für Unternehmen, deren Rechtsform einen Konkurs oder andere Zahlungsunfähigkeitsverfahren ausschließt oder dem Unternehmen eine ausdrückliche staatliche Garantie oder Verlustübernahme durch den Staat verschafft.“
120. Die Kommission vertritt ihrer üblichen Praxis entsprechend die Auffassung, dass unbegrenzte Bürgschaften in einem dem Wettbewerb geöffneten Wirtschaftsbereich mit dem EG-Vertrag unvereinbar sind. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit lassen sich diese Bürgschaften nicht durch das Allgemeininteresse rechtfertigen. Bei unbegrenzten Bürgschaften kann nämlich nicht geprüft werden, ob der Beihilfebetrug die Nettokosten für die Erbringung des öffentlichen Dienstes übersteigt <sup>(2)</sup>.
121. Werden staatliche Bürgschaften Unternehmen gewährt, die sowohl in liberalisierten als auch in nicht liberalisierten Märkten operieren, so verlangt die Kommission die vollständige Aufhebung der für diese Unternehmen geleisteten unbeschränkten Bürgschaft <sup>(3)</sup>.
122. Für eine Reihe von Unternehmen bestehen unbegrenzte Bürgschaften. Diese Bürgschaften sind in der Regel ein Erbe des historischen Monopolstatus, mit dem die Eisenbahnunternehmen vor dem Inkrafttreten des EG-Vertrags bzw. vor der Liberalisierung des Schienenverkehrs ausgestattet wurden.
123. Nach den Informationen der Kommission handelt es sich bei diesen Bürgschaften weitgehend um bestehende Beihilfen. Die betroffenen Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Kommission nach dem in Abschnitt 8.3 angegebenen Verfahren über die Bedingungen für die Anwendung dieser bestehenden Beihilferegulungen und die zu ihrer Aufhebung vorgesehenen Maßnahmen zu unterrichten.

## 8. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

### 8.1. Kumulierungsvorschriften

124. Die in diesen Leitlinien festgesetzten Beihilfegrenzen gelten unabhängig davon, ob die betreffende Beihilfe ganz oder teilweise aus staatlichen Mitteln oder aus Gemeinschaftsmitteln finanziert wird. Die auf der Grundlage dieser Leitlinien genehmigten Beihilfen dürfen nicht mit anderen staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des EG-Vertrags oder mit anderen Gemeinschaftsfinanzierungen kumuliert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine Beihilfeintensität ergibt, die den in diesen Leitlinien vorgesehenen Wert übersteigt.
125. Bei Beihilfen mit unterschiedlicher Zweckbestimmung für dieselben beihilfefähigen Kosten gilt die vorteilhafteste Beihilfegrenze.

### 8.2. Beginn der Anwendung

126. Die Kommission wird diese Leitlinien ab dem Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* anwenden.

Die Kommission wendet diese Leitlinien auf alle angemeldeten und nicht angemeldeten Beihilfen an, über die sie nach der Veröffentlichung dieser Leitlinien zu entscheiden hat.

<sup>(1)</sup> ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 14.

<sup>(2)</sup> Entscheidung 2005/145/EG der Kommission vom 16. Dezember 2003 über staatliche Beihilfen, die Frankreich EDF und der Strom- und Gaswirtschaft gewährt hat (ABl. L 49 vom 22.2.2005, S. 9). Entscheidung der Kommission vom 24. April 2007, E 12/05, Polen — Unbegrenzte Bürgschaft für Poczta Polska (ABl. C 284 vom 27.11.2007, S. 2). Entscheidung der Kommission vom 27. März 2002, E 10/00, Deutschland — Staatliche Bürgschaften für öffentliche Kreditinstitute (ABl. C 150 vom 22.6.2002, S. 7).

<sup>(3)</sup> a. a. O.



### 8.3. Zweckdienliche Maßnahmen

127. Gemäß Artikel 88 Absatz 1 des EG-Vertrags schlägt die Kommission vor, dass die Mitgliedstaaten ihre bestehenden Beihilferegelungen, die sich auf in diesen Leitlinien behandelte staatliche Beihilfen beziehen, ändern, um sie mit diesen Leitlinien spätestens zwei Jahre nach deren Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Einklang zu bringen. Die in dem Kapitel über staatliche Bürgschaften enthaltenen Sonderbestimmungen bleiben davon unberührt. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, ihr Einverständnis mit den hier vorgeschlagenen zweckdienlichen Maßnahmen spätestens ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* schriftlich zu bestätigen.
128. Sollte ein Mitgliedstaat seine Zustimmung bis zu diesem Termin nicht schriftlich bestätigen, wird die Kommission Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags <sup>(1)</sup> anwenden und, wenn nötig, das dort vorgesehene Verfahren einleiten.

### 8.4. Gültigkeitsdauer und Berichterstattung

129. Die Kommission behält sich das Recht vor, diese Leitlinien zu ändern. Vor einer eventuellen Änderung und spätestens fünf Jahre nach ihrer Veröffentlichung wird die Kommission einen Bericht über die Anwendung der Leitlinien vorlegen.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006.

## V

(Bekanntmachungen)

## VERWALTUNGSVERFAHREN

## KOMMISSION

## AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN — EACEA/21/08

Durchführung von Erasmus Mundus „Fenster Externe Zusammenarbeit“ („External Cooperation Window“) Asiatischer Raum im akademischen Jahr 2008/2009

Gemeinschaftliches Aktionsprogramm zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Hochschuleinrichtungen und des Austauschs von Studenten, Wissenschaftlern und Hochschulangehörigen aus EU-Mitgliedstaaten und Drittländern

(2008/C 184/08)

### 1. Ziele und Beschreibung

Das Erasmus Mundus „Fenster Externe Zusammenarbeit“ zielt auf die gegenseitige Bereicherung und die bessere Verständigung zwischen der Europäischen Union und Drittländern ab. Es soll die Zusammenarbeit von Einrichtungen im Hochschulbereich zwischen der Europäischen Union und Drittländern mittels eines Mobilitätsprogramms fördern, das auf den Austausch von Studenten und Hochschulangehörigen zu Studien-, Lehr-, Ausbildungs- und Forschungszwecken ausgerichtet ist.

Die folgenden Aktivitäten und Kosten werden durch das Programm abgedeckt.

Die Schaffung von **Partnerschaften** von Hochschuleinrichtungen der Europäischen Union und Drittländern auf der Grundlage von Institutionen, die beide Arten von Aktivitäten abdecken sollen:

- die **Organisation der individuellen Mobilität** von Hochschulstudenten, Wissenschaftlern und Hochschulangehörigen,
- die **Durchführung der individuellen Mobilität**. Die Arten der Mobilität und Bildung, die im Rahmen dieser Aufforderung gefördert werden, sind die folgenden:
  - *Studenten*: Mobilitätsmöglichkeiten in Erststudium, Masterstudiengang, Promotion und Postdoktorat,
  - *Hochschulangehörige*: Austausch zu Zwecken der Lehrtätigkeit, der praxisbezogenen Ausbildung und Forschung.

### 2. Förderfähige Antragsteller und Zuschussempfänger

Die Antragsteller müssen europäische Universitäten oder Hochschuleinrichtungen sein, die eine Partnerschaft von bis zu 20 Partnereinrichtungen vertreten.

Die Partnerschaft muss sich aus europäischen Hochschuleinrichtungen, die sich vor dem Tag der Veröffentlichung der vorliegenden Aufforderung im Besitz einer Erasmus-Hochschulcharta befinden, und aus in Drittländern von den nationalen Behörden anerkannten und zugelassenen Hochschuleinrichtungen zusammensetzen.

### 3. Förderfähige Länder

Förderfähige Länder für die von dieser Aufforderung abgedeckten Aktivitäten sind:

- die 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union,
- die europäischen Kandidatenländer Kroatien und die Türkei und EWR-Länder (Island, Liechtenstein und Norwegen),
- die folgenden asiatischen Länder: Afghanistan, Bhutan, Nepal, Pakistan, Bangladesch, Kambodscha, Sri Lanka, Indien, Indonesien, Malaysia, die Philippinen, Thailand, China, Nordkorea, Myanmar/Birma und die Malediven.

### 4. Verfügbare Haushaltsmittel

Für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen wurden als Richtwert insgesamt **11 085 700 EUR** für die asiatische Region veranschlagt.

Geografisches Fenster	Zahl der voraussichtlich zu finanzierenden Partnerschaften	Geschätzter Höchstzuschuss pro Partnerschaft
Asiatischer Raum	2	5 542 850 EUR

### 5. Fristen

Anträge sind spätestens bis zum **31. Oktober 2008** einzureichen.

### 6. Weitere Informationen

Den vollständigen Wortlaut der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen und das Antragsformular finden Sie auf der folgenden Website:

<http://eacea.ec.europa.eu/extcoop/call/index.htm>

Anträge müssen den im vollständigen Wortlaut ausgeführten Anforderungen genügen und unter Verwendung des hierfür vorgesehenen Formulars eingereicht werden.

---

## VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

## KOMMISSION

## STAATLICHE BEHILFE — ITALIEN

**Staatliche Beihilfe C 26/08 (ex NN 31/08) — Darlehen über 300 Mio. EUR zugunsten des Unternehmens Alitalia****Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 184/09)

Mit Schreiben vom 11. Juni 2008, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Italien ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

Die Beteiligten sind aufgefordert, ihre Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Direktion A — Referat 2  
B-1049 Brüssel  
Fax (32-2) 296 41 04

Alle Stellungnahmen werden Italien übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

## ZUSAMMENFASSUNG

## SACHVERHALT UND VERFAHREN

1. Am 23. April 2008 teilten die italienischen Behörden der Kommission in einer Sitzung mit, dass der Ministerrat Italiens am 22. April 2008 beschlossen hatte, dem Unternehmen Alitalia per Gesetzesdekret Nr. 80 vom 23. April 2008 <sup>(1)</sup> ein Darlehen von 300 Mio. EUR zu gewähren.
2. Mit Schreiben vom 24. April 2008 forderte die Kommission die italienischen Behörden u. a. dazu auf, dieses Darlehen zu bestätigen und alle sachdienlichen Informationen zu übermitteln, die es erlauben, die Maßnahme auf ihre Vereinbarkeit mit den Vorschriften der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags hin zu überprüfen.
3. Mit Schreiben vom 30. Mai 2008 beantworteten die italienischen Behörden das Schreiben der Kommission vom

24. April 2008, nachdem ihnen von der Kommission ein Aufschub gewährt worden war. In dem Schreiben unterrichteten die italienischen Behörden die Kommission u. a. über den Erlass des Gesetzesdekrets Nr. 93 <sup>(2)</sup> am 27. Mai 2008, das Alitalia die Möglichkeit gibt, obigen Darlehensbetrag seinem Eigenkapital zuzuführen, um auf diese Weise seine Verluste zu decken. Damit soll das Unternehmen den Wert seines Eigenkapitals erhalten, damit das Stammkapital und die Rücklagen infolge der Verluste nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbetrag unterschreiten und auf diese Weise die Einleitung eines Insolvenzverfahrens (*procedura concorsuale*) vermieden und eine glaubhafte Privatisierungsmöglichkeit offen bleibt.

4. Zugleich erhielt die Kommission mehrere Beschwerden wegen des Darlehens über 300 Mio. EUR, das Alitalia von der italienischen Regierung gewährt wurde.

<sup>(1)</sup> Gesetzesdekret Nr. 80, vom 23. April 2008 *Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo* (Dringlichkeitsmaßnahmen zur Sicherstellung des Luftverkehrs) (*Gazzetta ufficiale* Nr. 97 vom 24. April 2008).

<sup>(2)</sup> Gesetzesdekret Nr. 93, vom 27. Mai 2008 *Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie* (Dringlichkeitsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Kaufkraft von Familien) (*Gazzetta ufficiale* Nr. 127 vom 28. Mai 2008).

## WÜRDIGUNG

5. Bei der Bewertung der Maßnahme als mögliche Beihilfe bezweifelt die Kommission, dass der Staat bei der Gewährung des Darlehens wie ein marktwirtschaftlich handelnder Aktionär agiert hat, der eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich im Vergleich zu einem normalen Investor von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt.
6. Nach den ihr zur Verfügung stehenden Informationen vertritt die Kommission insbesondere die Auffassung, dass Alitalia durch die Maßnahme, unabhängig von der Verwendung der gewährten Mittel, eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Diese Ansicht stützt sich auf die finanzielle Situation des Unternehmens sowie auf die mit der fraglichen Maßnahme verknüpften Bedingungen und Umstände.
7. Darüber hinaus hegt die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt. Aufgrund ihres aktuellen Kenntnisstands ist die Kommission der Auffassung, dass die fragliche Beihilfemaßnahme unter Anwendung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(3)</sup> nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Im Übrigen erinnert sie daran, dass Alitalia bereits Umstrukturierungs- und Rettungsbeihilfen erhalten hat.

## DAS SCHREIBEN

„Con la presente, ho l'onore di informarLa che la Commissione, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

### 1. PROCEDURA

- (1) Nel corso di una riunione svoltasi il 23 aprile 2008, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il Consiglio dei ministri italiano aveva approvato il 22 aprile 2008 la concessione di un prestito di 300 Mio EUR alla compagnia aerea Alitalia con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80<sup>(4)</sup>.
- (2) Non avendo ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità italiane prima della decisione di concessione del suddetto prestito, la Commissione ha chiesto a tali autorità, con lettera del 24 aprile 2008, di confermare l'esistenza di detto prestito, di fornire in proposito qualsiasi informa-

zione utile per esaminare tale misura alla luce degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

- (3) In questa lettera la Commissione ha inoltre ricordato alle autorità italiane l'obbligo loro incombente di procedere alla notifica di qualunque progetto volto ad istituire o a modificare aiuti e di non dare esecuzione alla misura progettata prima che la procedura di esame della Commissione abbia condotto ad una decisione finale.
- (4) Infine la Commissione ha precisato in questa lettera che, in mancanza di risposta da parte delle autorità italiane entro il termine di 10 giorni lavorativi, sarebbe stata eventualmente tenuta ad avviare la procedura formale di esame prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato sulla base delle informazioni disponibili e ad ingiungere la sospensione della misura in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, relativo alle modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE<sup>(5)</sup>.
- (5) Con lettera del 7 maggio 2008 le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine loro prescritto per rispondere alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008, richiesta che la Commissione ha accolto con lettera dell'8 maggio 2008 rinviando tale termine al 30 maggio 2008.
- (6) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008. In questa lettera le autorità italiane hanno segnatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93<sup>(6)</sup> che concede all'Alitalia la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.
- (7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.

### 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

<sup>(3)</sup> ABL C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

<sup>(4)</sup> Decreto-legge n. 80. Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).

<sup>(5)</sup> GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(6)</sup> Decreto-legge n. 93. Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

(9) I considerando di questo decreto-legge recitano:

“Vista la situazione finanziaria, manifestata nelle informazioni rese al mercato, dell’Alitalia [...] e considerato il ruolo di quest’ultima quale vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i paesi non appartenenti all’Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali.

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, detto servizio pubblico di trasporto aereo mediante la concessione da parte dello Stato ad Alitalia [...] di un prestito di breve termine, a condizioni di mercato, della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell’insediamento del nuovo governo, ponendolo in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.”.

(10) L’articolo 1 di questo decreto-legge autorizza a concedere ad Alitalia un prestito di 300 Mio EUR per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità e stabilisce che tale prestito debba essere rimborsato nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione del capitale sociale di Alitalia e il 31 dicembre 2008. Il predetto articolo prevede inoltre che il prestito in questione sia gravato da un tasso d’interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 <sup>(7)</sup> e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(8)</sup>.

(11) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione che con decreto-legge n. 93 il governo italiano ha concesso ad Alitalia la facoltà di imputare l’importo del prestito in conto capitale per coprire le proprie perdite (cfr. articolo 4, paragrafo 3, del suddetto decreto-legge). Questa facoltà è finalizzata a preservare il valore del capitale della compagnia per evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l’attivazione della procedura concorsuale, nonché a far sì che le prospettive di privatizzazione restino aperte e credibili.

(12) Le modalità di rimborso del prestito indicate nel decreto-legge n. 80 permangono valide nel contesto del decreto-legge n. 93, ad eccezione del tasso di interesse applicato al prestito che è maggiorato dell’1 % (cfr. articolo 4, paragrafi 1 e 2, del decreto-legge n. 93) e del fatto che, nell’ipotesi di una liquidazione della compagnia, l’importo

in oggetto sarà rimborsato solo dopo che saranno stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).

### 3. VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA MISURA ALLA LUCE DELL’ARTICOLO 87, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO

#### 3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

(13) Secondo l’articolo 87, paragrafo 1, del trattato, sono “incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.

(14) Per definire una misura nazionale come aiuto di Stato si presuppone che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, ossia che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio mediante risorse statali; 2) il vantaggio sia selettivo e 3) la misura in causa falsi o minacci di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra Stati membri <sup>(9)</sup>.

(15) Esponiamo nel seguito le ragioni che inducono la Commissione a ritenere a questo stadio che la misura in oggetto soddisfi tali condizioni cumulative.

#### 3.1.1. In merito all’esistenza di un vantaggio conferito mediante risorse statali

(16) Da una parte occorre rilevare che la misura in oggetto (nel seguito “la misura”) è un prestito, il cui importo può essere imputato sui fondi propri di Alitalia <sup>(10)</sup>, che è stato direttamente concesso a quest’ultima dallo Stato italiano e comporta pertanto il trasferimento di risorse statali. Inoltre, la misura è imputabile allo Stato italiano, giacché la decisione di concessione del suddetto prestito è stata adottata dal Consiglio dei ministri italiano il 22 aprile 2008 e completata dal decreto-legge n. 93, del 27 maggio 2008.

(17) Per quanto riguarda, d’altra parte, l’esistenza di un vantaggio economico, la Commissione ritiene, a questo stadio e sulla base delle informazioni di cui dispone, che la misura, qualunque sia l’uso dei fondi corrispondenti, conferisca ad Alitalia un vantaggio economico di cui essa non avrebbe beneficiato in condizioni normali di mercato <sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006, ministero dell’Economia e delle finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Racc. pag. I-289, punto 129).

<sup>(10)</sup> La misura si basa sui decreti-legge n. 80 e n. 93 summenzionati.

<sup>(11)</sup> Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte dell’11 luglio 1996, SFEL, C-39/94, Racc. pag. 3547, punto 60.

<sup>(7)</sup> GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

<sup>(8)</sup> GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

- (18) Sotto questo profilo occorre in primo luogo osservare che la situazione finanziaria di Alitalia era gravemente compromessa al momento della concessione del prestito in oggetto <sup>(12)</sup> e dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (19) Alitalia ha infatti registrato perdite consolidate pari a 626 Mio EUR nell'esercizio 2006 e a 495 Mio EUR nell'esercizio 2007 <sup>(13)</sup>.
- (20) Inoltre, sulla base delle informazioni finanziarie pubblicate dall'impresa, Alitalia ha registrato una perdita, prima delle imposte, di 214,8 Mio EUR nel primo trimestre del 2008, il che equivale ad un peggioramento del 41 % rispetto allo stesso periodo del 2007. D'altra parte, il debito netto di Alitalia ha raggiunto 1,36 Mrd EUR al 30 aprile 2008, facendo registrare un aumento del 13 % rispetto al dicembre 2007. Parallelamente la tesoreria dell'impresa, compresi i crediti finanziari a breve termine, è scesa al 30 aprile 2008 a 174 Mio EUR, in calo del 53 % rispetto a fine dicembre 2007 <sup>(14)</sup>.
- (21) Tale circostanza emerge inoltre chiaramente dal decreto-legge n. 80, nel quale è indicato segnatamente che la concessione del prestito in oggetto deve rendere possibile il risanamento della compagnia e consentirle di far fronte al suo fabbisogno di liquidità immediato (cfr. considerando 9 e 10 supra).
- (22) Le autorità italiane argomentano inoltre nella loro risposta alla Commissione del 30 maggio 2008 che l'adozione del decreto-legge n. 93 è motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia ed è destinata a consentirle di salvaguardare il proprio valore e di assicurarne la continuità operativa. Esse indicano, in questo contesto, che le misure adottate mirano ad evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l'attivazione della procedura concorsuale e la messa in liquidazione della compagnia.
- (23) Il 3 giugno 2008 le autorità italiane hanno adottato il decreto-legge n. 97 <sup>(15)</sup> che fa riferimento alla situazione finanziaria di Alitalia descritta in precedenza.
- (24) L'insieme di questi elementi consente di ritenere che la situazione finanziaria di Alitalia fosse gravemente compromessa sia al momento della concessione del prestito di 300 Mio EUR con decreto-legge n. 80, sia al momento dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (25) In secondo luogo, per quanto riguarda le condizioni di concessione della misura, la Commissione constatata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(16)</sup>. Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 <sup>(17)</sup>.
- (26) Ebbene occorre osservare che, per quanto riguarda la comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 <sup>(18)</sup>, i tassi che vi figurano sono stati fissati in modo da riflettere il livello medio dei tassi di interesse in vigore nei diversi Stati membri per i prestiti a medio e lungo termine (da cinque a dieci anni) accompagnati da garanzie normali. La Commissione dubita che tali tassi, per quanto maggiorati dell'1 %, possano essere considerati appropriati nel caso di un'impresa la cui situazione finanziaria è gravemente compromessa. D'altro canto, questa comunicazione si basa sulla comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 1997 <sup>(19)</sup>, ai termini della quale "il tasso di riferimento così determinato è un tasso minimo che può essere aumentato in situazioni di rischio particolare (per esempio imprese in difficoltà, mancanza delle garanzie normalmente richieste dalle banche, ecc.). In tali casi il premio potrà raggiungere i 400 punti base ed essere anche superiore, nell'ipotesi in cui nessuna banca privata avrebbe accettato di concedere il prestito". A questo stadio la Commissione nutre dei dubbi sul fatto che una maggiorazione di 100 punti base del tasso di riferimento, quale prevista dal decreto-legge n. 93, sia sufficiente per tenere conto della situazione particolarmente compromessa nella quale Alitalia versava al momento della concessione della misura.
- (27) Per quanto riguarda la comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(20)</sup>, è sufficiente constatare che, anche qualora fosse applicabile visto che il prestito è stato concesso prima della sua entrata in vigore e la qualifica di una misura come aiuto si valuta al momento della sua concessione, le autorità italiane non hanno precisato in che modo intendevano applicarla.

<sup>(12)</sup> Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, sia l'esistenza che la consistenza di un aiuto devono essere valutate tenendo conto della situazione al momento della sua concessione (cfr., ad esempio, la sentenza del Tribunale di primo grado del 19 ottobre 2005, Freistaat Thüringen/Commissione, T-318/00, Racc. pag. II-4179, punto 125).

<sup>(13)</sup> Dati trasmessi dalle autorità italiane nella loro lettera alla Commissione del 30 maggio 2008.

<sup>(14)</sup> Cfr. i risultati finanziari disponibili sul sito Internet di Alitalia (<http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx>). Cfr. inoltre, per quanto riguarda la situazione finanziaria di Alitalia dal 2001, la decisione della Commissione, del 20 luglio 2004, N 279/04 — Misure urgenti a favore della ristrutturazione e del rilancio di Alitalia (GU C 125 del 24.5.2005) e la decisione della Commissione, del 7 giugno 2005, C 2/05 — Alitalia — Piano di ristrutturazione industriale (GU L 69 dell'8.3.2006, pag. 1).

<sup>(15)</sup> Decreto-legge n. 97. Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini (GU n. 128 del 3.6.2008).

<sup>(16)</sup> Cfr. supra, considerando 10.

<sup>(17)</sup> Cfr. supra, considerando 12.

<sup>(18)</sup> Cfr. nota n. 4.

<sup>(19)</sup> GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

<sup>(20)</sup> Cfr. nota n. 5.

- (28) A questo stadio appare pertanto poco probabile che un investitore privato che si fosse trovato in una situazione comparabile a quella dello Stato italiano nel caso in oggetto, ammesso che avesse acconsentito a concedere il prestito ad Alitalia, avrebbe accettato di praticare il tasso di interesse applicabile ad un'impresa in condizioni finanziarie normali, per quanto maggiorato di 100 punti base. La Commissione dubita d'altronde che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di Alitalia, un tale investitore privato avrebbe accettato di concederle qualsiasi prestito e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che pertanto, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).
- (29) Ciò appare tanto più plausibile se si considera che la decisione del governo italiano di concedere il prestito in oggetto è intervenuta il 22 aprile 2008, a seguito del ritiro il giorno stesso di un'offerta di acquisto di Alitalia<sup>(21)</sup> e che l'adozione del decreto-legge n. 93 è stata motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia.
- (30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalorata la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.
- (31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo<sup>(22)</sup>.
- (32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale,

<sup>(21)</sup> Un'offerta pubblica di scambio di azioni era stata presentata ad Alitalia il 14 marzo 2008 ed approvata il 16 marzo dal suo consiglio di amministrazione.

<sup>(22)</sup> Nel comunicato stampa di Alitalia del 13 maggio 2008 si legge: "Il Consiglio di amministrazione ha apprezzato con favore la comunicazione pervenuta da parte del Cav. Bruno Ermolli e resta in attesa di una circostanziata manifestazione di intenti che si mostri coerente con le citate indicazioni di contesto per convenire l'avvio della richiesta due diligence" (<http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx>).

globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività dei capitali investiti che sono a più lungo termine rispetto a quelle di un investitore comune<sup>(23)</sup>.

### 3.1.2. In merito al carattere selettivo della misura

- (33) La concessione di questo prestito conferisce alla compagnia Alitalia un vantaggio economico di cui essa è l'unica beneficiaria. La misura presenta pertanto un carattere selettivo.

### 3.1.3. In merito alle condizioni di incidenza della misura sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza

- (34) La Commissione ritiene che la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1° gennaio 1993<sup>(24)</sup>.
- (35) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura pari ad un importo di 300 Mio EUR concessa dallo Stato italiano ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

## 3.2. Qualifica della misura come aiuto illegittimo

- (36) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto volto ad istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (37) La decisione del governo italiano di concedere il prestito di 300 Mio EUR è intervenuta il 22 aprile 2008 con decreto-legge n. 80. I fondi sono stati pertanto messi a disposizione di Alitalia in tale data, come confermato d'altra parte dalle autorità italiane nella loro riunione con la Commissione del 23 aprile 2008. Quanto al decreto-legge n. 93, che prevede la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale della compagnia, è stato adottato il 27 maggio 2008.

<sup>(23)</sup> Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale di primo grado, del 15 settembre 1998, Breda Fucine Meridionali/Commissione, T-126/96 e T-127/96, Racc., pag. II-3437, punto 79.

<sup>(24)</sup> Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci — GUL 240 del 24.8.1992, pag. 1.



(38) Ebbene, la Commissione constata che l'Italia non ha notificato le misure in oggetto né al momento dell'adozione del decreto-legge n. 80 né a quello dell'adozione del decreto-legge n. 93. La Commissione ritiene pertanto in questa fase che l'Italia abbia agito in modo illegittimo concedendo l'aiuto in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

### 3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

(39) Giacché la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, occorre innanzitutto esaminare l'eventuale compatibilità alla luce delle deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 di tale articolo. È opportuno ricordare in proposito che il beneficiario della misura appartiene al settore del trasporto aereo.

(40) Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato relative agli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, agli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali nonché agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania, la Commissione constata, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che sono prive di qualunque pertinenza nel presente contesto.

(41) Quanto alla deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, è sufficiente constatare che la misura non costituisce un progetto importante di comune interesse europeo e non mira a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia italiana. L'aiuto, inoltre, non è destinato a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi della deroga dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato.

(42) Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che autorizza gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione ritiene che nulla consenta di considerare che l'aiuto in questione sia compatibile con il mercato comune. In effetti non sembra essere applicabile nel caso in oggetto alcuna delle deroghe previste sotto questo profilo dagli orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione<sup>(25)</sup>, completati dalla comunicazione della Commissione relativa agli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali<sup>(26)</sup>.

(43) D'altra parte, per quanto la Commissione abbia autorizzato, in maniera eccezionale, taluni aiuti al funzionamento nel trasporto aereo sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità

regionale del 1998, modificati nel 2000<sup>(27)</sup>, per linee aeree operate a partire dal territorio delle regioni ultraperiferiche e per compensare i sovraccosti derivanti dagli svantaggi permanenti di tali regioni, identificati all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, anche questa eccezione sembra in questa fase priva di pertinenza nel presente contesto.

(44) Quanto all'argomento delle autorità italiane relativo alla necessità di garantire, per ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale, il servizio pubblico assicurato da Alitalia, la Commissione constata in questa fase che questa affermazione di per sé non è di natura tale da consentirle di considerare che la misura sia compatibile con il mercato comune.

(45) Infine la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura non possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune in applicazione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà<sup>(28)</sup>. Per quanto Alitalia possa essere qualificata come impresa in difficoltà ai sensi di questi orientamenti, le condizioni cumulative che consentono di considerare che il prestito in oggetto sia un aiuto al salvataggio non sono in linea di massima soddisfatte nel caso in oggetto. La Commissione rileva infatti che lo Stato non si è impegnato a fornire entro un termine di sei mesi a decorrere dall'attuazione della misura un piano di ristrutturazione o un piano di liquidazione o la prova del rimborso integrale del predetto prestito<sup>(29)</sup>.

(46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto una tantum<sup>(30)</sup>, valido sia per gli aiuti al salvataggio che per gli aiuti alla ristrutturazione. Occorre infatti ricordare che Alitalia ha già beneficiato di un aiuto alla ristrutturazione approvato dalla Commissione con decisione del 18 luglio 2001<sup>(31)</sup>, nonché di un aiuto al salvataggio sotto forma di garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 Mio EUR approvato dalla Commissione con decisione del 20 luglio 2004<sup>(32)</sup>.

(47) La Commissione tiene infine ad aggiungere che le eccezioni alla regola dell'aiuto una tantum collegate in particolare all'esistenza di circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa interessata non le sembrano applicabili nelle circostanze in oggetto<sup>(33)</sup>.

### 3.4. Conclusione

(48) Tenuto conto dell'insieme delle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato e nutre dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune.

<sup>(27)</sup> GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

<sup>(28)</sup> GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

<sup>(29)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

<sup>(30)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera e), e sezione 3.3 degli orientamenti predetti.

<sup>(31)</sup> Decisione 2001/723/CE della Commissione, del 18 luglio 2001, relativa alla ricapitalizzazione della società Alitalia (GU L 271 del 12.10.2001, pag. 28).

<sup>(32)</sup> Decisione della Commissione del 20 luglio 2004 citata nella nota n. 11.

<sup>(33)</sup> Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

<sup>(25)</sup> GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

<sup>(26)</sup> GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(49) La Commissione tiene in questo contesto a richiamare l'attenzione dell'Italia sull'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, sugli articoli 11 e 12 del regolamento (CE) n. 659/1999 citato in precedenza, nonché sull'articolo 14 di detto regolamento che prevede che qualsiasi aiuto illegittimo e incompatibile con il mercato comune potrà essere oggetto di recupero presso il suo beneficiario.

#### 4. DECISIONE

(50) Conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, la Commissione invita l'Italia, nel quadro della procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, a presentare le proprie osservazioni e a fornire qualunque informazione utile per la valutazione della misura concessa ad

Alitalia entro il termine di un mese a decorrere dalla data di ricezione della presente. L'Italia fornirà in particolare qualsiasi informazione utile quanto all'uso da parte di Alitalia della facoltà offertale di imputare il prestito in conto capitale, in modo da consentire alla Commissione di analizzare la natura esatta della misura.

(51) La Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale* e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses****(Sache COMP/M.5141 — KLM/Martinair)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 184/10)

1. Am 17. Juli 2008 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM“, Niederlande), das von der Air France — KLM Holding SA („Air France-KLM“, Frankreich) kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Martinair Holland NV („Martinair“, Niederlande) durch Erwerb von Aktien.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- KLM: internationale Netzwerkfluggesellschaft, die weltweit im Passagier- und Frachtverkehr tätig ist,
- Martinair: Fluggesellschaft, die Charter- und Linienflüge im Passagier- und Frachtverkehr anbietet und ausschließlich außereuropäische Ziele anfliegt.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass der angemeldete Zusammenschluss unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach Veröffentlichung dieser Anmeldung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.5141 — KLM/Martinair per Fax (Fax-Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
J-70  
B-1049 Brüssel

---

(<sup>1</sup>) ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

## SONSTIGE RECHTSAKTE

## KOMMISSION

**Veröffentlichung eines Antrags auf Eintragung nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel**

(2008/C 184/11)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates <sup>(1)</sup> Einspruch einzulegen. Einsprüche müssen innerhalb von sechs Monaten nach dieser Veröffentlichung bei der Europäischen Kommission eingehen.

## ZUSAMMENFASSUNG

**VERORDNUNG (EG) Nr. 510/2006 DES RATES****„OVOS MOLES DE AVEIRO“****EG-Nr.: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****g.U. ( ) gg.A. ( X )**

Diese Zusammenfassung enthält zu Informationszwecken die wichtigsten Angaben der Produktspezifikation.

**1. Zuständige Behörde des Mitgliedstaates:**

Name: Gabinete de Planeamento e Políticas  
Anschrift: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º  
P-11099-073 Lisboa  
Tel. (351) 213 81 93 00  
Fax (351) 213 87 66 35  
E-Mail: gpp@gpp.pt

**2. Antragsteller:**

Name: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro  
Anschrift: Mercado Municipal Santiago  
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB  
P-3800 Aveiro  
Tel. (351) 234 42 88 29  
Fax (351) 234 42 30 76  
E-Mail: apoma@sapo.pt  
Zusammensetzung: Erzeuger/Verarbeiter ( X ) andere ( )

**3. Art des Erzeugnisses:**

Klasse 2.4. — Backwaren, feine Backwaren, Süßwaren oder Kleingebäck

(<sup>1</sup>) ABl. L 93 vom 31.3.2006, S. 12.

#### 4. Spezifikation:

(Zusammenfassung der Anforderungen nach Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006)

##### 4.1. Bezeichnung: „Ovos Moles de Aveiro“

4.2. *Beschreibung:* „Ovos Moles de Aveiro“ erhält man durch Vermischung von rohem Eigelb mit Zuckersirup. Das Gebäck kann offen, in Oblaten eingeformt oder in Holz- bzw. Porzellanfässchen abgefüllt angeboten werden. Sein Farbton ist einheitlich — in Nuancen von gelb bis orangefarben — mit einem gleichmäßigen, aber nicht sehr intensiven Glanz. Das Gebäck hat ein vielschichtiges Eigelbaroma, das sich hin zu einem charakteristischen Geruchseindruck entwickelt — mit so unterschiedlichen Geschmacksnoten wie Karamell, Zimt und Trockenfrüchten, die durch die chemischen Reaktionen zwischen dem Zucker und den Inhaltsstoffen des Eigelbs beim Backen entstehen. Es schmeckt süßlich nach Eigelb und Zucker — in fein abgestuften Geschmacksnuancen, wie sie sich beim Backen entwickeln, — und liegt in cremiger, aber fester Konsistenz vor. Es weist eine einheitliche Struktur ohne Eigelb- oder Zuckerklümpchen auf (die jedoch einige Tage nach der Herstellung zulässig sind, wenn sie durch Kristallbildung entstehen). Die manchmal für die Verkaufsaufmachung verwendeten Oblaten sind einheitlich in mehreren möglichen Farbtönen von weiß bis cremefarben gefärbt, milchig, matt, geschmacksneutral oder mit leichtem Mehlduft. Sie haben einen *unverwechselbaren* Eigengeschmack, sind von plastisch formbarer, brüchiger Konsistenz und trocken, glatt und gleichmäßig strukturiert.

4.3. *Geografisches Gebiet:* Unter Berücksichtigung der besonderen Voraussetzungen für das Eigelb, vor allem im Hinblick auf den Farbton und den Frischezustand, ist das geografische Gebiet auf die Gemeinden am Mündungsgebiet „Ria de Aveiro“, die daran angrenzenden Lagunenbereiche und die Gemeinden am Mittellauf des Flusses Vouga begrenzt. Verwaltungstechnisch gehören die Gemeinden Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murto, Oliveira de Frades, Ovar, São Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos und Vouzela zu diesem Gebiet.

Unter Berücksichtigung der Boden- und Klimaverhältnisse bzw. -merkmale, die für die Herstellung der Oblaten und der Zuckereier, insbesondere im Hinblick auf Feuchtigkeit, Umgebungstemperatur und das entsprechende Know-how, erforderlich sind, ist das geografische Gebiet für die Herstellung und Verpackung auf die Gemeinden an der „Ria de Aveiro“ und die benachbarten Lagunenbereiche begrenzt. Verwaltungstechnisch gehören die Gemeinden Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murto, Ovar, Sever do Vouga und Vagos zu diesem Gebiet.

4.4. *Ursprungsnachweis:* An den Eigenschaften des Erzeugnisses selbst, insbesondere den physikalischen und sensorischen Merkmalen, den aus der Region stammenden Rohstoffen in ihrer besonderen Beschaffenheit, dem Know-how der Produzenten, die dieses Gewerbe seit Jahrhunderten nach einer von Generation zu Generation weitergegebenen historischen Tradition betreiben, den verschiedenen Vermarktungsformen des Gebäcks — bemalte Holz- oder Porzellanfässchen mit an die Region Aveiro erinnernden Motiven oder umhüllt von Oblaten mit aufprägten Meeresthemen (Fische, Schwimmkrabben, Miesmuscheln, Muscheln, Wellhornschnecken, Holzfässer, Fischerbojen, Herzmuscheln, Fässer mit angedeuteten Dauben und Teppichmuscheln) oder Trockenfrüchten (Walnüsse und Edelkastanien) — ist der Einfluss des Herkunftsgebiets zu erkennen. Auch durch das bestehende Kontrollsystem, das die ganze Herstellungskette von den Eierzeugungsbetrieben über die Oblatenhersteller bis hin zu den Backwarenproduzenten erfasst, ist sichergestellt, dass nur Hersteller, die die Voraussetzungen und die beschriebenen Vorschriften erfüllen, die g.g.U. für ihre Endprodukte in Anspruch nehmen können. Auf jeder Verpackung bzw. in den Verkaufsdokumenten der Erzeuger/Vertreiber ist ein fortlaufend nummeriertes Prüfzeichen angebracht, mit dem sich das Erzeugnis lückenlos bis zu den Eierzeugern zurückverfolgen lässt. Der Herkunftsnachweis kann jederzeit und über die gesamte Erzeugungskette hinweg erbracht werden.

4.5. *Herstellungsverfahren:* Nach bewährten und althergebrachten örtlichen Verfahren werden die Eier sorgfältig aufgeschlagen; das Eiweiß wird manuell oder mit Hilfe einer geeigneten Vorrichtung vom Dotter getrennt. Separat dazu wird zugleich die Zuckerlösung zubereitet, die einen mittleren Zustand zwischen dem Eindickungspunkt und dem Punkt, an dem der Zucker Fäden zieht, erreichen muss. Nach Abkühlung der Zuckerlösung wird das Eigelb untergehoben. Diese Mischung wird bei 110 °C gekocht; für diesen Vorgang ist entsprechendes Know-how entscheidend. Anschließend wird die Masse abgekühlt und ruht 24 Stunden lang; dies muss unbedingt in Trockenöfen oder an geeigneten Stellen in den „Backstuben“ der Gebäckhersteller erfolgen, da die Masse der „Ovos Moles de Aveiro“ in diesem Stadium gegenüber plötzlichen Temperaturschwankungen ziemlich anfällig ist und leicht Fremdgerüche annimmt.

Ab dieser Stufe kann die abgekühlte Masse je nachdem, in welcher Aufmachung das Endprodukt angeboten wird, folgendermaßen weiterverarbeitet werden:

— sie wird in die Fässchen eingefüllt und mit dem entsprechenden Deckel und Stretchfolie abgedeckt, damit das Erzeugnis geruchsneutral geschützt ist,

- sie wird in die Oblaten eingeformt, die anschließend in einer Handpresse und nach Klebung verpresst werden; hierbei ist die Verwendung von nicht pasteurisiertem Eiweiß unzulässig. Die Oblatenformen werden danach mit der Schere ausgetrennt und den Motiven entsprechend mit gerader Schnitfführung ausgeschnitten. Die Figuren werden auf Blechen abgelegt und trocknen dann (bei Bedarf) in Trockenöfen; sie können wahlweise mit Zuckerguss überzogen werden, da dieser zusätzlichen Schutz vor äußeren Einflüssen bietet,
- sie wird für den Direktverkauf (unverpackt) in Stielkelche (aus Ton) abgefüllt.

Angesichts der Produkteigenschaften, d. h. um Verunreinigungen zu vermeiden und das Auftreten von Veränderungen an der Masse oder den Oblaten zu verhindern, kommen „Ovos Moles de Aveiro“ originalverpackt — in Fässchen mit den zugelassenen Größen, Materialien und Motiven, in Kartonverpackungen oder unter Schutzatmosphäre nach den von der Vereinigung genehmigten Mustern — in den Handel. Bei offenem Verkauf dürfen „Ovos Moles de Aveiro“ — mit oder ohne Oblate — nur in den Backwarenbetrieben selbst angeboten werden, wobei stets die Unterlagen zum Nachweis von Herkunft, Charge und Herstellungsdatum beiliegen müssen.

„Ovos Moles de Aveiro“ müssen bei Temperaturen zwischen 8 °C und 25 °C transportiert, gelagert und zum Verkauf angeboten werden; unter diesen Bedingungen sind sie normalerweise 15 Tage lang haltbar.

#### 4.6. Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet:

##### Geschichte:

Die Herstellung von „Ovos Moles de Aveiro“ in der Stadt Aveiro ist Jahrhunderte alt. Die in Klöstern entstandene Backtradition wurde von Damen weiter gepflegt, die in den Klöstern erzogen worden waren und das Herstellungsgeheimnis von Generation zu Generation weitergaben. Urkunden belegen, dass König Manuel I. dem Jesus-Kloster in Aveiro 1502 jährlich 10 Arroben Zucker von der Insel Madeira für die Herstellung klösterlicher Süß- und Backwaren zuwies, die zur damaligen Zeit als Heilmittel in der Krankenpflege verwendet wurden. 1908 werden „Ovos Moles de Aveiro“ als Nachtisch zum Mittagmahl bei Hofe genannt; darüber berichten der berühmte portugiesische Schriftsteller Eça de Queiroz in seinen Romanen „Die Maias“ und „Die Hauptstadt“ aus dem Jahre 1888 und der bekannte brasilianische Schriftsteller Erico Veríssimo in seinem Werk „Solo de Clarineta-Memórias“ aus dem Jahre 1973. Die charakteristischen Fässchen der „Ovos Moles de Aveiro“ sind ebenso wie die dazugehörigen, fast immer mit Meeresmotiven verzierten Oblatenformen und die unverwechselbaren Verkäuferinnen häufig auf Fliesenwänden und Stichen abgebildet oder finden in volkstümlichen Gedichten, Theaterstücken und regionalen Volksliedern Erwähnung. Bereits 1856 gab es eingetragene Hersteller von Renommee.

##### Naturlandschaft:

Im Hinblick auf Klima und Vegetation ist das Flussbecken des Vouga, der in die weit ins Hinterland reichende „Ria de Aveiro“ mündet, einem weiteren auffälligen Landschaftsmerkmal, für die Region prägend. Sie bedingt auch die speziellen Gegebenheiten für die Landwirtschaft, insbesondere für den Maisanbau und die Geflügelhaltung, die sich hier entwickelt hat und an den an die „Ria“ angrenzenden Hängen stark ausgeprägt ist.

Seit jeher war das fruchtbare Schwemmland am Unter- und Mittellauf des Vouga für die Maiserzeugung gut geeignet, die nicht nur große Mengen, sondern auch hohe Qualität erbrachte. Ursprünglich diente die landwirtschaftliche Nutzung nur der Selbstversorgung, sie erreichte aber am Ende des 19. Jhs. und zu Beginn des 20. Jhs. gewerbliche Ausmaße, nachdem in den an den Fluss Vouga angrenzenden Gemeinden Betriebe mit großen Produktionskapazitäten und hohen Qualitätsstandards entstanden waren.

Der von Alters her an die Hühner verfütterte Mais trägt zweifellos dazu bei, dass auch in den nachgeschalteten Verarbeitungsstufen eine hohe, deutlich abgesetzte Qualität erreicht wird.

Auch die Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen an der „Ria“ wirken sich positiv auf die Herstellung der „Ovos Moles de Aveiro“ und der Oblaten aus, da sie dadurch eine entsprechende, dauerhafte Plastizität erhalten, wie sie sich außerhalb der Region nicht erzielen lässt.

##### Kulturelle Faktoren:

Nicht nur die Verwendung der Holz- oder Porzellanfässchen, sondern auch die für die Oblatenherstellung eingesetzten Modeln belegen eindeutig den Bezug zum Mündungsgebiet „Ria de Aveiro“ und den Meeresmotiven, wie insbesondere dem Leuchtturm an der Mündung, dem Seetangboot als Lesezeichen oder den Oblaten in Form von Fischen, Gehäusen von Meerestieren, Fässchen und Bojen; mit den Bojen wird der Standort der ausgelegten Fischernetze markiert, da der Fischfang eine weitere typische Erwerbsquelle der Region ist. Und auch nicht zu vergessen ist, dass sowohl die Spanholzfässchen (aus Pappelholz) als auch die Faience-Fässchen von alteingesessenen Gewerbebetrieben der Region aus typischen, traditionellen Materialien hergestellt werden.

4.7. *Kontrolleinrichtung:*

Name: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

Anschrift: R. Aníbal Cunha, n.º 84 Loja 5  
P-4050-046 Porto

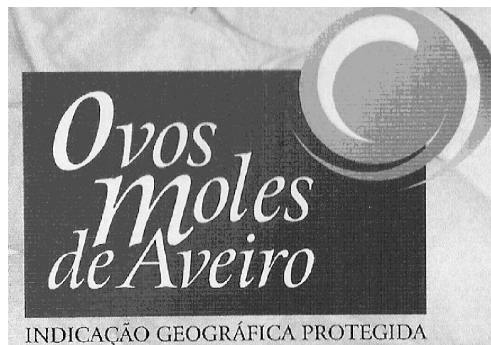
Tel. (351) 223 39 01 62

Fax (351) 272 339 01 64

E-Mail: info@sagilab.com

Das Labor SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas Lda., erfüllt anerkanntermaßen die Anforderungen der Norm 45011:2001.

4.8. *Etikettierung:* Auf der Etikettierung müssen der Hinweis „Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida“, das Prüfzeichen, das EU-Gütesiegel (nach Erlass des Schutzbescheids) und das hier abgedruckte Logo für „Ovos Moles de Aveiro“ angegeben sein:



Aus dem Prüfzeichen (mit eingepägtem Hologramm) müssen zwingend die Produktbezeichnung, der Name der privaten Kontroll- und Zulassungseinrichtung und die Seriennummer hervorgehen, anhand der sich das Erzeugnis zurückverfolgen lässt.

---