

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 306



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

54. Jahrgang
18. Oktober 2011

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
IV <i>Informationen</i>		
INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION		
Europäische Kommission		
2011/C 306/01	Euro-Wechselkurs	1
INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN		
2011/C 306/02	Angaben der Mitgliedstaaten zu staatlichen Beihilfen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001	2
2011/C 306/03	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	4
2011/C 306/04	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	5
2011/C 306/05	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	6
2011/C 306/06	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	7
2011/C 306/07	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	8

DE

Preis:
3 EUR

(Fortsetzung umseitig)

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt (Fortsetzung)	Seite
2011/C 306/08	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	9

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2011/C 306/09	Staatliche Beihilfen — Irland — Staatliche Beihilfe SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Luftverkehr — Befreiung von der Fluggaststeuer — Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV ⁽¹⁾	10
2011/C 306/10	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	17

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

Europäische Kommission

2011/C 306/11	Veröffentlichung eines Eintragungsantrags gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel	18
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

17. Oktober 2011

(2011/C 306/01)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs		
USD	US-Dollar	1,3776	AUD	Australischer Dollar	1,3406
JPY	Japanischer Yen	106,43	CAD	Kanadischer Dollar	1,3955
DKK	Dänische Krone	7,4453	HKD	Hongkong-Dollar	10,7124
GBP	Pfund Sterling	0,87400	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,7225
SEK	Schwedische Krone	9,1582	SGD	Singapur-Dollar	1,7458
CHF	Schweizer Franken	1,2365	KRW	Südkoreanischer Won	1 577,85
ISK	Isländische Krone		ZAR	Südafrikanischer Rand	10,8856
NOK	Norwegische Krone	7,7320	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	8,7746
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	HRK	Kroatische Kuna	7,4685
CZK	Tschechische Krone	24,762	IDR	Indonesische Rupiah	12 147,13
HUF	Ungarischer Forint	293,94	MYR	Malaysischer Ringgit	4,2707
LTL	Litauischer Litas	3,4528	PHP	Philippinischer Peso	59,465
LVL	Lettischer Lat	0,7049	RUB	Russischer Rubel	42,4230
PLN	Polnischer Zloty	4,2927	THB	Thailändischer Baht	42,182
RON	Rumänischer Leu	4,3320	BRL	Brasilianischer Real	2,4083
TRY	Türkische Lira	2,5514	MXN	Mexikanischer Peso	18,2857
			INR	Indische Rupie	67,4400

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Angaben der Mitgliedstaaten zu staatlichen Beihilfen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006 der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere in der Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tätige Unternehmen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 70/2001

(2011/C 306/02)

Beihilfe Nr.: SA.33657 (11/XA)le préfet de la région Bretagne
3 avenue de la Préfecture
35026 Rennes Cedex 9
FRANCE**Mitgliedstaat:** Frankreich**Region:** Francele président du Conseil régional de Bretagne
5-9 rue Martenot
35000 Rennes
FRANCE**Bezeichnung der Beihilferegulung bzw. bei Einzelbeihilfen****Name des begünstigten Unternehmens:** Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azotele directeur de l'agence de l'eau Loire-Bretagne
avenue Buffon, BP 6339
45063 Orleans Cedex 2
FRANCE**Rechtsgrundlage:**

- arrêté du préfet de la région Centre, coordonnateur du bassin Loire-Bretagne, du 18 novembre 2009, portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne (cf. disposition 10 A)
- plan de lutte contre les algues vertes du 5 février 2010
- projets de délibération du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

Internetadresse:http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note_detailee_Diagnostic-conseil_cle838b5c.pdf<http://www.bretagne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/L-eau/Plan-de-lutte-contre-les-algues-vertes>**Sonstige Auskünfte:** —**Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe:** Gesamtes nach der Regelung vorgesehene Jahresbudget: 3 EUR (in Mio.)**Beihilfehöchstintensität:** 100 %**Beihilfe Nr.:** SA.33729 (11/XA)**Inkrafttreten der Regelung:** —**Mitgliedstaat:** Italien**Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe:** 24. Oktober 2011-31. Dezember 2015**Region:** Emilia-Romagna**Zweck der Beihilfe:** Bereitstellung technischer Hilfe (Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006)**Bezeichnung der Beihilferegulung bzw. bei Einzelbeihilfen**
Name des begünstigten Unternehmens: Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia**Betroffene Wirtschaftssektoren:** Landwirtschaft, Jagd und damit verbundene Tätigkeiten**Rechtsgrundlage:**

Deliberazione Giunta Regionale n. 1275 del 5 settembre 2011,

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

M. le préfet de la région Bretagne, MM. les présidents du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

Legge Regionale n. 6 del 23 luglio 2010,

Legge Regionale n. 3 del 20 gennaio 2004,

Decreto Legislativo n. 214 del 19 agosto 2005,

Decreto Ministeriale 28 luglio 2009,

Decreto Ministeriale 7 febbraio 2011.

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: Gesamtes nach der Regelung vorgesehene Jahresbudget: 1 EUR (in Mio.)

Beihilfeshöchstintensität: 100 %

Inkrafttreten der Regelung: —

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: 4. November 2011-31. Dezember 2013

Zweck der Beihilfe: Pflanzenkrankheiten und Schädlingsbefall (Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006)

Betroffene Wirtschaftssektoren: Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Regione Emilia-Romagna
Direzione Generale Agricoltura, economia ittica, attività faunistico-venato
Viale della Fiera 8
40127 Bologna BO
ITALIA

Internetadresse:

<http://www.ermesagricoltura.it/Servizio-fitosanitario/Finanziamenti/Finanziamenti-batteriosi-dell-actinidia-PSA/Normativa-di-base/Deliberazione-n.-1275-del-5-09-20112>

Sonstige Auskünfte: —

Beihilfe Nr.: SA.33730 (11/XA)

Mitgliedstaat: Italien

Region: Basilicata

Bezeichnung der Beihilferegelung bzw. bei Einzelbeihilfen Name des begünstigten Unternehmens: Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Vaiolatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

Rechtsgrundlage:

Legge 1 luglio 1997, n. 206 Norme in favore delle produzioni agricole danneggiate da organismi nocivi;

Decreto del ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali del 28 luglio 2009 recante lotta obbligatoria per il controllo del virus Plum pox virus (PPV), agente della «Vaiolatura delle drupacee» (Sharka).

Delibera di Giunta Regionale n. 643 del 4 maggio 2011

Voraussichtliche jährliche Kosten der Regelung bzw. Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Einzelbeihilfe: Gesamtes nach der Regelung vorgesehene Jahresbudget: 0,30 EUR (in Mio.)

Beihilfeshöchstintensität: 39,20 %

Inkrafttreten der Regelung: —

Laufzeit der Regelung bzw. Auszahlung der Einzelbeihilfe: 13. Oktober 2011-31. Dezember 2012

Zweck der Beihilfe: Pflanzenkrankheiten und Schädlingsbefall (Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1857/2006)

Betroffene Wirtschaftssektoren: Anbau von Kern- und Steinobst

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde:

Regione Basilicata
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale, Economia Montana
Via Vincenzo Verrastro
85100 Potenza PZ
ITALIA

Internetadresse:

http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_554194.pdf

Sonstige Auskünfte: —

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2011/C 306/03)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Zeitpunkt und Uhrzeit der Schließung	5.9.2011
Dauer	5.9.2011-31.12.2011
Mitgliedstaat	Portugal
Bestand oder Bestandsgruppe	WHM/ATLANT
Art	Weißer Marlin (<i>Tetrapturus albidus</i>)
Gebiet	Atlantik
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Referenznummer	—

Weblink zu dem Beschluss des Mitgliedstaats:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_de.htm

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2011/C 306/04)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Zeitpunkt und Uhrzeit der Schließung	5.9.2011
Dauer	5.9.2011-31.12.2011
Mitgliedstaat	Portugal
Bestand oder Bestandsgruppe	ALF/3X14-
Art	Kaiserbarsch (<i>Beryx</i> spp.)
Gebiet	III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII und XIV (EU- und internationale Gewässer)
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Referenznummer	—

Weblink zu dem Beschluss des Mitgliedstaats:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_de.htm

(1) ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2011/C 306/05)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Zeitpunkt und Uhrzeit der Schließung	25.6.2011
Dauer	25.6.2011-31.12.2011
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand oder Bestandsgruppe	BSF/8910-
Art	Gabeldorsch (<i>Phycis blennoides</i>)
Gebiet	VIII und IX (EU- und internationale Gewässer)
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Referenznummer	887271

Weblink zu dem Beschluss des Mitgliedstaates:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_de.htm

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2011/C 306/06)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Zeitpunkt und Uhrzeit der Schließung	12.7.2011
Dauer	12.7.2011-31.12.2011
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand oder Bestandsgruppe	BSF/8910-
Art	Schwarzer Degenfisch (<i>Aphanopus carbo</i>)
Gebiet	VIII, IX und X (EU- und internationale Gewässer)
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Referenznummer	887293

Weblink zu dem Beschluss des Mitgliedstaates:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_de.htm

(1) ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2011/C 306/07)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Zeitpunkt und Uhrzeit der Schließung	13.8.2011
Dauer	13.8.2011-31.12.2011
Mitgliedstaat	Belgien
Bestand oder Bestandsgruppe	WHG/08.
Art	Wittling (<i>Merlangius merlangus</i>)
Gebiet	VIII
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Referenznummer	870462

Weblink zu dem Beschluss des Mitgliedstaats:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_de.htm

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2011/C 306/08)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Zeitpunkt und Uhrzeit der Schließung	13.8.2011
Dauer	13.8.2011-31.12.2011
Mitgliedstaat	Belgien
Bestand oder Bestandsgruppe	LEZ/8ABDE.
Art	Butte (<i>Lepidorhombus</i> spp.)
Gebiet	VIIIa, VIIIb, VIIIc und VIIf
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Referenznummer	870462

Weblink zu dem Beschluss des Mitgliedstaats:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_de.htm

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFEN — IRLAND

Staatliche Beihilfe SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Luftverkehr — Befreiung von der Fluggaststeuer

Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/C 306/09)

Mit Schreiben vom 13. Juli 2011, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Irland ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen.

Alle Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Zusammenfassung und des Schreibens zu der Maßnahme, die Gegenstand des von der Kommission eröffneten Verfahrens ist, Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind zu richten an:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Alle Stellungnahmen werden Irland übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

Am 30. März 2009 meldete Irland eine Verbrauchsteuer für den Personenluftverkehr an, die bei jedem Abflug eines Fluggastes mit einem Flugzeug von einem Flughafen zu erheben war. Zwar sollte die Steuer letztendlich über den Ticketpreis auf den Fluggast abgewälzt werden, jedoch waren die Luftfahrtgesellschaften verpflichtet, die Steuer von den mit ihren Flugzeugen reisenden Fluggästen zu erheben und abzuführen. Transfer- und Transitreisende fallen in diesem Zusammenhang nicht unter den Begriff „Fluggast“ und sind von der Entrichtung der Steuer ausgenommen. Zum Zeitpunkt der Einführung der Steuer wurde diese auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem Startflughafen und dem Zielflughafen berechnet und betrug i) 2 EUR für Reisen zwischen Flughäfen, die maximal 300 km vom Flughafen Dublin entfernt lagen, und ii) 10 EUR in allen

anderen Fällen. Infolge eines Vertragsverletzungsverfahrens galt ab 1. März 2011 ein Einheitssatz von 3 EUR für alle Distanzen. Da im vorliegenden Fall die Abreise eines Fluggastes mit einem Flugzeug den Steuertatbestand darstellt, fallen Frachtflüge und andere Verkehrsmittel nicht in den Anwendungsbereich der Steuer.

Laut einer bei der Kommission eingegangenen Beschwerde stellt die Nichtanwendung der Steuer auf Transfer- und Transitfluggäste sowie Frachtflüge eine rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe zugunsten der Fluggesellschaften Aer Lingus und Aer Arann sowie des Flughafenbetreibers Dublin Airport Authority (DAA) dar, da diese Unternehmen einen relativ hohen Anteil an solchen Fluggästen und Flügen hätten. Des Weiteren stelle die Nichtanwendung der Steuer

auf Seendienste und den Eisenbahnverkehr mutmaßlich eine staatliche Beihilfe zugunsten der in diesen Wirtschaftszweigen tätigen Betreiber dar. Der Beschwerdeführer führte ferner an, dass die Steuer bei den Ticketpreisen von Billigfluggesellschaften einen höheren Anteil ausmache als bei etablierten Fluggesellschaften, da es sich um einen Pauschalbetrag handle. Außerdem begünstige der niedrigere Steuersatz Aer Arann, da 50 % der Passagiere dieser Luftfahrtgesellschaft zu einem Bestimmungsort reisten, der mehr als 300 km vom Flughafen Dublin entfernt liege.

Nach Angaben Irlands fallen Frachtflüge und andere Verkehrsmittel wegen des relativ einfachen Anwendungssystems der Steuer nicht in deren Anwendungsbereich. Die Besteuerungspolitik sei nicht darauf ausgerichtet, auf jedes individuelle Geschäftsmodell zu passen. Betreiber von Frachtdiensten oder anderen Verkehrsmitteln als der Luftfahrt fielen nicht in den Anwendungsbereich der Steuer für die Erbringung der betreffenden Dienste. Es sei Neutralitätsgründen geschuldet, dass die Steuer nicht auf den Transfer- und Transitverkehr angewandt werde: So seien es letztendlich die Fluggäste, die die Kosten der Steuer trügen, und sie sollten nicht durch die Tatsache bestraft werden, dass eine Zwischenlandung in Irland stattfände. Des Weiteren führt Irland an, dass die Regelung einer möglichen Doppelbesteuerung in Fällen vorbeuge, in denen am Startflughafen der Reise eine ähnliche Steuer erhoben würde. Es werde ein pauschaler Steuersatz statt eines anteilmäßigen Steuersatzes auf den Ticketpreis angewandt, da es sich um eine Verbrauchsteuer handle. Abgesehen von der Verwaltungslast würde eine Steuer in Form eines prozentualen Anteils am Ticketpreis den Weg für Steuerumgehungen öffnen, da die Luftfahrtgesellschaften dann versuchen würden, die Tarife zu senken und gleichzeitig die Einnahmen über Zusatzgebühren zu erhöhen. Zu den niedrigeren Steuersätzen für kürzere Strecken (gültig seit 1. März 2011) gab Irland an, dass diese auf der Tatsache beruhten, dass die Preise für näher gelegene Zielorte üblicherweise günstiger seien. Irland zweifelte außerdem an, dass Aer Arann durch den niedrigeren Satz begünstigt werde, da auch der Beschwerdeführer auf einem Großteil der Strecken tätig sei, für die der niedrigere Steuersatz gelte. Daher sei für Irland nicht zu erkennen, inwiefern das Bestehen eines niedrigeren Steuersatzes für kürzere Strecken eine staatliche Beihilfe für Aer Arann und Aer Lingus darstellen könne.

Um bestimmen zu können, ob die mutmaßliche Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, muss im vorliegenden Fall hauptsächlich geprüft werden, ob das Kriterium der Selektivität erfüllt ist, d. h., ob die Maßnahme bestimmte Unternehmen begünstigt, die sich in einer rechtlichen und faktischen Situation befinden, die mit Blick auf die Ziele, die mit der in Rede stehenden Maßnahme verfolgt werden, vergleichbar ist.

Für andere Verkehrsmittel gelten andere Rechts-, Regulierungs- und Steuersysteme als für den Luftverkehr. Auch ihre faktische Situation unterscheidet sich von der von Luftverkehrsbetreibern. Daher ist die Nichtanwendung der Steuer auf andere Verkehrsträger nicht selektiv.

Da Frachtverkehrsbetreiber in einem anderen Geschäftsfeld mit einer anderen Kundenart tätig sind und es sich beim Fracht- und Passagierverkehr um nicht substituierbare Dienste handelt, befinden sich die betreffenden Betreiber nicht in derselben faktischen Situation wie die Betreiber von Flugpassagierdiensten. Die Nichtanwendung der Steuer auf den Frachtverkehr kann daher nicht als selektiv eingestuft werden.

Die Nichtanwendung der Steuer auf Transfer- und Transitfluggäste entspricht der Logik und dem Wesen des Steuersystems und ist daher nicht selektiv. Die Steuer soll auf der Grundlage der Distanz zwischen dem Start- und dem Zielort der Reise erhoben werden. Die Nichtanwendung der Steuer auf Transfer- und Transitpassagiere ist logisch, da dadurch alle Fluggäste in derselben Weise unabhängig von ihrer Reisedistanz besteuert werden (und nicht sowohl für den ersten als auch für den zweiten Reiseabschnitt). Darüber hinaus rechtfertigt die Vermeidung einer Doppelbesteuerung, dass Transfer- und Transitpassagiere nicht in den Anwendungsbereich der Steuer fallen.

Zur Anwendung eines pauschalen Steuersatzes anstelle eines prozentualen ist anzumerken, dass es den Mitgliedstaaten freisteht, zwischen beiden Modellen zu wählen. Verbrauchsteuern wie die in Rede stehende Steuer werden üblicherweise per Einheit erhoben und somit im Gegensatz zu Verkaufsabgaben nicht prozentual zum Wert. Pauschale Steuersätze machen somit naturgemäß bei einem niedrigeren Gesamtpreis einen höheren Anteil aus. Die Differenz zwischen hohen und niedrigen Preisen wird jedoch nicht beeinflusst. Daher hat es nicht den Anschein, dass traditionelle Airlines gegenüber Billigfluggesellschaften einen Vorteil haben. Des Weiteren könnten Steuern, deren Höhe sich anteilmäßig zum Ticketpreis verhält, dazu führen, dass Unternehmen ihre Tarife senken und gleichzeitig Transaktions- oder Zusatzkosten erhöhen.

Zu den unterschiedlichen Steuersätzen, die zwischen dem 30. März 2009 und dem 1. März 2011 galten, stellte die Kommission in einem Arbeitspapier fest, dass keine Unterscheidung zwischen nationalen Flügen und Flügen innerhalb der Europäischen Union vorgenommen werden darf. Nach der Beschlussfassungspraxis der Kommission ist eine solche Unterscheidung als selektiv einzustufen, wenn sie nicht logisch begründet werden kann. Dies wurde auch vom Gerichtshof eindeutig festgestellt. Das Argument Irlands, dass Flüge auf längeren Strecken teurer seien und daher höhere Gebühren erhoben werden könnten, ohne dass diese im Vergleich zum Preis unverhältnismäßig seien, ist nicht stichhaltig, da Tickets für inländische Bestimmungsorte nicht zwangsläufig (wesentlich) niedriger sind als Tickets für Flüge zu anderen EU-Bestimmungsorten. Daher scheinen niedrigere Steuersätze Unternehmen innerhalb des Referenzsystems einen selektiven Vorteil zu verschaffen. Da auch alle anderen Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt sind, stellt die Maßnahme eine staatliche Beihilfe dar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass weder die Nichtanwendung der Steuer auf den Frachtverkehr und andere Verkehrsmittel als der Luftfahrt noch die Nichtanwendung der Steuer auf Transfer- und Transitpassagiere staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Die Festlegung eines Pauschalbetrags anstelle eines prozentualen Anteils am Ticketpreis stellt auch keine staatliche Beihilfe dar. Die zwischen dem 30. März 2009 und dem 1. März 2011 erfolgte Anwendung eines niedrigeren Steuersatzes für inländische Flüge scheint jedoch eine staatliche Beihilfe darzustellen, über deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt Zweifel bestehen.

Nach Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates können alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden.

SCHREIBEN

„1. PROCEDURE

- (1) By letter of 21 July 2009, registered at the Commission the following day under number CP 231/2009, the Commission received a complaint from an airline operator regarding alleged unlawful and illegal State aid measures, which were in place in Ireland.
- (2) By letter of 28 July 2009, the Commission forwarded the complaint to the Irish authorities and asked for their position on the claims brought forward therein.
- (3) By letter of 26 August 2009, the Irish authorities asked for an extension of the deadline to reply, which the Commission accepted in letter of 3 September 2009.
- (4) On 15 October 2009, the Irish authorities responded to the letter of the Commission. Their reply was registered at the Commission on the same day.
- (5) Since the alleged aid had been implemented without prior notification to the Commission, the case was registered as a non-notified measure, 11/NN.

2. DESCRIPTION OF THE ALLEGED AID

2.1. The Irish Air Travel Tax

- (6) As of 30 March 2009, the Irish authorities introduced an excise duty on air passenger transport. The national legal basis for the tax is Section 55 of the Finance (No 2) Act 2008, which introduces an excise duty referred to as the “air travel tax” which the airlines operators are liable to pay in respect of “every departure of a passenger on an aircraft from an airport” located in Ireland. While the tax *in fine* is intended to be passed on to the passengers via the ticket price, it is thus the airline operators that are liable to pay the tax.
- (7) At the time of the introduction of the tax, it was levied on the basis of the distance between the airport where the journey began and the airport where the journey ended, at the rate of (i) EUR 2 in the case of a journey from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport; and (ii) EUR 10 in any other case.
- (8) Following an investigation by the Commission regarding a possible infringement of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community⁽¹⁾ and the Treaty provisions on free provision of services, the rates were changed as of 1 March 2011 so that a single tax rate of EUR 3 is applicable to all departures, regardless of the distance travelled.

- (9) In the legal basis, a passenger is defined as a person other than a member of the crew of the aircraft travelling on an aircraft, but the definition explicitly excludes transfer and transit passengers. A *transfer passenger* is defined as a passenger who arrives on a flight to an airport and who departs from the airport on a further flight, other than to the airport where the passenger’s journey originated, where both flights are part of a single booking and where the length of time between the scheduled time of arrival of the flight to the airport and the scheduled time of departure of the flight from that airport is maximum six hours. A *transit passenger* is a passenger who is on board an aircraft which lands at an airport in the course of its journey and who continues his or her journey on that aircraft. This means effectively that transfer and transit passengers fall outside of the scope of the tax.

Examples: New York–Shannon– Dublin	Tax payable: EUR 0
New York–Dublin	Tax payable: EUR 0
Dublin–Shannon– New York	Tax payable: EUR 10
Dublin–New York	Tax payable: EUR 10

- (10) Since the taxable event is the departure of a *passenger on an aircraft*, cargo flights and other modes of transport fall outside of the scope of the tax.

2.2. Alleged illegal and unlawful State aid

- (11) First, the complainant argues that the non-application of the tax to cargo transport results in State aid to cargo operator Aer Lingus and to Dublin Airport Authority (DAA), which manages, operates and develops Dublin, Cork and Shannon airports, and manages domestic and international airport retail and airport investment.
- (12) Second, the complainant claims that the non-application of the tax to maritime services and rail transport results in State aid to operators in these sectors.
- (13) Third, it is claimed that the non-application of the tax to transfer and transit passengers and cargo flights constituted illegal and incompatible State aid granted to DAA and to Air Lingus and Air Arann, since these undertakings have a relatively high proportion of such passengers and flights.
- (14) Fourth, according to the complaint, the use of fixed tax rates (as opposed to the use of a tax that is proportional to the ticket price) imposes a proportionally heavier charge on low fare passengers and discriminate against the business models used by low-cost carriers, which are based on small margins and high numbers of passengers in order to maximise revenues from ancillary services. Therefore, low-cost carriers cannot pass the full cost of the tax on to their passengers.

⁽¹⁾ OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

(15) Fifth, the complainant claims that the differentiated tax rates favour Aer Arann since 50 % of the passengers carried by that airline travel to destinations located at less than 300 km from Dublin airport.

(16) The complainant estimates that the aid provided to DAA, Aer Lingus and Aer Arann stemming from the exemptions of cargo traffic, transfer and transit passengers and the lower tax rate for shorter flights in total amounts to at least EUR 50 million per year.

2.3. The opinion of the Irish authorities

(17) According to the Irish authorities, the use of a fixed tax rate instead of a proportion of the ticket price stems from the fact that the tax is an excise duty and, as such, a fixed amount. Apart from being administratively burdensome, using a percentage of the ticket price would open up for circumvention since airlines would then strive to reduce fares while raising revenues via ancillary fees (credit card handling, online check-in, baggage handling, charging for sports equipment carried, etc.).

(18) As to the lower tax rate for shorter routes, the Irish authorities explained that it was based on the fact that the prices are normally lower for closer destinations. They pointed out that there is only one domestic route on which the complainant and Aer Arann compete. On that route, close to 40 % of the flights are operated by the complainant. For routes abroad benefiting from the lower rate (western UK), the complainant operates more than 40 % of the scheduled flights, while Aer Arann and Aer Lingus have smaller shares. Therefore, the Irish authorities do not see how the fact that there is a lower rate for shorter routes would constitute State aid to Aer Arann and Aer Lingus.

(19) With respect to the non-imposition of the tax on cargo flights and other modes of transport than air transport, the Irish authorities argue that this is due to the relatively simple application of the tax. Taxation policy is not designed to fit with any particular individual business model. Any operator of cargo service or other modes of transport than air transport would fall outside of the scope of the tax for the provision of such services.

(20) As to the non-application of the tax on transfer and transit passengers, the Irish authorities state that the fact that any first leg of an overall journey is not subject to the tax ensures that the passenger is not punished because a route includes a stopover in order to get to the final destination. The Irish authorities furthermore indicate that other countries with air passenger taxes, such as the United Kingdom, normally exclude transfer and transit passengers from the scope of the tax.

(21) Therefore, in the opinion of the Irish authorities, the tax and its non-applicability in respect of cargo transport and other means of transport than air transport and of certain categories of passengers does not amount to aid within the meaning of Article 107(1) of the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter the "TFEU").

Neither do the use of a fixed tax rate and the differentiated tax rates in force between 30 March 2009 and 1 March 2011.

3. ASSESSMENT

3.1. Existence of aid under Article 107(1) of the TFEU

(22) By virtue of Article 107(1) of the TFEU, "any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the internal market".

(23) In order to be caught by Article 107(1) of the TFEU, a measure must thus be selective⁽¹⁾. The Court has held that that Article requires assessment of whether, under a particular legal regime, a national measure is such as to favour "certain undertakings or the production of certain goods" in comparison with others which, in the light of the objective pursued by that regime, are in a comparable factual and legal situation⁽²⁾.

(24) The selective advantage may derive from an exception to the tax provisions of a legislative, regulatory or administrative nature or from a discretionary practice on the part of the tax authorities. However, the selective nature of a measure may be justified by "the nature or general scheme of the system"⁽³⁾. The Commission must therefore examine whether such exemptions are justified by the nature or the general principles of the tax system in the Member State. If that is the case, the measure is not considered to be aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU.

(25) According to established case-law⁽⁴⁾, a fiscal measure is selective if it constitutes a departure from the normal application of the general tax framework. First, the Commission therefore has to identify the relevant tax system of reference.

(26) As regards taxation, the Commission notes that, in principle, the definition of the system of taxation falls within the exclusive competence of the Member States.

⁽¹⁾ See Case C-66/02 (*Italy v Commission*) [2005] ECR I-10901, paragraph 94.

⁽²⁾ See, for example, Cases C-143/99 (*Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*) [2001] ECR I-8365, paragraph 41; C-308/01 (*GIL Insurance and Others*) [2004] ECR I-4777, paragraph 68; and C-172/03 (*Heiser*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; C-88/03 (*Portugal*) [2006] ECR I-7115, paragraph 54; C-172/03 (*Wolfgang Heiser v Finanzamt Innsbruck*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; and C-169/08 (*Presidente del Consiglio dei Ministri v Regione Sardegna*) [2009] ECR I-10821, paragraph 61.

⁽³⁾ See, for example, Case 173/73 (*Italy v Commission*) [1974] ECR 709, as well as point 13 et seq. of Commission Notice on the application of the State aid rules to measures relating to direct business taxation (OJ C 384, 10.12.1998, p. 3).

⁽⁴⁾ See, for example, the judgments in the mentioned Case C-88/2003 (*Portugal*), paragraph 56, and in Case C-487/08 P (*British Aggregates*) [2008] ECR I-10505, paragraphs 81-83.

In designing its taxation system, the Irish authorities chose, on the one hand, to define the taxable event of the air travel tax as the departure of a passenger from an airport situated in Ireland. The taxation legislation at hand aims at regulating the payment of duties on passengers departing on a plane from an airport located in Ireland. In the case at hand, the Commission considers the system of reference to be the taxation of air passengers departing from an airport situated in Ireland.

- (27) The objective of the system of reference is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget.
- (28) First, *other modes of transport* than air transport fall outside of the reference system. Different legal, regulatory and taxation systems apply to different modes of transport. For example, aviation fuel is exempted from fuel taxation⁽¹⁾ and, as from 1 January 2012, the aviation sector will, contrary to some other modes of transport, be included in the EU Emission Trading Scheme⁽²⁾. It is therefore impossible to identify one single reference tax system that would apply to all modes of transport. Differences in the legal (regulatory) and factual situations of operators of various modes of transport can also justify the application of different tax systems (e.g. security and safety regulations are different, traffic management systems are different and the support for and need for infrastructure varies). Therefore, the Commission finds that other modes of transport than air transport are not to be included in the reference system for the air passenger taxes subject to assessment. The air travel tax can thus not be considered to provide the maritime and rail sectors with a selective advantage.
- (29) With respect to *cargo operations*, the Commission notes that some legislative systems cover both air passenger and cargo transport⁽³⁾, while other systems are separate for the two types of transport⁽⁴⁾. However, cargo traffic is a different business with a very different customer base. Also, from the view of the final consumer, the service provided by cargo operators is not substitutable to the one provided by operators in the passenger air transport market. Since cargo operators are not in the same factual

situation as operators in the air passenger transport market, the fact that they are excluded from the scope of the reference system cannot be considered to provide them with a selective advantage.

- (30) On the contrary, *transfer and transit passengers* are passengers departing from an Irish airport and thus would appear to be part of the reference system. The non-application of the taxes on such passengers constitutes a derogation from that system. In accordance with the selectivity analysis set out by the Court, it must however be determined whether the exemption derives directly from the basic or guiding principles of the tax system in the Member State. In this context, the Irish authorities referred to reasons of neutrality from the perspective of the passenger, who cannot always determine itself the route to its final destination. That would also be the reason why countries with similar taxes normally exclude such passengers.
- (31) In this regard the Commission recalls that when it examined the possible establishment of a European flight tax in 2005, the Commission services provided some guidance about the feasibility of such taxes. In a 2005 staff working paper⁽⁵⁾, the Commission pointed out the specific attention required by the issue of passengers in transit and of connecting flights. The Commission recommended the exclusion of transfer and transit passengers for tax neutrality reasons. Moreover, an exclusion of such passengers would avoid the risk of double taxation in the event that the airport of departure, situated in another Member State, levies a similar tax. The non-imposition of the tax on transfer and transit passengers allows different systems of air ticket taxes to coexist in the absence of tax harmonisation.
- (32) The objective and structure of the travel tax system is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget. If the tax was to be levied on transfer and transit passengers, the airline operator may have to pay the tax twice for a journey with a stopover. It therefore seems that the non-application of the tax on transfer and transit passengers, which results in passengers being taxed the same way independently of the route travelled, falls within the nature and logic of the relevant tax systems. In addition, the avoidance of double taxation justifies that transfer and transit passengers are not covered by the tax. Consequently, the Commission finds that the non-imposition of the tax on transport of transfer and transit passengers is in the nature and logic of the system and is, thus, not selective.
- (33) With respect to the use of *fixed tax rates* instead of a percentage of the ticket price, it should be noted that the Member States, as part of their exclusive competence in designing their tax systems, are entitled to choose between fixed and proportional rates. By nature, fixed

⁽¹⁾ For example, Article 14(b) of Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (OJ L 283, 31.10.2003, p. 51) sets out that Member States shall exempt energy products supplied for use as fuel for air navigation other than private pleasure-flying from taxation.

⁽²⁾ See Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (OJ L 8, 13.1.2009, p. 3).

⁽³⁾ For example, as mentioned, the EU Emission Trading Scheme will as from 2012 apply to the entire aviation industry.

⁽⁴⁾ For example, while cargo transport is covered by VAT, this is not the case for passenger transport (see, for example, Article 371 (Annex X, Part B, point 10) of Council Directive 2006/112/EC of 28 November 2006 on the common system for value added tax (OJ L 347, 11.12.2006, p. 1), and Article 2(1)(c) of the same Directive according to which VAT should be levied on cargo transport).

⁽⁵⁾ Commission staff working document, 1.9.2005, SEC(2005) 1067.

amounts represent a higher part of lower total prices. However, the difference between higher and lower prices is left untouched. The Commission therefore thinks that traditional airlines do not have an advantage in comparison with low-cost carriers. Moreover, as mentioned by the Irish authorities, proportional taxes could encourage companies to reduce fares and at the same time increase transaction or ancillary costs in order to circumvent the tax. Therefore, the Commission does not consider the use of fixed tax rates *per se* to be selective.

- (34) As regards the period between 30 March 2009 and 1 March 2011, the Commission observes that the air travel tax system provided for two *different rates*: one general or normal rate applicable to nearly all flights and a reduced rate for journeys from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport. The Commission finds the normal rate to constitute part of the reference system, while the reduced rate, that is applicable to a well delimited category of flights, appears to be an exception from the reference system. The reduced rate does not seem to be justified on the basis of the distance between the beginning and the final destination of the journey. First, it is not applicable on the basis of the actual length of the journey, but on the basis of the distance between Dublin airport and the destination. Second, the structure and objective nature of the tax does not appear to be related to the distance of the journey, but with the fact of departing from an Irish airport. The connection with the fiscal authority, the taxable event and the externalities for the Irish society of passengers departing from an Irish airport is precisely the same regardless of the destination of the flight. Airline operators are also in the same legal and factual situation with regard to this objective. Moreover, the tax system is not characterised by an articulated differentiation in the tax level in relation to the flights distance, but it fixes only two rates: one for very short distance flights from Dublin airport and the other for all other flights. This criterion favours flights within Ireland and to certain western parts of the United Kingdom and, consequently, it discriminates between national and intra-Community flights. As pointed out in the mentioned Staff working paper, that several rates could be introduced, but that no discrimination could be made between national and intra-Community flights⁽¹⁾. Such differentiation should be considered as selective if it is not within the nature or general scheme of the system. This has also been set out by the Court⁽²⁾, which has stated that “since airport taxes directly and automatically influence the price of the journey, differences in the taxes to be paid by passengers will automatically be reflected in the transport cost, and thus, [...], access to domestic flights will be favoured over access to intra-Community flights”. In the case at hand, the Irish authorities argued that longer distance flights are more expensive and a higher charge could thus be raised without being disproportional in relation to the price. The Commission finds that the price of tickets to domestic destinations is not necessarily lower than the ones of flights to other EU

destinations. The lower tax rate does therefore not appear to be justified by the nature or the general scheme of the air travel tax and is therefore a selective measure.

- (35) The fact that the Irish authorities allowed a lower tax rate than the normal one to be applied results in a loss of tax revenue for the State and is therefore financed from State resources. Since such relief is decided upon by the national authorities, it is imputable to the State. The airline operators benefiting from the lower rate are undertakings that compete on markets that are open for competition and the reduced rate therefore distorts or threatens to distort competition on the internal market and is likely to affect trade between Member States.
- (36) Since all criteria in Article 107(1) of the TFEU seem to be fulfilled, the measure appears to constitute State aid to airline operators that have operated the routes benefiting from the reduced rate. It seems moreover that those routes are essentially operated by Irish air carriers (Air Lingus, Air Arann and Ryanair). Therefore, the Commission has to verify whether the reduced rate has been a means for the Irish authorities to provide an advantage to national air carriers compared to other EU operators.
- (37) Consequently, the Commission does not consider that the exclusion of cargo traffic and of transport of transfer and transit passengers from the scope of the tax results in State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. Neither is the use of fixed tax rates caught by that Article.
- (38) On the contrary, it appears that the lower tax rates applied in the case of a journey from an Irish airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport between 30 March 2009 and 1 March 2011 constitute State aid to air carriers operating the routes that have benefited from that lower rate.

3.2. Compatibility of the aid with the TFEU

- (39) According to Article 107(3)(c) of the TFEU, aid may be considered to be compatible with the internal market if it aims at facilitating the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest. The aid does not appear to fall within the scope of any guidelines for compatibility of State aid issued by the Commission in this context. As it appears to constitute an operating aid that discriminates between flights within the EU, it cannot be considered to be compatible directly under Article 107(3)(c) of the TFEU. Therefore, the Commission has doubts as to the compatibility of the aid under that Article.
- (40) The aid in question does not either fall within any other exemption specified in Article 107(2) or 107(3) of the TFEU.

⁽¹⁾ Commission staff working paper, 1.9.2005, SEC(2005) 1067, p. 5.

⁽²⁾ See, for example, Cases C-92/01 (*Georgios Stylianakis v Elliniko Dimosio*) [2003] ECR I-1291, paragraph 28; and C-70/99 *Commission v Portugal* [2001] ECR I-4845, paragraph 20.

(41) Consequently, the Commission has, at this stage, doubts as to the compatibility of the aid measure with the TFEU and in accordance with Article 4(4) of Regulation (EC) No 659/1999 ⁽¹⁾ the Commission has decided to open the formal investigation procedure, thereby inviting Ireland to submit its comments.

4. DECISION

(42) The Commission has decided that the non-application of the air travel tax on cargo flights and other means of transport than air transport, as well as on transfer and transit passengers does not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. The Commission find that the use of a fixed rate as opposed to a proportion of the ticket price does not fall within the scope of that Article. However, the Commission finds that the use of a lower rate over the period 30 March 2009 to 1 March 2011 for flights within 300 km from Dublin airport seems to constitute State aid to the air carriers that have operated the routes benefiting from it and, at this stage, it finds no basis for compatibility thereof.

(43) In light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 108(2) of the TFEU, requests Ireland to submit its comments and to provide all information that may help to assess the measure, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to all recipients of the aid immediately.

(44) The Commission warns Ireland that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. It will also inform interested parties in the EFTA countries which are signatories to the EEA Agreement, by publication of a notice in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union* and will inform the EFTA Surveillance Authority by sending a copy of this letter. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.“

⁽¹⁾ OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV)

Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/C 306/10)

1. Am 11. Oktober 2011 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Alstom Holdings (Frankreich), das der französischen Unternehmensgruppe Alstom angehört, und die Unternehmen Bouygues Immobilier SA („Bouygues Immobilier“, Frankreich) und Exprim SAS („Exprim“, Frankreich), zwei Tochtergesellschaften der französischen Unternehmensgruppe Bouygues, erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen an einem neugegründeten Gemeinschaftsunternehmen die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen Embix SAS („Embix“, Frankreich).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Alstom Holdings: hält Beteiligungen an den Unternehmen der Alstom-Gruppe, die in der Herstellung von Ausrüstungen und in der Lieferung von Dienstleistungen in den Bereichen Verkehrswesen sowie Energieerzeugung und -übertragung tätig sind,
- Bouygues Immobilier: Vermarktung von Immobilien und Bereitstellung von Wohnungen, Niedrig-Energie-Komplexen und Gewerbeparks sowie Durchführung städtebaulicher Maßnahmen,
- Exprim: Dienstleistungen in den Bereichen Verwaltung von Gebäudeinfrastrukturen und multitechnische Wartung,
- Embix: Anbieter intelligenten Energiemanagements für große Dienstleistungsparks und Niedrig-Energie-Komplexe.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die EG-Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der EG-Fusionskontrollverordnung fallen könnte ⁽²⁾ in Frage.

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.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 (nachstehend „EG-Fusionskontrollverordnung“ genannt).

⁽²⁾ ABl. C 56 vom 5.3.2005, S. 32 („Bekanntmachung über ein vereinfachtes Verfahren“).

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

EUROPÄISCHE KOMMISSION

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

(2011/C 306/11)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates ⁽¹⁾ Einspruch gegen den Antrag einzulegen. Der Einspruch muss innerhalb von sechs Monaten ab dieser Veröffentlichung bei der Europäischen Kommission eingehen.

EINZIGES DOKUMENT

VERORDNUNG (EG) Nr. 510/2006 DES RATES**„VADEHAVSLAM“****EG-Nr.: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009****g.g.A. (X) g.U. ()****1. Name:**

„Vadehavslam“

2. Mitgliedstaat oder Drittland:

Dänemark

3. Beschreibung des Agrarerzeugnisses oder des Lebensmittels:**3.1 Erzeugnisart:**

Klasse 1.1 Fleisch (und Schlachtnebenerzeugnisse), frisch

3.2 Beschreibung des Erzeugnisses, für das der unter Punkt 1 aufgeführte Name gilt:

Der Name „Vadehavslam“ bezeichnet Schlachtkörper und Fleischteilstücke von Lämmern, die in dem festgelegten geografischen Gebiet geboren und aufgezogen worden sein müssen.

Die Schafe gehören zur Rasse des Texel-Schafs oder sind Kreuzungen des Texel-Schafs mit anderen traditionell im Marschland gehaltenen Schafrassen (andere Rassen bedeutet, dass gelegentlich für das erste Ablammen ein Texel-Schaf mit einem Widder des Suffolk-Schafs oder des Gotland-Pelzschafs gepaart wird).

Ziel kontinuierlicher Zuchtarbeit war es, ein Schaf zu züchten, das nicht nur den Gegebenheiten seines natürlichen Lebensraums bestens angepasst ist, sondern auch große, fleischreiche Lämmer liefert. Darüber hinaus unterscheidet sich bedingt durch das Gras, das die Lämmer als Futter auf den Marschweiden vorfinden, ihr Fleisch von Lammfleisch aus anderen Landesteilen.

Qualitätsanforderungen für die Schlachtkörper der Lämmer:

Schlachtgewicht: 19-25 kg

Konformation: min. 6

Fleischfarbe: 3-4

Fettabdeckung: 1-2-3

(1) ABl. L 93 vom 31.3.2006, S. 12.

Der Schlachtzeitpunkt (Alter des Lamms bei der Schlachtung) hängt vom Schlachtgewicht ab, das zwischen 19 und 25 kg betragen muss. Das für die Schlachtung verantwortliche Unternehmen hat außerdem im Schlachthof eine Beschau der Fettabdeckung des Schlachtkörpers vorzunehmen. (Früher wurde eine Mitteilung über die Mindestqualitätsanforderungen für Lammfleisch zugrunde gelegt, die weitgehend der geltenden Mitteilung der Schlachtgenossenschaft Danish Crown bzgl. Fleisch landwirtschaftlicher Nutztiere entsprach. Da die genannte Mitteilung über die Qualitätsanforderungen für Lammfleisch nicht mehr verwendet wird, ist nunmehr das für die Schlachtung verantwortliche Unternehmen gehalten, im Schlachthof eine Beschau der Fettabdeckung des Schlachtkörpers vorzunehmen.)

3.3 Rohstoffe:

—

3.4 Futter (nur für Erzeugnisse tierischen Ursprungs):

In der Winterperiode muss die Fütterung zu mindestens 50 % mit Futtermitteln erfolgen, die in dem abgegrenzten Gebiet erzeugt wurden. Die Lämmer werden im Winter mit Gras, Mais und Silage gefüttert und erhalten während des letzten Teils des Mastzeitraums Heu mit zugesetzter Gerste.

Die Tiere müssen mindestens viereinhalb Monate pro Jahr in der Marsch und auf dem Deichvorland des festgelegten geografischen Gebiets weiden.

3.5 Besondere Erzeugungsschritte, die in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen müssen:

— Die Lämmer müssen in dem abgegrenzten Erzeugungsgebiet geboren sein und aufgezogen werden.

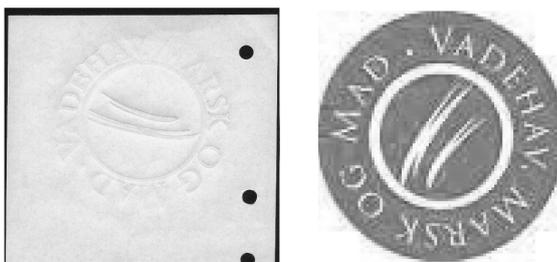
3.6 Besondere Vorschriften für Vorgänge wie Schneiden, Reiben, Verpacken usw.:

—

3.7 Besondere Vorschriften für die Etikettierung:

Alle geschlachteten Tiere werden mit dem Logo des Erzeugerverbands „Vadehav, Marsk og Mad“ (etwa: Essensqualität aus dem Marschland des Wattenmeeres) gestempelt.

Das Logo muss auf der Verpackung des Enderzeugnisses erscheinen und ist auf die geschlachteten Tiere aufzustempeln, damit die Rückverfolgbarkeit gewährleistet ist.



4. Kurzbeschreibung der Abgrenzung des geografischen Gebiets:

Bei dem abgegrenzten Erzeugungsgebiet handelt es sich um die Wattenmeerregion (Vadehavsregionen) im Südwesten Dänemarks. Zur Wattenmeerregion gehören die drei Inseln Rømø, Mandø und Fanø sowie das dahinterliegende Festland, wo die dänische Wattenmeerregion im Süden durch die Staatsgrenze zu Deutschland begrenzt wird. Im Norden entspricht die Begrenzung des geografischen Gebiets der nördlichen Grenze des Nationalparks Vadehavet. Im Osten wird das Gebiet durch die Fernverkehrsstraße A11 abgegrenzt.

5. Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet:

5.1 Besonderheit des geografischen Gebiets:

Die Stadt Ribe wurde etwa im Jahre 710 als Handelsplatz gegründet. Durch archäologische Ausgrabungen konnte dokumentiert werden, welche Waren von dort aus verkauft wurden. Zu den Erzeugnissen, die schon in früherer Zeit auf dem örtlichen Markt gehandelt wurden, gehörten Schafe und Lämmer. Die Schafe und Lämmer stammten aus den Dörfern der Marschen entlang des Wattenmeeres. Die Bauern des Marschlandes betrieben demnach schon in der Eisenzeit die Zucht von Schafen und Lämmern.

Die Erzeugung von „Vadehavslam“ (Wattenmeerlämmern) gründet sich auf die lange Tradition der Schafhaltung und Lämmeraufzucht im Marschland. Jedes Jahr wurde das Gebiet von Sturmfluten heimgesucht, die das Ackerland überschwemmten. Das Meer hinterließ fruchtbaren Schlick und schuf damit die Voraussetzungen für die saftigen Wiesen in der Marsch, auf denen die Tiere im Sommer weideten und von denen das Winterfutter gewonnen werden konnte.

In einem Artikel über Bodenuntersuchungen in der Marsch („Jordbundsundersøgelse i marsken“), der 1968 in der Pflanzenbauzeitschrift „Tidskrift for planteavl“ erschien, befasste sich Lorens Hansen ausschließlich mit Bodenproben aus dem Marschland. Darin hieß es: „Marschböden sind von Natur aus sehr reich an Kalium, was durch ihren hohen Lehmanteil und ihre Entstehungsgeschichte bedingt ist.“ Im normalen Ackerboden wird der Natriumwert nur selten ermittelt, da der Natriumgehalt sehr niedrig und für die Bodenstruktur ohne Belang ist. Marschböden weisen dagegen oft einen sehr hohen Natriumgehalt auf, der auf das Meersalz zurückzuführen ist, welches sich bei der Marschbildung absetzt.

In der Marsch wachsen zahlreiche robuste Gräserarten, die zwar für die herkömmliche Landwirtschaft sich nicht sonderlich als Kulturpflanzen eignen, jedoch nahezu ideale Weideflächen bieten. Die robusten Gräser, die in der Marsch gedeihen, sind nährstoffreich und zugleich widerstandsfähig gegen unterschiedliche Witterungsbedingungen. Gerade der raue, salzige Einfluss des Wattenmeeres macht das Gebiet zu einem einzigartigen Weideland. Folgende Kräuter und Gräser sind vor allem auf dem Deichvorland zu finden:

- Am innersten Deichrand wachsen feines Gras, selbstaussäender kleiner Weißklee, Hornklee, Klappertopf, Hahnenfuß und Graselken.
- Im niedriger gelegenen Gelände wachsen Strandflieder, Stranddreizack sowie etwas grobes Gras.
- Im äußersten/niedrigsten Teil des Deichvorlandes wachsen Salzschwaden und Queller.

5.2 Besonderheit des Erzeugnisses:

Die Lämmer sind dank der kontinuierlichen Zuchtbemühungen gut an das Leben in der rauen Natur der Marschwiesen und des Deichvorlandes angepasst. Die Zuchtarbeit hat zugleich große, fleischreiche Lämmer mit einer fettarmen Fleischstruktur hervorgebracht. Das als „Vadehavslam“ bezeichnete Fleisch weist eine charakteristische salzige Geschmacksnote auf.

5.3 Ursächlicher Zusammenhang zwischen dem geografischen Gebiet und einer bestimmten Qualität, dem Ansehen oder sonstigen Eigenschaften des Erzeugnisses:

Die raue Natur und die spezifischen Bodenverhältnisse stellen hohe Anforderungen an die Landwirte, die in der Wattenmeerregion die Lämmeraufzucht betreiben. Die Landwirte in dem abgegrenzten Erzeugungsgebiet machen sich ihr reiches fachliches Wissen und ihre generationenlange Erfahrung zunutze, um kräftige und gesunde Lämmer unter den natürlichen Gegebenheiten zu züchten, wie sie entlang des Wattenmeeres herrschen.

Die Lämmer sind groß und fleischreich, und ihr Fleisch hat eine typische salzige Geschmacksnote, die auf die speziellen Aufzuchtbedingungen in dem geografischen Gebiet zurückgeht. Wenn das Marschland mit Meerwasser überflutet wird, werden dem Boden Salz und Mineralien zugeführt. Die Lämmer weiden auf den Marschen, wo das Gras einen hohen Kalium- und Natriumgehalt besitzt, der sich somit auf den Geschmack des Lammfleisches mit dem Namen „Vadehavslam“ auswirkt und ihm seine besondere Qualität und sein charakteristisches salziges Aroma verleiht.

Das unter der Bezeichnung „Vadehavslam“ vermarktete Lammfleisch ist seit vielen Jahren ein bekanntes Produkt in ganz Dänemark.

In der Werbung der Fremdenverkehrsorganisationen für die Wattenmeerregion und den Nationalpark Vadehavet wird die Erzeugung des als „Vadehavslam“ bezeichneten Fleisches als wichtiges Charakteristikum dieser Gegend beschrieben.

Hinweis auf die Veröffentlichung der Spezifikation:

http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25_PDF_word_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning_af_foedevare/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf

Abonnementpreise 2011 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE