

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 27



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

54. Jahrgang
1. Februar 2011

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

2011/58/EU:

- ★ **Beschluss des Rates vom 25. Oktober 2010 über die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Königreich Marokko zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten im Namen der Union** 1

2011/59/EU:

- ★ **Beschluss des Rates vom 25. Oktober 2010 über die Unterzeichnung — im Namen der Union — eines Abkommens in Form eines Protokolls zwischen der Europäischen Union und der Arabischen Republik Ägypten zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten, die die Handelsbestimmungen des Europa-Mittelmeer-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Arabischen Republik Ägypten andererseits betreffen** 2

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) Nr. 72/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Sardellen im Gebiet VIII für Schiffe unter der Flagge Frankreichs** 3
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 73/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Hering in den EU-Gewässern und norwegischen Gewässern des Gebiets IV nördlich von 53° 30' N für Schiffe unter der Flagge Frankreichs** 5

Preis: 3 EUR

(Fortsetzung umseitig)

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

★ Verordnung (EU) Nr. 74/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Kabeljau in den internationalen Gewässern der Gebiete I und IIb für Schiffe unter der Flagge Frankreichs	7
★ Verordnung (EU) Nr. 75/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Blauen Marlin im Atlantik für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union	9
★ Verordnung (EU) Nr. 76/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Schwarzen Degenfisch in EU-Gewässern und Gewässern außerhalb der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit von Drittländern in den Gebieten VIII, IX und X für Schiffe unter der Flagge Spaniens	11
★ Verordnung (EU) Nr. 77/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Gabeldorsch in den EU-Gewässern und Gewässern außerhalb der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit von Drittländern der Gebiete V, VI und VII für Schiffe unter der Flagge Spaniens	13
★ Verordnung (EU) Nr. 78/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Seezunge in den Gebieten VIIa und VIIb für Schiffe unter der Flagge Spaniens	15
★ Verordnung (EU) Nr. 79/2011 der Kommission vom 28. Januar 2011 über ein Fangverbot für Schwarzen Heilbutt im Gebiet NAFO 3LMNO für Schiffe unter Flagge Spaniens	17
Verordnung (EU) Nr. 80/2011 der Kommission vom 31. Januar 2011 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise	19
Verordnung (EU) Nr. 81/2011 der Kommission vom 31. Januar 2011 zur Festsetzung der ab dem 1. Februar 2011 im Getreidesektor geltenden Einfuhrzölle	21

BESCHLÜSSE

2011/60/EU:

★ Entscheidung der Kommission vom 27. Januar 2010 über die staatliche Beihilfe C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakei — Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava in der Slowakei und Ryanair (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 183) ⁽¹⁾	24
---	----

2011/61/EU:

★ Beschluss der Kommission vom 31. Januar 2011 gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angemessenheit des Datenschutzniveaus im Staat Israel im Hinblick auf die automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2011) 332) ⁽¹⁾	39
--	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

BESCHLUSS DES RATES

vom 25. Oktober 2010

über die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Königreich Marokko zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten im Namen der Union

(2011/58/EU)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 24. Februar 2006 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit den Partnern im Mittelmeerraum zur Festlegung eines Mechanismus zur Beilegung von Streitigkeiten über Handelsbestimmungen.
- (2) Diese Verhandlungen wurden von der Kommission im Benehmen mit dem nach Artikel 207 des Vertrags bestellten Ausschuss nach den vom Rat erlassenen Verhandlungsrichtlinien geführt.
- (3) Diese Verhandlungen sind abgeschlossen; am 9. Dezember 2009 wurde ein Abkommen zwischen der Europäischen Union und dem Königreich Marokko zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten (im Folgenden „Abkommen“) paraphiert.
- (4) Das Abkommen sollte unterzeichnet werden —

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Königreich Marokko zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten wird, vorbehaltlich seines Abschlusses, im Namen der Union genehmigt ⁽¹⁾.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen vorbehaltlich seines Abschlusses im Namen der Union zu unterzeichnen.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 25. Oktober 2010.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

C. ASHTON

⁽¹⁾ Der Wortlaut des Abkommens wird gemeinsam mit dem Beschluss über seinen Abschluss veröffentlicht.

BESCHLUSS DES RATES**vom 25. Oktober 2010**

über die Unterzeichnung — im Namen der Union — eines Abkommens in Form eines Protokolls zwischen der Europäischen Union und der Arabischen Republik Ägypten zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten, die die Handelsbestimmungen des Europa-Mittelmeer-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Arabischen Republik Ägypten andererseits betreffen

(2011/59/EU)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 24. Februar 2006 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit den Partnern im Mittelmeerraum zur Festlegung eines Mechanismus zur Beilegung von Streitigkeiten über Handelsbestimmungen.
- (2) Diese Verhandlungen wurden von der Kommission im Benehmen mit dem nach Artikel 207 des Vertrags bestellten Ausschuss nach den vom Rat erlassenen Verhandlungsrichtlinien geführt.
- (3) Diese Verhandlungen sind abgeschlossen und am 27. April 2010 wurde ein Abkommen in Form eines Protokolls (im Folgenden „Protokoll“) zwischen der Europäischen Union und der Arabischen Republik Ägypten zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten, die die Handelsbestimmungen des Europa-Mittelmeer-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Arabischen Republik Ägypten andererseits betreffen ⁽¹⁾, paraphiert.
- (4) Das Protokoll sollte unterzeichnet werden —

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Abkommens in Form eines Protokolls zwischen der Europäischen Union und der Arabischen Republik Ägypten zur Festlegung eines Mechanismus für die Beilegung von Streitigkeiten, die die Handelsbestimmungen des Europa-Mittelmeer-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Arabischen Republik Ägypten andererseits betreffen (im Folgenden „Protokoll“), wird, vorbehaltlich seines Abschlusses, im Namen der Union genehmigt ⁽²⁾.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Protokoll vorbehaltlich seines Abschlusses im Namen der Union zu unterzeichnen.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 25. Oktober 2010.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

C. ASHTON

⁽¹⁾ ABl. L 304 vom 30.9.2004, S. 39.

⁽²⁾ Der Wortlaut des Abkommens wird gemeinsam mit dem Beschluss über seinen Abschluss veröffentlicht.

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 72/2011 DER KOMMISSION

vom 28. Januar 2011

über ein Fangverbot für Sardellen im Gebiet VIII für Schiffe unter der Flagge Frankreichs

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen⁽²⁾ sind die Quoten für das Jahr 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Artikel 1

Ausschöpfung der Quote

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

Artikel 2

Verbote

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,

Lowri EVANS

Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Nr.	59/T&Q
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	ANE/08.
Art	Sardellen (<i>Engraulis encrasicolus</i>)
Gebiet	VIII
Zeitpunkt	1.12.2010-28.2.2011

VERORDNUNG (EU) Nr. 73/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Hering in den EU-Gewässern und norwegischen Gewässern des Gebiets IV
nördlich von 53° 30' N für Schiffe unter der Flagge Frankreichs**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen ⁽²⁾ sind die Quoten für das Jahr 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Artikel 1**Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

Artikel 2**Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

Artikel 3**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Nr.	52/T&Q
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	HER/4AB.
Art	Hering (<i>Clupea harengus</i>)
Gebiet	EU-Gewässer und norwegische Gewässer von IV nördlich von 53° 30' N
Zeitpunkt	11.11.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 74/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Kabeljau in den internationalen Gewässern der Gebiete I und IIb für Schiffe unter der Flagge Frankreichs**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen ⁽²⁾ sind die Quoten für das Jahr 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Artikel 1**Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

Artikel 2**Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

Artikel 3**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Nr.	51/T&Q
Mitgliedstaat	Frankreich
Bestand	COD/1/2B.
Art	Kabeljau (<i>Gadus morhua</i>)
Gebiet	Internationale Gewässer von I und IIb
Zeitpunkt	11.11.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 75/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Blauen Marlin im Atlantik für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen ⁽²⁾ sind die Quoten für das Jahr 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge eines der im Anhang genannten Mitgliedstaaten führen oder in einem dieser Mitgliedstaaten registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Artikel 1**Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die den ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaaten für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

Artikel 2**Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge eines der im Anhang genannten Mitgliedstaaten führen oder in einem dieser Mitgliedstaaten registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

Artikel 3**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Nr.	50/T&Q
Mitgliedstaat	Europäische Union – alle Mitgliedstaaten
Bestand	BUM/ATLANT
Art	Blauer Marlin (<i>Makaira nigricans</i>)
Gebiet	Atlantik
Zeitpunkt	20.11.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 76/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Schwarzen Degenfisch in EU-Gewässern und Gewässern außerhalb der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit von Drittländern in den Gebieten VIII, IX und X für Schiffe unter der Flagge Spaniens**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 1359/2008 des Rates vom 28. November 2008 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft für bestimmte Bestände von Tiefseearten (2009 und 2010) ⁽²⁾ sind die Quoten für die Jahre 2009 und 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 352 vom 31.12.2008, S. 1.

ANHANG

Nr.	57/DSS
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand	BSF/8910-
Art	Schwarzer Degenfisch (<i>Aphanopus carbo</i>)
Gebiet	EU-Gewässer und Gewässer außerhalb der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit von Drittländern in den Gebieten VIII, IX und X
Zeitpunkt	30.10.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 77/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Gabeldorsch in den EU-Gewässern und Gewässern außerhalb der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit von Drittländern der Gebiete V, VI und VII für Schiffe unter der Flagge Spaniens**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 1359/2008 des Rates vom 28. November 2008 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft für bestimmte Bestände von Tiefseearten (2009 und 2010) ⁽²⁾ sind die Quoten für die Jahre 2009 und 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 352 vom 31.12.2008, S. 1.

ANHANG

Nr.	55/DSS
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand	GFB/567-
Art	Gabeldorsch (<i>Phycis blennoides</i>)
Gebiet	EU-Gewässer und Gewässer außerhalb der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit von Drittländern der Gebiete V, VI und VII
Zeitpunkt	30.10.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 78/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Seezunge in den Gebieten VIIIa und VIIIb für Schiffe unter der Flagge Spaniens**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen ⁽²⁾ sind die Quoten für das Jahr 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

Artikel 1**Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

Artikel 2**Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

Artikel 3**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Nr.	58/T&Q
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand	SOL/8AB
Art	Seezunge (<i>Solea solea</i>)
Gebiet	VIIIa und VIIIb
Zeitpunkt	20.11.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 79/2011 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2011****über ein Fangverbot für Schwarzen Heilbutt im Gebiet NAFO 3LMNO für Schiffe unter Flagge Spaniens**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 36 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 53/2010 des Rates vom 14. Januar 2010 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den EU-Gewässern sowie für EU-Schiffe in Gewässern mit Fangbeschränkungen ⁽²⁾ sind die Quoten für das Jahr 2010 festgelegt.
- (2) Nach den der Kommission übermittelten Angaben haben die Fänge aus dem im Anhang der vorliegenden Verordnung genannten Bestand durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, die für 2010 zugeteilte Quote erreicht.
- (3) Daher muss die Befischung dieses Bestands verboten werden —

*Artikel 1***Ausschöpfung der Quote**

Die Fangquote für den im Anhang dieser Verordnung genannten Bestand, die dem ebenfalls im Anhang genannten Mitgliedstaat für das Jahr 2010 zugeteilt wurde, gilt ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt als ausgeschöpft.

*Artikel 2***Verbote**

Die Befischung des im Anhang dieser Verordnung genannten Bestands durch Schiffe, die die Flagge des im Anhang genannten Mitgliedstaats führen oder in diesem Mitgliedstaat registriert sind, ist ab dem im Anhang festgesetzten Zeitpunkt verboten. Nach diesem Zeitpunkt insbesondere verboten sind das Aufbewahren an Bord, das Umsetzen, das Umladen und das Anlanden von Fängen aus diesem Bestand, die von den genannten Schiffen getätigt werden.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

Lowri EVANS

*Generaldirektor für maritime Angelegenheiten
und Fischerei*

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 26.1.2010, S. 1.

ANHANG

Nr.	54/T&Q
Mitgliedstaat	Spanien
Bestand	GHL/N3LMNO
Art	Schwarzer Heilbutt (<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>)
Gebiet	NAFO 3LMNO
Zeitpunkt	16.11.2010

VERORDNUNG (EU) Nr. 80/2011 DER KOMMISSION**vom 31. Januar 2011****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 der Kommission vom 21. Dezember 2007 mit Durchführungsbestimmungen zu den Verordnungen (EG) Nr. 2200/96, (EG) Nr. 2201/96 und (EG) Nr. 1182/2007 des Rates im Sektor Obst und Gemüse ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 138 Absatz 1,

in Erwägung nachstehenden Grundes:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 für die in ihrem Anhang XV Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 138 der Verordnung (EG) Nr. 1580/2007 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 2011 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche
Entwicklung

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 350 vom 31.12.2007, S. 1.

ANHANG

Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code ⁽¹⁾	Pauschaler Einfuhrwert
0702 00 00	IL	116,3
	JO	73,2
	MA	61,8
	TN	128,8
	TR	109,0
	ZZ	97,8
0707 00 05	EG	182,1
	JO	200,0
	MA	100,1
	TR	170,8
	ZZ	163,3
0709 90 70	MA	68,9
	TR	132,7
	ZZ	100,8
0805 10 20	AR	41,5
	BR	41,5
	EG	52,6
	MA	52,3
	TN	67,7
	TR	73,1
	ZA	41,5
0805 20 10	ZZ	52,9
	IL	163,3
	MA	72,8
	TR	79,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	ZZ	105,2
	CN	60,4
	IL	111,5
	JM	94,5
	MA	104,0
	PK	50,3
	TR	63,3
	US	79,6
0805 50 10	ZZ	80,5
	AR	45,3
	EG	41,5
	TR	55,7
	UY	45,3
0808 10 80	ZZ	47,0
	BR	55,2
	CA	96,6
	CL	90,0
	CN	118,1
	NZ	78,5
	US	128,3
0808 20 50	ZZ	94,5
	CN	62,5
	US	133,3
	ZA	101,7
	ZZ	99,2

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

VERORDNUNG (EU) Nr. 81/2011 DER KOMMISSION**vom 31. Januar 2011****zur Festsetzung der ab dem 1. Februar 2011 im Getreidesektor geltenden Einfuhrzölle**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾,gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 642/2010 der Kommission vom 20. Juli 2010 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates hinsichtlich der Einfuhrzölle im Getreidesektor ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 2 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 ist der Einfuhrzoll auf Erzeugnisse der KN-Codes 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (Weichweizen hoher Qualität), 1002, ex 1005, ausgenommen Hybrid zur Aussaat, und ex 1007, ausgenommen Hybrid zur Aussaat, gleich dem für diese Erzeugnisse bei der Einfuhr geltenden Interventionspreis zuzüglich 55 % und abzüglich des cif-Einfuhrpreises für die betreffende Sendung. Dieser Zoll darf jedoch den Zollsatz des Gemeinsamen Zolltarifs nicht überschreiten.

- (2) Gemäß Artikel 136 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 werden zur Berechnung des Einfuhrzolls gemäß Absatz 1 desselben Artikels für die dort genannten Erzeugnisse regelmäßig repräsentative cif-Einfuhrpreise festgestellt.

- (3) Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010 ist der für die Berechnung des Einfuhrzolls auf Erzeugnisse der KN-Codes 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (Weichweizen hoher Qualität), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 und 1007 00 90 zugrunde zu legende Preis der nach der Methode in Artikel 5 der genannten Verordnung bestimmte tägliche repräsentative cif-Einfuhrpreis.

- (4) Es sind die Einfuhrzölle für den Zeitraum ab dem 1. Februar 2011 festzusetzen; diese gelten, bis eine Neufestsetzung in Kraft tritt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ab dem 1. Februar 2011 werden die im Getreidesektor gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 geltenden Einfuhrzölle in Anhang I der vorliegenden Verordnung unter Zugrundelegung der in Anhang II angegebenen Bestandteile festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 2011 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 31. Januar 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche
Entwicklung

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 187 vom 21.7.2010, S. 5.

ANHANG I

Ab dem 1. Februar 2011 für die Erzeugnisse gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 geltende Einfuhrzölle

KN-Code	Warenbezeichnung	Einfuhrzoll ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	HARTWEIZEN hoher Qualität	0,00
	mittlerer Qualität	0,00
	niederer Qualität	0,00
1001 90 91	WEICHWEIZEN, zur Aussaat	0,00
ex 1001 90 99	WEICHWEIZEN hoher Qualität, anderer als zur Aussaat	0,00
1002 00 00	ROGGEN	0,00
1005 10 90	MAIS, zur Aussaat, anderer als Hybridmais	0,00
1005 90 00	MAIS, anderer als zur Aussaat ⁽²⁾	0,00
1007 00 90	KÖRNER-SORGHUM, zur Aussaat, anderer als Hybrid-Körner-Sorghum	0,00

⁽¹⁾ Für Ware, die über den Atlantik oder durch den Suez-Kanal nach der Union geliefert wird (siehe Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010), kann der Zoll ermäßigt werden um

- 3 EUR/t, wenn sie in einem Hafen am Mittelmeer oder Schwarzen Meer entladen wird,
- 2 EUR/t, wenn sie in einem Hafen in Dänemark, Estland, Irland, Lettland, Litauen, Polen, Finnland, Schweden, im Vereinigten Königreich oder an der Atlantikküste der Iberischen Halbinsel entladen wird.

⁽²⁾ Der Zoll kann pauschal um 24 EUR/t ermäßigt werden, wenn die Bedingungen nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010 erfüllt sind.

ANHANG II

Berechnungsbestandteile für die Zölle in Anhang I

14.1.2011-28.1.2011

1. Durchschnittswerte für den in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010 genannten Bezugszeitraum:

(EUR/t)

	Weichweizen ⁽¹⁾	Mais	Hartweizen hoher Qualität	Hartweizen mittlerer Qualität ⁽²⁾	Hartweizen niederer Qualität ⁽³⁾	Gerste
Börsennotierungen	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Notierung	268,47	189,24	—	—	—	—
FOB-Preis USA	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Golf-Prämie	77,83	11,33	—	—	—	—
Prämie/Große Seen	—	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Positive Prämie von 14 EUR/t inbegriffen (Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010).⁽²⁾ Negative Prämie von 10 EUR/t (Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010).⁽³⁾ Negative Prämie von 30 EUR/t (Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010).

2. Durchschnittswerte für den in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 642/2010 genannten Bezugszeitraum:

Frachtkosten: Golf von Mexiko–Rotterdam: 18,68 EUR/t

Frachtkosten: Große Seen–Rotterdam: — EUR/t

BESCHLÜSSE

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 27. Januar 2010

über die staatliche Beihilfe C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakei — Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava in der Slowakei und Ryanair

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 183)

(Nur der slowakische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/60/EU)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1 AEUV ⁽¹⁾,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den oben genannten Artikeln ⁽²⁾ und unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

11. Juni 2008 übermittelte die Slowakische Republik ihre Stellungnahme bei der Eröffnung des Verfahrens an die Kommission.

(2) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens und zur Veröffentlichung der Anordnung zur Auskunftserteilung wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁴⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum der Veröffentlichung zur fraglichen Maßnahme zu äußern.

(3) Die Kommission hat in dieser Sache Äußerungen von zwei Beteiligten erhalten. Am 11. September 2008 leitete sie die Äußerungen per E-Mail an die Slowakei weiter und gab der Slowakei Gelegenheit zur Stellungnahme. Auf Verlangen der slowakischen Behörden fand am 26. November 2008 eine Besprechung statt. Die Bemerkungen der Slowakei gingen am 17. Dezember 2008 per E-Mail bei der Kommission ein.

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 11. März 2008 unterrichtete die Kommission die Slowakische Republik über ihren Beschluss, das in Artikel 108 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags) vorgesehene Verfahren gegen die Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava und Ryanair (im Folgenden die „Vereinbarung“ oder die „Vereinbarung mit Ryanair“) einzuleiten und zugleich eine Anordnung zur Auskunftserteilung gemäß den Bestimmungen von Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ⁽³⁾ [jetzt Artikel 108 AEUV] (im Folgenden „Verfahrensverordnung“) für alle Unterlagen, Daten und Informationen zu veröffentlichen, die für die beihilferechtliche Würdigung der fraglichen Maßnahme durch die Kommission notwendig sind. Am

2. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

(4) In ihrem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens stellte die Kommission fest, dass Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. (im Folgenden „BTS“ oder „der Flughafen“) der wichtigste internationale Flughafen der Slowakischen Republik ist. Anteilseigner von BTS sind derzeit das Ministerium für Verkehr, Post und Telekommunikation der Slowakischen Republik (34 %) und der Nationale Vermögensfonds der Slowakischen Republik ⁽⁵⁾ (im Folgenden „der Nationale Vermögensfonds“ mit 66 %).

⁽⁴⁾ Siehe Fußnote 2.

⁽⁵⁾ Der Nationale Vermögensfonds ist ein 1991 nach dem Gesetz des Nationalrats Nr. 253/1991 Zb. *über die Kompetenzen der Organe der Slowakischen Republik in Angelegenheiten der Übertragung von Staatsvermögen auf andere Personen und über den Nationalen Vermögensfonds der Slowakischen Republik* eingesetzter Rechtsträger (detaillierte Informationen hierzu siehe unter <http://www.natfund.gov.sk/>). Er wurde hauptsächlich gegründet, um das für die Privatisierung ermittelte Staatsvermögen auf nichtstaatliche Organe zu übertragen. Der Fonds steht unter der direkten Aufsicht des Nationalrats der Slowakischen Republik, dem sein Haushalt mit Vorschlägen zur Verwendung des Fondsvermögens gemäß Artikel 28 Absatz 3 Buchstabe b des Gesetzes, sein Jahresabschluss und sein jährlicher Tätigkeitsbericht zur Billigung vorgelegt wird.

⁽¹⁾ Mit Wirkung zum 1. Dezember 2009 wurden Artikel 87 und Artikel 88 des EG-Vertrags zu Artikel 107 und Artikel 108 AEUV. Die beiden Bestimmungen sind in ihrem wesentlichen Gehalt identisch. Für die Zwecke dieser Entscheidung sind die Bezugnahmen auf Artikel 107 bzw. Artikel 108 AEUV als Bezugnahmen auf Artikel 87 bzw. Artikel 88 des EG-Vertrags zu verstehen.

⁽²⁾ ABl. C 173 vom 8.7.2008, S. 9.

⁽³⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

- (5) Der Beschluss zur Einleitung des Verfahrens beruht auf den vom Beschwerdeführer vorgelegten und in den Medien ⁽⁶⁾ verbreiteten Informationen, denen zufolge BTS Ryanair auf der Grundlage einer am 5. Dezember 2005 geschlossenen Vereinbarung eine Ermäßigung auf Flughafenentgelte für neue Liniendienste und bestehende Zielorte (d. h. Zielorte, die bereits zuvor von diesem Flughafen angefliegen wurden) einräumt. Diese Vereinbarung gilt bis zum 30. Juni 2016.
- (6) In der Vereinbarung mit Ryanair ist angeblich ein so genanntes „Serviceentgelt“ (Paketpreis für verschiedene Dienstleistungen) festgelegt, das die Flugzeugabfertigung und zugehörige Dienste, Fluggastdienste, Vorfelddienste, Beladungsaufsicht, Kommunikation und Flugbetrieb, Unterstützungsdienstleistungen sowie Terminal- und Infrastrukturdienste abdeckt.
- (7) Die zu zahlenden Entgelte sind angeblich deutlich niedriger als in der Entgeltordnung, die im Luftfahrthandbuch ⁽⁷⁾ (Aeronautical Information Publication, im Folgenden „AIP“) offiziell veröffentlicht wurde. Die Höhe des Serviceentgelts richtet sich angeblich danach, ob das Luftfahrtunternehmen einen neuen Zielort im Liniendienst oder einen bereits bestehenden Zielort bedient. Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die Entgelte laut AIP und die von Ryanair angeblich gezahlten Entgelte:

Tabelle 1

Vergleich der Entgelte laut AIP und der Entgelte in der Vereinbarung mit Ryanair

(in EUR)

	Entgelte laut AIP ⁽¹⁾	Von Ryanair angeblich gezahlte Entgelte für neue Zielorte ⁽²⁾	Ermäßigung für neue Zielorte	Von Ryanair gezahlte Entgelte für bestehende Zielorte ⁽³⁾	Ermäßigung für bestehende Zielorte
Landeentgelt	780				
Fluggastentgelt	2 030				
Entgelt für Bodenabfertigung	250 ⁽⁴⁾				
Gesamt	3 060	[...] ^(*)	(...)	(...)	(...)

⁽¹⁾ Für die Berechnungen wurden eine Boeing 737-800 mit 189 Sitzen, ein Auslastungsfaktor von 83 % und ein maximales Startgewicht (MTOM) von 69,9 Tonnen zugrunde gelegt.

⁽²⁾ Die Vereinbarung sieht angeblich eine erhebliche Ermäßigung auf die Entgelte vor — bei einem bestimmten Auslastungsfaktor (157 Fluggäste) zahlt Ryanair an den Flughafen eine Pauschalgebühr von [...] pro Fluggast [...] für 157 Fluggäste; Abflug und Ankunft) für die neu eingerichtete Linienverbindung.

⁽³⁾ Das Serviceentgelt für bestehende Zielorte beträgt angeblich [...] pro Boeing 737-800 (Abflug und Ankunft).

⁽⁴⁾ Die Bodenabfertigungsentgelte unterliegen gesonderten Vereinbarungen zwischen Flughafen und Luftfahrtunternehmen. Nach Angaben des Beschwerdeführers schlägt ein sehr günstiges Abfertigungsentgelt mit ca. 250 EUR pro Flugzeug zu Buche.

^(*) Vertrauliche Information.

- (8) Das so genannte Serviceentgelt für neue Zielorte würde für alle Zielorte während der ersten 12 Monate nach Inkrafttreten der Vereinbarung gelten. Für jedes Folgejahr wird das Serviceentgelt für neue Zielorte um [...] angehoben. Nach den ersten [...] Jahren soll das Serviceentgelt für neue Zielorte die Höhe des Serviceentgelts für bestehende Zielorte erreichen. Das Serviceentgelt würde auch ein Abstellentgelt enthalten. Außerdem würde eine etwaige künftige Einführung neuer Entgelte, die Ryanair nicht zu entrichten hätte, die Differenz zwischen dem ermäßigten Tarif und dem AIP-Tarif noch weiter vergrößern.
- (9) Angesichts der vorstehenden Ausführungen wurden in dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens die folgenden drei Fragen aufgeworfen:

— ob die Entscheidung von BTS über den Abschluss einer Vereinbarung mit Ryanair den slowakischen Behörden zurechenbar ist;

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

⁽⁷⁾ Der Beschwerdeführer legte der Kommission eine im AIP veröffentlichte und ab Dezember 2005 gültige Gebührenliste vor:

— Landeentgelt: 425 SKK (ca. 11,20 EUR) pro Tonne (MTOM);
 — Abstellentgelt: 9 SKK (ca. 0,237 EUR) pro Tonne pro Stunde;
 — Fluggastentgelt: 490 SKK (ca. 12,90 EUR) pro Fluggast;
 — Anflug- und Flugsicherungsentgelt: 230 SKK (ca. 6,07 EUR) pro Tonne.

Lande-, Abstell- und Fluggastentgelte werden an den Flughafen gezahlt. Die Entgelte für Anflug- und Flugplatzkontrolle werden von den Flugsicherungsdiensten der Slowakischen Republik eingezogen.

- ob sich BTS mit der Gewährung einer Ermäßigung auf Flughafenentgelte für neue und bestehende Zielorte von Ryanair beim Abschluss der Vereinbarung bis zum 30. Juni 2016 wie ein marktwirtschaftlich handelnder Investor verhalten hat, und
 - falls die Serviceentgelte für neue und bestehende Zielorte einer staatlichen Beihilfe gleichkommen, ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (10) In Bezug auf die erste Frage stellte die Kommission bei der Einleitung des Prüfverfahrens fest, dass am 22. Oktober 2007 die Anteilseigner von BTS auf Vorschlag des Ministeriums für Verkehr, Post und Telekommunikation der Slowakischen Republik den neuen Vorsitzenden des BTS-Verwaltungsrats ernannten. Daher äußerte die Kommission Zweifel an der Behauptung der slowakischen Behörden, dass die Vereinbarung nicht dem Staat zurechenbar sei.
- (11) In Bezug auf die zweite Frage hatte die Kommission zu prüfen, ob das Verhalten von BTS in diesem besonderen Fall von Rentabilitätsaussichten geleitet war und ob es sich bei der angeblichen Vorteilsgewährung zugunsten von Ryanair um einen Vorteil handelt, der unter normalen Marktbedingungen nicht zustande gekommen wäre.
- (12) Die slowakischen Behörden hatten diesbezüglich argumentiert, dass BTS als Flughafenbetreiber wie jedes andere Unternehmen am Markt tätig sei, d. h. die Entgelte seiner Dienstleistungen für Luftfahrtunternehmen am Flughafen für jeden Kunden individuell auf der Grundlage von Verhandlungen, also durch Vereinbarung zwischen den Parteien und im Einklang mit seiner Geschäftspolitik, festlegt.
- (13) Außerdem hatten sie geltend gemacht, dass die Gewährung von Ermäßigungen gängige Geschäftspraxis gegenüber allen Luftfahrtunternehmen sei und die Ermäßigungen „den Luftfahrtunternehmen einen Anreiz bieten, mehr Fluggäste zum Flughafen zu befördern. Dadurch kann der Flughafenbetreiber BTS höhere Einnahmen aus den Entgelten seiner Dienstleistungen für die Luftfahrtunternehmen sowie aus weiteren geschäftlichen Aktivitäten am Flughafen erzielen, die zwar nicht luftfahrtgebunden sind, jedoch darauf abzielen, den Flughafen für die Fluggäste attraktiver zu machen; anders ausgedrückt stellt die Unterstützung der Aktivitäten von Luftfahrtunternehmen eine direkte Unterstützung für die Entwicklung des Flughafens selbst dar.“
- (14) Die slowakischen Behörden legten der Kommission jedoch weder den Wortlaut der Vereinbarung noch Einzelheiten zu den Umständen vor, unter denen sie geschlossen worden war. Daher äußerte die Kommission in ihrem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens Zweifel, ob das Verhalten von BTS von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleitet war. Es konnte daher nicht ausgeschlossen werden, dass der Abschluss der Vereinbarung Ryanair einen Vorteil verschafft hat, der dem Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht zugute gekommen wäre.
- (15) In Bezug auf die dritte Frage äußerte die Kommission Zweifel, ob im vorliegenden Fall die Bedingungen für die Vereinbarkeit im Sinne der Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (im Folgenden „die Leitlinien von 2005“) ⁽⁸⁾ erfüllt worden sind und ob die staatliche Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen ist.
- (16) In der gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verfahrensverordnung veröffentlichten Anordnung zur Auskunftserteilung wurde die Slowakische Republik ersucht, alle Unterlagen, Informationen und Daten vorzulegen, die für die beihilferechtliche Würdigung der Maßnahme erforderlich sind, insbesondere:
- den Wortlaut der Vereinbarung;
 - Studien, interne Unterlagen oder sonstige Dokumente, auf deren Grundlage die Vereinbarung ausgehandelt wurde;
 - den Geschäftsplan des Flughafens und sonstige strategische Unterlagen im Zusammenhang mit der Geschäftsstrategie gegenüber Ryanair;
 - Regelungen/Umstände, unter denen die Entgelte mit anderen Luftfahrtunternehmen ausgehandelt wurden, und Entgeltpolitik für andere Luftfahrtunternehmen mit Verbindungen nach/von Bratislava (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope);
 - die eventuell bestehenden Gesellschaftervereinbarungen zwischen dem Nationalen Vermögensfonds und dem slowakischen Staat in Bezug auf BTS, und
 - die in Randnummer 70 des Beschlusses zur Einleitung des Verfahrens angeforderten Informationen.
- ### 3. STELLUNGNAHME DER SLOWAKEI
- (17) Die slowakischen Behörden legten zunächst Hintergrundinformationen zu den Zielorten vor, die auf dem Flughafen im Jahr 2008 von Ryanair (11 Ziele) und anderen Luftfahrtunternehmen (SkyEurope: 9 Ziele im Linienverkehr und 9 Sommerziele; ČSA: 1 Ziel; Air Slovakia: 4 Ziele; Lufthansa: 1 Ziel und Aeroflot: 1 Ziel) bedient wurden.

⁽⁸⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

- (18) In ihren Ausführungen machten die slowakischen Behörden geltend, dass das AIP die Standardentgelte des Flughafens enthalte. Zur Verbesserung seiner Rentabilität und zur höheren Auslastung seiner Kapazitäten könne der Flughafen jedoch auf der Grundlage individueller Vereinbarungen Ermäßigungen auf diese Standardentgelte gewähren. Diese Ermäßigungen basierten auf verschiedenen Kriterien, etwa auf der Zahl der beförderten Fluggäste, Häufigkeit der bedienten Strecken und/oder der Eröffnung neuer Strecken. Falls das Luftfahrtunternehmen die in einer individuellen Vereinbarung festgelegten Kriterien nicht erfülle, verliere es den Anspruch auf die Ermäßigungen.
- (19) Die slowakischen Behörden führten zudem aus, dass BTS als Wirtschaftsunternehmen für seine Preisstrategie und die Rentabilität seiner mit den verschiedenen Luftfahrtunternehmen geschlossenen Vereinbarungen selbst verantwortlich sei. BTS lege dem Beirat lediglich seine jährliche Gesamtstrategie in Bezug auf die Zahl der Fluggäste am Flughafen, seine Gesamteinnahmen und -ausgaben, Investitionen und Mittel zur Finanzierung dieser Investitionen vor. Bei der Präsentation dieser jährlichen Strategie würden jedoch keine näheren Details zu einzelnen Luftfahrtunternehmen oder einzelnen Vereinbarungen dargelegt.
- (20) Des Weiteren wiesen die slowakischen Behörden darauf hin, dass sie aufgrund der Unabhängigkeit von BTS nicht in der Lage seien, der Kommission Informationen über die Rentabilität der einzelnen Strecken oder einschlägige Unterlagen über den Verhandlungsprozess für die Vereinbarung mit Ryanair vorzulegen.
- (21) Für die slowakischen Behörden beruht die Vereinbarung zwischen BTS und Ryanair auf wirtschaftlichen Bedingungen und umfasst keine staatliche Beihilfe.

3.1. Vereinbarung mit Ryanair vom 5. Dezember 2005

- (22) Die slowakischen Behörden legten eine Kopie der von BTS und Ryanair am 5. Dezember 2005 geschlossenen Vereinbarung „Airport Services Agreement“ vor. Die Vereinbarung enthält die betrieblichen und finanziellen Bedingungen, unter denen Ryanair gewerbliche Flüge zum/vom Flughafen einrichtet und durchführt. Die Vereinbarung trat mit dem Datum der Unterzeichnung des Vertrags (d. h. am 5. Dezember 2005) in Kraft und endet am 30. Juni 2016.
- (23) Die Vereinbarung wurde ohne Exklusivklausel geschlossen; d. h. die Beteiligten stimmten zu, dass die Ryanair in der Vereinbarung eingeräumten Konditionen auch anderen Luftfahrtunternehmen, die sich zu einem gleichwertigen Aktivitätsniveau auf dem Flughafen verpflichten, transparent und diskriminierungsfrei gewährt werden können.
- (24) Ryanair verpflichtete sich in dieser Vereinbarung zur Zahlung von Entgelten für täglich mindestens [...] Strecken ab dem 1. Juli 2009, und zwar auch für den Fall, dass es weniger Strecken im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 30. Juni 2016 bedient. Im Gegenzug verpflichtete sich BTS zur Bereitstellung ausreichender Einrichtungen, damit Ryanair diese vereinbarte Mindestzahl von täglich [...] Strecken bedienen kann.

3.1.1. Das Serviceentgelt von Ryanair

- (25) Ryanair wird für die Dienstleistungen des Flughafens pro Flugzeug (Abflug und Ankunft) ein Pauschalentgelt — das so genannte „Serviceentgelt“ — in Höhe von [...] pro Flugzeugtyp B737-800 ab Vertragsunterzeichnung entrichten. Dieses Entgelt wird jedes Jahr am 1. Januar um [...] gegenüber dem Vorjahr angehoben, außer wenn der Zielort ein „neuer Zielort“ (siehe unten) ist. Das Entgelt umfasst die Lande-, Abflug- und Abfertigungsentgelte einschließlich Sicherheitsentgelte⁽⁹⁾. Nicht darin enthalten sind die von der Flugsicherung eingezogenen Anflugentgelte oder die Abstellentgelte für Flugzeuge, da Ryanair seine Flugzeuge nicht auf dem Flughafen stationiert.
- (26) Die Vereinbarung sieht vor, dass der Flughafenbetreiber bei der Einführung von Sicherheitssteuern oder Entgelten, die nicht bereits im „Serviceentgelt“ enthalten sind, diese direkt bei den Fluggästen einzieht.

3.1.2. Das Entgelt für neue Zielorte

- (27) Die slowakischen Behörden machten ferner geltend, dass unter einem „neuen Zielort“ im Sinne der Vereinbarung ein Linienflug zu verstehen sei, der nach dem im selben Vorjahreszeitraum gültigen Flugplan vor der Eröffnung der Verbindung nicht von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde. Voraussetzung für die Gewährung dieses Tarifs sei, dass das Luftfahrtunternehmen mindestens [...] Flüge pro Woche durchführt. Für die Zuordnung des Zielorts sei der IATA/ICAO-Code des Flughafens entscheidend; d. h. die Definition für einen neuen Zielort beziehe sich auf den Flughafen und nicht auf die bediente Stadt. Das Entgelt für neue Zielorte decke die gleichen Kostenelemente ab wie das normale Serviceentgelt.
- (28) Ryanair zahlt die folgenden Entgelte für die Dienstleistungen des Flughafens in jedem zwölfmonatigen Zeitraum nach Eröffnung der Strecke zum neuen Zielort:
- Jahr 1: [...] pro Flugzeugtyp B 737-800 (Abflug + Ankunft);
 - Jahr 2: [...] pro Flugzeugtyp B 737-800 (Abflug + Ankunft);
 - Jahr 3: [...] pro Flugzeugtyp B 737-800 (Abflug + Ankunft);
 - Jahr 4: [...] pro Flugzeugtyp B 737-800 (Abflug + Ankunft);

⁽⁹⁾ Diese Entgelte sind für Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Brandbekämpfung) und Sicherheitskontrollen für Fluggäste und Gepäck und andere gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsdienstleistungen vorgesehen.

- Jahr 5: [...] pro Flugzeugtyp B 737-800 (Abflug + Ankunft);
- Jahr 6: [...] pro Flugzeugtyp B 737-800 (Abflug + Ankunft); und
- nach 6 Jahren zahlt Ryanair das normale Serviceentgelt (siehe Randnummer 25 oben).

- (29) Die Entgelte für neue Zielorte werden jährlich nicht um [...] angehoben.

3.1.3. Weitere Dienstleistungen für Ryanair

- (30) Der Flughafen als Abfertigungsagent bietet Ryanair auch Einrichtungen zur Reservierung und Vermittlung von Flugtickets. Gemäß der Vereinbarung zahlt Ryanair dem Flughafen eine Provision von [...] für alle neuen Ryanair-Buchungen (ohne Steuern, Umbuchungsgebühren, sonstige Gebühren, Fluggastservice- und sonstige Entgelte), die vom Flughafen per Lastschrift-/Kreditkarte verkauft werden. Die Provision wird nach folgendem Plan berechnet:
- monatliches durchschnittliches Inkasso pro abfliegenden Fluggast bis zu [...] EUR: [...] Provision auf die Gesamtsumme;
 - monatliches durchschnittliches Inkasso pro abfliegenden Fluggast zwischen [...] EUR und [...] EUR: [...] Provision auf die Gesamtsumme; und
 - monatliches durchschnittliches Inkasso pro abfliegenden Fluggast [...] EUR oder mehr: [...] Provision auf die Gesamtsumme.

4. STELLUNGNAHMEN DRITTER

4.1. BTS

- (31) Die Stellungnahme von BTS wurde mit Schreiben vom 8. Juli 2008 vorgelegt.

4.1.1. Zurechenbarkeit der Vereinbarung zum Staat

- (32) In Bezug auf seine Anteilseigner führte BTS aus, dass das Ministerium für Verkehr, Post und Telekommunikation der slowakischen Republik am Tag (5. Dezember 2005) der Unterzeichnung der Vereinbarung Alleingesellschafter des Flughafens gewesen sei. Der Nationale Vermögensfonds der Slowakischen Republik habe die Eigentumsrechte für die BTS-Anteile erst im späteren Verlauf der

Privatisierung erlangt. Daher hält BTS eine weitere Darstellung der Rolle und des Einflusses des Nationalen Vermögensfonds für irrelevant.

- (33) BTS vertritt die Auffassung, dass die Ryanair gewährten Ermäßigungen keineswegs aus staatlichen Mitteln bereitgestellt worden sei, da BTS als private Aktiengesellschaft keine staatlichen Mittel zur Verfügung gestanden hätten. Nach Auffassung von BTS könne die bloße Tatsache, dass der Staat im Besitz von BTS-Aktien ist, nicht automatisch mit staatlichen Mitteln in Verbindung gebracht werden. Artikel 295 EGV unterscheidet nicht zwischen Eigentum der öffentlichen Behörden und Privatpersonen.

- (34) BTS erklärt weiterhin, dass die Entscheidung über die Unterzeichnung der Vereinbarung nicht dem Staat zurechenbar sei, auch wenn das Ministerium als Alleingesellschafter die Vorstandsmitglieder ernannt habe, die die besagte Vereinbarung ausgehandelt und unterzeichnet haben. Diese Mitglieder seien gemäß der Satzung von BTS auf der Grundlage transparenter Auswahlverfahren ausgewählt worden, und nach dem slowakischen Handelsgesetzbuch und der Satzung von BTS verantworte der Vorstand die Tätigkeiten des Unternehmens und treffe geschäftliche, operative und organisatorische Entscheidungen, sofern diese nicht anderen Organen vorbehalten sind. Darüber hinaus sei der Vorstand nach dem slowakischen Handelsgesetzbuch verpflichtet, zum Wohle des Unternehmens zu handeln und für verursachte Schäden zu haften, sofern nicht nachgewiesen werden könne, dass die Vorstandsmitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit mit der gebotenen fachmännischen Sorgfalt und in gutem Glauben zum Wohle des Unternehmens handelten. Die Vorstandsmitglieder haften auch dann, wenn ihre Maßnahmen vom Aufsichtsrat gebilligt wurden.

- (35) BTS führt aus, dass die für die Aushandlung der Vereinbarung zuständige Leitung im freien Ermessen und ohne Intervention des Anteilseigners gehandelt habe. Die Leitung von BTS sei zu keinem Zeitpunkt verpflichtet gewesen, die Geschäftsstrategie des Unternehmens gegenüber einzelnen Luftfahrtgesellschaften dem Anteilseigner oder einem anderen Organ zur Genehmigung vorzulegen.

4.1.2. AIP-Preise im Vergleich zur Vereinbarung

- (36) In Bezug auf die Fluggast- und Landeentgelte gemäß dem gültigen AIP erklärt der Flughafen, dass sich die Entgelte in den letzten Jahren nicht geändert hätten. Nur im Jahr 2008 seien die Landeentgelte aufgrund der höheren Auslastung des Flughafens um 7 % gesunken. Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung der Entgelte von 2003 bis 2008 zusammen.

Tabelle 2

Entwicklung der AIP-Preise bei BTS in SKK

Entgelte in SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Fluggastentgelt (pro Fluggast)	490	490	490	490	490	490
Landeentgelt (pro 1 Tonne Abfluggewicht)	425	425	425	425	425	395

- (37) Der Flughafen vertritt zudem die Auffassung, dass die im AIP aufgeführten Preise lediglich Preisempfehlungen und keine für BTS verbindlichen Preise sind. Diese Preise gelten für Luftfahrtunternehmen, die keine sonstigen vertraglichen Verpflichtungen gegenüber BTS in Bezug auf die Zahl der bedienten Zielorte, die Flughäufigkeit, das Fluggastaufkommen oder die Betriebszeiten auf dem Flughafen eingehen. Nach Auffassung von BTS müsse eine vertragliche Verpflichtung, die über den Umfang der durch Vorschriften und Normen festgeschriebenen Standardregelungen hinausgeht, für beide Seiten vorteilhaft und ausgewogen sein und sich in den Preisen niederschlagen. Dies gebe dem Flughafenbetreiber die Möglichkeit, die Preise für die erbrachten Dienstleistungen entsprechend den vom Luftfahrtunternehmen eingegangenen Verpflichtungen mit dem Ziel zu staffeln, die wirtschaftlichen Vorteile für den Flughafen zu maximieren.
- (38) In seinen weiteren Ausführungen legt BTS dar, dass die Differenz zwischen den Ryanair- und AIP-Preisen mit der Zeit geringer werde, da die Vereinbarung eine Klausel für eine jährliche Preisanhebung um [...] enthalte. Außerdem sei die „einmalige“ Ermäßigung der AIP-Preise im Jahr 2008 nicht in den Ryanair-Preisen berücksichtigt, wodurch sich die Differenz weiter verringert.
- (39) In Bezug auf weitere veröffentlichte AIP-Preise machte BTS geltend, dass das Anflug- und Flugsicherungsentgelt nicht in dem zwischen BTS und Ryanair vereinbarten Preis enthalten sei, weil diese Dienstleistung nicht von BTS erbracht wird. BTS macht außerdem geltend, dass gemäß dem im besagten Zeitraum gültigen AIP das Flugzeug in den ersten zwei Stunden kostenlos abgestellt werden könne. Daher sei für BTS nicht nachvollziehbar, wie die Vereinbarung Ryanair in Bezug auf das kostenlose Abstellen einen konkreten Vorteil verschaffen könne, da diese Regelung erstens im Einklang mit dem gültigen AIP stehe und zweitens die Flugzeuge von Ryanair ohnehin nicht länger als zwei Stunden auf dem Flughafen bleiben ⁽¹⁰⁾.
- (40) Nach Auffassung von BTS zeige die obige Information, dass die zwischen BTS und Ryanair vertraglich vereinbarten Preise trotz ihrer anders gearteten Struktur nicht im Widerspruch zu den im AIP empfohlenen Preisen stehen, den von Ryanair eingegangenen Verpflichtungen Rechnung tragen und BTS einen wirtschaftlichen Vorteil bieten, der auf vergleichbarem Niveau wie bzw. etwas höher als bei anderen Luftfahrtunternehmen ist. BTS weist auch darauf hin, dass eine Ermäßigung auf den Einzelpreis allein kein Grund für die Behauptung sein könne, dass ihr Empfänger einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten habe.

4.1.3. Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors und Vereinbarung mit Ryanair

- (41) BTS führt weiter an, dass bei der Unterzeichnung der Vereinbarung nicht die regionale wirtschaftliche Entwicklung oder mögliche ausländische Investitionen im Vordergrund gestanden hätten. Das Hauptziel seiner geschäftlichen Entscheidung sei gewesen, die Einnahmen aus luftfahrtgebundenen und luftfahrtunabhängigen Aktivitäten zu erhöhen, die Risiken zu streuen und die Abhängigkeit von SkyEurope — dem einzig größeren Luftfahrtunternehmen am Flughafen — zu verringern und eine stabilere Entwicklung des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen zu ermöglichen. Nach Auffassung von BTS würden all diese Faktoren zu einer Steigerung seines Marktwertes beitragen.

Tabelle 3

Entwicklung des Linienverkehrs auf dem Flughafen 2004-2007 in Fluggastzahlen

Linienverkehr in Fluggastzahlen	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKYEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Gesamt	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Nationale Fluggesellschaft der Slowakei, die an Austrian Airlines verkauft wurde und im Jahr 2006 in Konkurs ging.

- (42) Da die Vereinbarung im Dezember 2005 geschlossen wurde, sollten nach Auffassung von BTS die zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Daten für den Vergleich herangezogen werden, d. h. die Flughafenentgelte auf anderen europäischen Flughäfen, die in Konkurrenz mit BTS Luftfahrtunternehmen wie Ryanair anzuziehen versuchen.

⁽¹⁰⁾ Ryanair nutzt den Flughafen nicht als Stützpunkt für seine Flugzeuge.

- (43) Den Ausführungen von BTS zufolge sei es durchaus üblich und allgemein bekannt, dass private Flughäfen den Luftfahrtunternehmen Ermäßigungen gewähren und im Gegenzug ein rentables Wachstum erwarten. Der Vergleich der Einzelpreise könne zwar zu der Annahme verleiten, dass die gewährten Ermäßigungen Ryanair einen wirtschaftlichen Vorteil bieten, wenn man die wirtschaftlichen Vorteile und Auswirkungen für den Flughafen unberücksichtigt lasse. Nach Auffassung von BTS seien die Einzelpreise jedoch im Gesamtkontext zu beurteilen — und zwar unter Einbeziehung der sonstigen vertraglichen Vereinbarungen und Aspekte, darunter die Zahl der beförderten Fluggäste, das gesamte jährliche Fluggastaufkommen, das Flugzeuggewicht, die Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Flüge während des Jahres, Saisonalität und zugehörige Kosten und Faktoren, die sich auf die Rentabilität des Flughafens als solchen auswirken. All diese Faktoren beeinflussten die Einnahmen und Kosten eines Flughafens und seien beim Vergleich der den Luftfahrtunternehmen jeweils berechneten Preise zu berücksichtigen.
- (44) BTS erklärt, dass es sich beim Abschluss der Vereinbarung wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Investor verhalten habe. Vor Unterzeichnung der Vereinbarung mit Ryanair hat BTS entsprechende Rentabilitätsberechnungen durchgeführt. Zur Aushandlung der Bedingungen hätten mehrere Konferenzgespräche zwischen der Leitung von BTS und Ryanair stattgefunden. In den Berechnungen von BTS seien die Kosten und die aufgrund der Vereinbarung erwarteten Einnahmen bewertet und die Erfahrungen verschiedener Flughäfen mit Billigfluggastanbietern einbezogen worden.
- (45) Nach Aussagen von BTS habe der Flughafen beim Abschluss der Vereinbarung über ausreichende operative Kapazitäten für ein höheres Fluggastaufkommen in den Folgejahren verfügt, so dass keine weitere Steigerung der Festkosten in Verbindung der Kapazitätserhöhung zu erwarten gewesen seien. Eine Vereinbarung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, das eine ähnliche Steigerung des Fluggastaufkommens wie Ryanair zusichert, würde zu vergleichbaren Bedingungen geschlossen werden. In Bezug auf die Art seiner Dienstleistungen für Fluggäste und Flugzeuge von Ryanair stellt BTS fest, dass diese deutlich günstiger seien als die für traditionelle Luftfahrtgesellschaften erbrachten Leistungen.
- (46) BTS führt weiter aus, dass die Einnahmen aus der Vereinbarung mit Ryanair eine „garantierte Einnahmequelle“ darstellten. Dies treffe vor allem deswegen zu, weil sich Ryanair in Artikel 2.1 der Vereinbarung im Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 30. Juni 2016 zu Zahlungen an BTS für mindestens [...] Flüge pro Tag verpflichtet habe, auch wenn es in diesem Zeitraum weniger Flüge durchführe. Diese von Ryanair eingegangene Verpflichtung ermögliche BTS eine bessere Planung der langfristigen Investitionen auf dem Flughafen. Zudem seien durch Ryanair die nicht luftfahrtgebundenen Einnahmen auf dem Flughafen deutlich gestiegen.
- (47) In Bezug auf den Mechanismus für die Gewährung der vereinbarungsgemäßen Ermäßigung für neue Zielorte betont BTS, dass die Ermäßigung nicht in Bezug auf das erste Gültigkeitsjahr der Vereinbarung berechnet werden könne, sondern in Bezug auf die ersten 12 Monate ab Aufnahme des Flugbetriebs zu entsprechenden Zielorten.
- (48) In Bezug auf Ermäßigungen für „neue Zielorte“ vertritt BTS die Auffassung, dass diese Ermäßigung keinen selektiven wirtschaftlichen Vorteil für Ryanair darstellt, da BTS die ermäßigten Preise nur für Zielorte zu gewähren bereit sei, die den in der Vereinbarung festgelegten Kriterien genügten und dem Flughafen einen wirtschaftlichen Vorteil böten. Daher sei zu betonen, dass das Luftfahrtunternehmen die Ermäßigung nur erhalte, wenn dieser Zielort regelmäßig mit mindestens [...] Flügen pro Woche angefliegen wird. Bei der erwarteten Mindestauslastung einer Boeing 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾ wären dies mindestens 90 000 neue Fluggäste pro Jahr; dies entspricht über 6,5 % der Gesamtzahl der Fluggäste, die auf dem Flughafen bei Unterzeichnung der Vereinbarung abgefertigt wurden und immer noch über 4,3 % der Gesamtzahl der im Jahr 2007 auf dem Flughafen abgefertigten Fluggäste.
- (49) Zugleich ist festzustellen, dass bis heute nur eines der von Ryanair angeflogenen Ziele seit Unterzeichnung der Vereinbarung die Bedingungen für die Gewährung der Ermäßigung erfüllt, nämlich der Zielort Frankfurt-Hahn. Bei Unterzeichnung der Vereinbarung gab es von keinem anderen Luftfahrtunternehmen regelmäßige Flüge zu diesem Zielort (dies gilt bis heute), und somit hat Ryanair kein Fluggastaufkommen von einem anderen Luftfahrtunternehmen übernommen.
- (50) Wenn ein Luftfahrtunternehmen die Bedingungen für einen „neuen Zielort“ erfüllt, beläuft sich laut BTS der wirtschaftliche Vorteil eines solchen Zielorts selbst bei Gewährung der höchsten Preisermäßigung im ersten Jahr auf über [...] pro Jahr; dies sind [...] mehr als für einen durchschnittlichen Zielort eines anderen Luftfahrtunternehmens mit wöchentlich drei Flügen nach AIP-Preisen (d. h. [...]) und fast [...] wie der Zielort eines anderen Luftfahrtunternehmens mit wöchentlich fünf Flügen nach AIP-Preisen (d. h. [...]).
- (51) Nach Auffassung von BTS trage ein neuer Zielort insbesondere durch die höhere Auslastung der Flughafenkapazität (Terminalgebäude und Start- und Landebahnen) erheblich zum Wachstum und zur Entwicklung des Flughafens bei, wo der Vorteil aus den höheren Einnahmen durch die Einführung dieses neuen Zielorts deutlich höher anzusetzen ist als die gewährten Ermäßigungen und einen signifikanten Beitrag zu den bestehenden Festkosten ⁽¹²⁾ des Unternehmens sowie zur Nachhaltigkeit der

⁽¹¹⁾ Nach Auffassung von BTS geht der Beschwerdeführer fälschlicherweise von einem Auslastungsfaktor von 83 % bei Ryanair aus. Weder Ryanair noch ein vergleichbares Luftfahrtunternehmen hat diesen Auslastungsfaktor jemals auf dem Flughafen erreicht. Ryanair kann nur mit dem anderen Billigfluggastanbieter auf dem Flughafen BTS (z. B. SkyEurope im Jahr 2005) verglichen werden, der einen Auslastungsfaktor von 63 % im Jahr der Unterzeichnung der Vereinbarung mit Ryanair erreichte.

⁽¹²⁾ BTS führt aus, dass die Kosten der Betriebskapazitäten ohne Flugzeugabfertigungskosten (Terminal, Rollbahnen und andere Bereiche sowie Abschreibung, Zinsen, Reparaturen und Wartung, Energie, Dienstleistungen, IT-Systemlizenzen, Personalkosten, Verwaltung) (zu fast 100 %) als Festkosten des Unternehmens anzusehen sind, die von der schwankenden Zahl der auf dem Flughafen abgefertigten Fluggäste kaum beeinflusst werden.

Entgelte für die vom Flughafen erbrachten Dienstleistungen leistet (siehe Entwicklung der AIP-Preise). Ein solch neuer Zielort erhöhe zudem das Linienverkehrsaufkommen auf dem Flughafen und verringere die ungleichmäßige Auslastung der Flughafenkapazitäten infolge der Charterflüge im Sommer. Dies seien die wichtigsten Faktoren, die sich auf die Notwendigkeit von Investitionen in neue Flughafenkapazitäten auswirken und das Budget des Flughafens durch Abschreibungen und Zinsen belasten und schließlich Preiserhöhungen für die Dienstleistungen notwendig machen.

- (52) BTS macht ferner geltend, dass für die Gewährung von Ermäßigungen für neue Zielorte eine Flugfrequenz von wöchentlich sieben Flügen zur Bedingung gemacht worden sei, die von Ryanair nur für den Zielort Frankfurt-Hahn erfüllt wurde. Ryanair habe jedoch Strecken zu mehreren „neuen“ Zielorten eröffnet, für die es wegen unzureichender wöchentlicher Flugfrequenzen (z. B. Stockholm-Skavsta, East Midlands, Bristol und Bremen) keine Ermäßigungen erhielt.
- (53) In Bezug auf die Rentabilität der Strecken erklärt BTS, dass es über keine diesbezüglichen Informationen verfüge und die Rentabilität einer Strecke nur vom Luftfahrtunternehmen beurteilt werden könne. Seit der Aufnahme der Flugdienste auf dem Flughafen BTS habe Ryanair erst eine Strecke (Bratislava — Bremen, Deutschland) gestrichen. Die Verbindung sei nach acht Monaten gestrichen worden, obwohl Ryanair einen ausgehandelten (d. h. niedrigeren als im AIP ausgewiesenen) Preis dafür gezahlt habe. Diese Information sei ein Beleg dafür, dass die Gewährung von Ermäßigungen für Zielorte unter normalen Marktbedingungen für die Aufrechterhaltung einer unrentablen Verbindung nicht ausreiche.

4.1.4. Vereinbarkeit der Beihilfe

- (54) Nach Auffassung von BTS verschaffte die Vereinbarung Ryanair keinen Vorteil, da sie auf Marktbedingungen beruhte und somit keine staatliche Beihilfe darstelle. Daher verzichte BTS auf nähere Erläuterungen zu den Vereinbarkeitskriterien.
- (55) Weiterhin macht BTS geltend, dass die Leitlinien von 2005 keinen rechtsverbindlichen Charakter im Gemeinschaftsrecht hätten, d. h. für die EU-Mitgliedstaaten, natürlichen und juristischen Personen nicht verbindlich seien. Lediglich Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen seien verbindlich. Empfehlungen und Stellungnahmen seien ohne Bindungswirkung. Darüber hinaus führt BTS an, dass die Vereinbarung am 5. Dezember 2005 geschlossen und die Leitlinien von 2005 am 9. Dezember 2005 veröffentlicht wurden und im vorliegenden Fall nicht rückwirkend anzuwenden sind.

4.2. Ryanair

- (56) Ryanair erklärte zu Beginn seiner Stellungnahme vom 8. August 2008, dass es die Einleitung eines förmlichen

Prüfverfahrens für unbegründet und unnötig halte. Ryanair brachte auch sein Bedauern zum Ausdruck, dass die Kommission Ryanair nicht die Möglichkeit gegeben habe, sich an der vorläufigen Prüfung zu beteiligen.

- (57) Im Kern der untersuchten Sache ist Ryanair der Auffassung, dass sich die Kommission auf geschäftübliche Vereinbarungen hätte stützen sollen, unter anderem auf die von Ryanair in der Charleroi-Prüfung vorgelegten Belege für vergleichbare Flughäfen; auf dieser Grundlage hätte die Kommission darüber befinden sollen, ob die besagte Vereinbarung im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors steht und somit keine staatliche Beihilfe umfasst.

4.2.1. Zurechenbarkeit der Vereinbarung zum Staat

- (58) Was die Finanzierung der Vereinbarung durch staatliche Mittel und ihre Zurechenbarkeit zu den slowakischen Behörden angeht, hat BTS nach Auffassung von Ryanair beim Abschluss der Vereinbarung selbstständig gehandelt, weswegen keine staatliche Maßnahme beteiligt war.
- (59) Nach Auffassung von Ryanair hat sich der Beschwerdeführer von den Einwänden von Ryanair gegen die Übernahme von BTS durch den Wiener Flughafen und vom Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung, den er als Beleg für die Gewährung von staatlicher Beihilfe wertet, beeinflussen lassen und den angeblichen Vorteil für Ryanair überbewertet.
- (60) Ryanair bestätigt zwar, dass es Wettbewerbsbedenken in Bezug auf die Wahl des Käufers im BTS-Privatisierungsverfahren⁽¹³⁾ erhoben hat, hält es jedoch für absurd, daraus eine ablehnende Haltung seitens Ryanair gegenüber der Privatisierung des Flughafens oder gegenüber dem Kauf von BTS durch den Wiener Flughafen abzuleiten, weil die Vereinbarung wegen der Notwendigkeit einer staatlichen Beihilfe angeblich nur funktionieren könne, wenn der Flughafen in öffentlicher Hand sei. Weiterhin führt Ryanair aus, dass es sich nicht gegen die Privatisierung von BTS, sondern gegen den Wiener Flughafen als Käufer des Flughafens ausgesprochen habe, weil dies den vom Flughafen Bratislava auf den Wiener Flughafen ausgeübten Wettbewerbsdruck beseitigt und die Wahlmöglichkeiten für Luftfahrtgesellschaften unterbunden hätte, die das Einzugsgebiet der Slowakei mit Teilen Österreichs, Ungarns und Tschechiens versorgen möchten.
- (61) In Bezug auf den Zeitpunkt der Vereinbarung führt Ryanair an, dass dem Abschluss der Vereinbarung eine lange Vorbereitungs- und Verhandlungsphase zwischen Ryanair und BTS vorausgegangen sei, die bereits im Dezember 2003 begonnen habe. Die Vereinbarung sei dann am 5. Dezember 2005 geschlossen worden, während der Stichtag für die Einreichung der Angebote der 24. Januar 2006 gewesen sei, d. h. mehr als anderthalb Monate später.

⁽¹³⁾ Dieses Privatisierungsverfahren scheiterte letztlich.

- (62) Darüber hinaus erklärt Ryanair, dass die Übernahme von 20 Flugzeugen im Zeitraum zwischen September 2005 und März 2006 vorgesehen gewesen sei, von denen bis zu vier die BTS-Strecken bedienen sollten. Aus diesen betrieblichen Gründen habe der Prozess in Richtung auf die Vereinbarung nicht über zehn Monate bis zum Abschluss der Privatisierungsangebote und deren Genehmigung durch die Antimonopolbehörde der Slowakischen Republik (mit erstem Stichtag am 15. August 2006 und einer Verlängerung von 45 Tagen bis Oktober 2006) ausgesetzt werden können.

4.2.2. Erläuterungen in Bezug auf das AIP und die Serviceentgelte auf dem Flughafen

- (63) In Bezug auf das AIP vertritt Ryanair die Auffassung, dass dieses Dokument lediglich Hinweise gebe und BTS in seinen Verhandlungen mit den Luftfahrtgesellschaften nicht bindet. Abgesehen davon seien auch im AIP spezielle Ermäßigungen und Ausnahmen von den Regelungen vorgesehen, wodurch die Verfügbarkeit von Ermäßigungen, die zwischen Flughafenbetreibern und Luftfahrtgesellschaften individuell auszuhandeln sind, öffentlich bekannt gemacht wird.
- (64) In Bezug auf das Abstellentgelt, das bei mehr als zwei-stündigem Abstellen des Flugzeugs berechnet wird, führt Ryanair aus, dass dieses Entgelt wegen der Eigenart seines Flugbetriebs und des Umstands, dass Bratislava kein „Stützpunkt“ von Ryanair ist, gegenstandslos sei. Die Flugzeuge von Ryanair würden zu keinem Zeitpunkt bei BTS abgestellt, und wegen der schnellen Abfertigung betrage die Verweildauer der Flugzeuge von Ryanair auf dem Flughafen stets nur 25 Minuten; obendrein würden sie nie in den ausgewiesenen Parkbereichen abgestellt.
- (65) In Bezug auf die Einführung neuer Entgelte hält Ryanair die Auslegung der Kommission für irreführend, da sie zur Annahme verleite, dass die neuen Entgelte nicht für Ryanair gälten. Diese Entgelte werden jedoch direkt von BTS statt von Ryanair eingezogen. Ryanair führt aus, dass die direkte Einziehung solcher Entgelte durch Ryanair nachteilige Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell und die Fluggastzahlen hätten.
- (66) Weiterhin erklärt Ryanair, dass ihm bei Abschaffung oder Senkung bestimmter, auf dem Flughafen anfallender Standardentgelte kein Vorteil zugute käme, da das im Rahmen der Vereinbarung entrichtete kombinierte Lande-, Abflug- und Abfertigungsentgelt nicht sinke, wenn die Standardentgelte auf dem Flughafen sinken. Dieses Risiko sei Ryanair bei Abschluss der Vereinbarung eingegangen. Dieses Risiko sei auf dem Flughafen im Januar 2008 auch eingetreten, als das Landeentgelt um 7,1 % gesenkt wurde. Darüber hinaus sehe die Vereinbarung eine jährliche Anhebung des Serviceentgelts um [...] vor.

4.2.3. Die Vereinbarung steht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors

- (67) Ryanair bezweifelt die vorläufigen Ergebnisse der Kommission, denen zufolge der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Investors nicht erfüllt

sei, weil die slowakischen Behörden die regionale wirtschaftliche Entwicklung und mögliche ausländische Investitionen und weitere sekundäre und tertiäre wirtschaftliche Auswirkungen als Vorteile der Vereinbarung genannt hätten.

- (68) Ryanair macht ferner geltend, dass das Hauptziel von BTS die Optimierung seines Fluggastaufkommens und seine Aufstellung als Wettbewerber auf dem Markt für Flughafenendienste gewesen sei und BTS seine Entscheidung auf laufend aktualisierte Finanzanalysen stützte, was auch durch die Korrespondenz zwischen BTS und Ryanair während des langen Verhandlungsprozesses seit Dezember 2003 belegt werden kann. Laut Ryanair gehe z. B. aus einem Schreiben von BTS vom 12. Dezember 2003 über ein Zwischenangebot für Ermäßigungen hervor, dass der Flughafen finanzielle Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt hat. Ryanair verweist auch auf den Inhalt einer E-Mail vom 16. November 2004, aus der hervorgeht, dass BTS die Risiken in Verbindung mit der Vereinbarung dahingehend analysiert hat, dass es in das Serviceentgelt lediglich Entgelte aufnimmt, die unter seiner Kontrolle stehen (also nicht die Flugsicherungsentgelte, über die BTS keine Kontrolle besitzt). Ryanair schildert auch in einem Beispiel, dass es BTS einen Bericht von UNISYS vorgelegt hat, in dem es um die Fähigkeiten von sekundären Flughäfen ging, einen Teil des Verkehrsaufkommens von primären Flughäfen abziehen.
- (69) Nach Angaben von Ryanair sind die von Ryanair an BTS gezahlten Entgelte ähnlich oder sogar höher als die Entgelte auf anderen vergleichbaren Flughäfen (z. B. auf dem privaten Flughafen Blackpool im Vereinigten Königreich). Ryanair weist darauf hin, dass es der Kommission in den verschiedenen administrativen und gerichtlichen Phasen der Rechtssache Charleroi Beispiele für Entgelte auf zahlreichen in Privatbesitz befindlichen und privat finanzierten Flughäfen vorgelegt hat, und verweist für weitere Erläuterungen auf die in der Rechtssache Charleroi vorgebrachten Argumente, Daten und Schlussfolgerungen. Ryanair sehe keine Notwendigkeit für eine komplexe wirtschaftliche Bewertung und halte einen einfachen Vergleich der Flughafenentgelte auf verschiedenen in Privatbesitz befindlichen und privat finanzierten Flughäfen für ausreichend.
- (70) Da sich Ryanair zur Bedienung von täglich mindestens [...] Strecken — was bei einem angenommenen Auslastungsfaktor von 75 % über 2 Mio. Fluggästen entspricht — vom Flughafen Bratislava ab dem 1. Juli 2009 verpflichtet hat, habe Ryanair dem Flughafen eine stabile Einnahmequelle verschafft. Zudem seien diese Einnahmen durch ein Zwangsgeld aus Entgelten für täglich [...] Strecken gesichert, falls Ryanair seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Daher seien nach Auffassung von Ryanair die niedrigeren Entgelte auf dem Flughafen in Anerkennung eines wirtschaftlichen Vorteils gewährt worden, was im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors stehe.
- (71) Darüber hinaus beruht das Serviceentgelt für neue Zielorte auf Flugfrequenzen (sieben Flüge pro Woche) und einem Fluggastaufkommen von über 100 000 Fluggästen pro Jahr (bei einem angenommenen Auslastungsfaktor von 75 %). Ryanair zufolge seien die Ermäßigungen für

neue Zielorte zum Zeitpunkt seiner Stellungnahme lediglich für die Strecke Bratislava — Frankfurt-Hahn gewährt worden. Die von BTS gewährten Ermäßigungen für neue Zielorte seien laut Ryanair branchenüblich, da zahlreiche private und öffentliche Flughäfen identische oder höhere Ermäßigungen für neue Zielorte gewähren.

- (72) Ryanair stellt zudem fest, dass es mit seinem hohen Fluggastaufkommen auf dem Flughafen zur Maximierung der nicht-luftfahrtgebundenen Einnahmen und Auslastung der Terminalgebäude beitrage. Zu den nicht-luftfahrtgebundenen Einnahmen gehören Parkentgelte für Fluggäste, Einnahmen aus Geschäften auf dem Flughafengelände wie Autovermietungen, Shops, Banken, Postämter und Restaurants, Einnahmen aus Pendlerdiensten in Nachbarstädte und Werbeinnahmen. Darüber hinaus könne der Flughafen zusätzliche Einnahmen aus Flugticket- und Übergepäckgebühren erzielen und Kosten durch unterschiedliche Abfertungsverfahren sparen.
- (73) Ryanair weist die Annahmen des Beschwerdeführers zurück, dass der Auslastungsfaktor seiner Flugzeuge angeblich 84 % und das maximale Startgewicht pro Flugzeug 69,9 Tonnen betrage. Diese Annahmen seien übertrieben, um den Ryanair angeblich gewährten Vorteil noch größer erscheinen zu lassen. Ryanair führt aus, dass es in den Verhandlungen mit BTS von einem Auslastungsfaktor von 75-80 % ausgegangen sei und diese Annahmen durch Ex-post-Statistiken Bestätigung gefunden hätten. Das maximale Startgewicht seiner Flugzeuge von/ab Bratislava beziffert Ryanair auf 67 Tonnen.
- (74) Aus Sicht von Ryanair war bereits 2005 vorhersehbar, dass die mit BTS geschlossene Vereinbarung den Flughafen rentabler machen und den Anteilseignern einen Mehrwert bieten würde. Ryanair habe ähnliche Verträge mit anderen privaten und öffentlichen Flughäfen geschlossen, beispielsweise mit London-Stansted, London-Luton, Prestwick oder Hahn.

4.2.4. Nichtvorliegen einer Selektivität

- (75) Nach Auffassung von Ryanair hat bei der Maßnahme keine Selektivität vorgelegen, da die Vereinbarung ohne Exklusivklausel geschlossen wurde und alle anderen Luftfahrtunternehmen die gleichen Bedingungen wie Ryanair für die eingegangenen Verpflichtungen hätten aushandeln können. Außerdem ist Ryanair der Auffassung, dass die Vereinbarung bei der Anwendung der finanziellen und betrieblichen Bedingungen auf andere Luftfahrtunternehmen den Erfordernissen der Transparenz und Diskriminierungsfreiheit genügt.
- (76) Ryanair erklärt weiterhin, dass die verfügbaren Kapazitäten des Flughafens beim Abschluss der Vereinbarung nicht ausgelastet gewesen seien und der Flughafen durchaus über die Kapazitäten zur Aufnahme weiterer Wettbewerber von Ryanair verfügt hätte. SkyEurope seien mindestens die gleichen Bedingungen wie Ryanair eingeräumt worden, da das Luftfahrtunternehmen vergleichbare Verpflichtungen eingegangen sei.

4.2.5. Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten und Wettbewerbsverzerrung

- (77) Ryanair ficht die vorläufigen Ergebnisse an, zu denen die Kommission bei der Eröffnung des Verfahrens in Bezug

auf die Wettbewerbsverzerrung und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten gelangt ist. Insbesondere bestreitet Ryanair, dass die Kommission es unterlassen hätte, Absprachen zwischen konkurrierenden Luftfahrtunternehmen und Flughäfen zu analysieren.

5. STELUNGNAHME DER SLOWAKEI ZU DEN BEMERKUNGEN DRITTER

- (78) Die slowakischen Behörden stimmten zu Beginn ihrer Ausführungen den von BTS und Ryanair vorgebrachten Argumenten, dass die Vereinbarung keine staatliche Beihilfe für Ryanair umfasse und zu Marktbedingungen geschlossen wurde, vorbehaltlos zu.
- (79) In Bezug auf die Zurechenbarkeit der Vereinbarung zum Staat betonten die Behörden vor allem, dass die Vereinbarung erst nach langfristigen Verhandlungen zwischen der Flughafenleitung und Ryanair zustande gekommen sei. Nach Auffassung der slowakischen Behörden wäre der Verhandlungsprozess im Falle der Zurechenbarkeit der Vereinbarung zum Staat deutlich schneller vonstatten gegangen. Außerdem sei offenkundig, dass die Vereinbarung nicht unter Druck geschlossen wurde. Die Behörden machen geltend, dass der Flughafen von den lokalen und regionalen Behörden unabhängig und in der Lage sei, die Betriebskosten aus seinen Einnahmen ohne Intervention durch staatliche Behörden zu finanzieren.
- (80) Die slowakischen Behörden argumentierten ebenfalls, dass BTS wie ein marktwirtschaftlicher Investor gehandelt habe, um für den Flughafen die vorteilhaftesten vertraglichen Bedingungen auszuhandeln. BTS habe dem Finanzministerium der Slowakischen Republik unlängst einen Ende 2003 von einer Beratungsgesellschaft erstellten Bericht über die Billigflugstrategie des Flughafens vorgelegt. In diesem Bericht wurden die Aktivitäten und Trends von Billigfluggesellschaften weltweit und in Mitteleuropa beschrieben, um der Leitung des Flughafens Empfehlungen für Preise, Marketing und Finanzfragen zu geben. Eine weitere Analyse wurde im April 2004 durchgeführt, um das Wachstum des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen und die Preisgestaltungsmöglichkeiten bewerten zu können.
- (81) Die slowakischen Behörden bestätigten, dass BTS anderen Luftfahrtgesellschaften wie Easyjet und SkyEurope für neue Zielorte im Linienverkehr ebenfalls Ermäßigungen angeboten oder gewährt habe und die Vereinbarung mit Ryanair keine besondere Ausnahmeregelung darstellte. Die Definition für einen „neuen Zielort“ sei vergleichbar mit der von anderen Luftfahrtunternehmen gewesen und Ryanair sei in keiner Weise begünstigt worden.
- (82) Die slowakischen Behörden erklären, dass sie ungeachtet ihrer Auffassung, dass die Vereinbarung mit Ryanair keine staatliche Beihilfe umfasst, den Flughafen um eine Ex-post-Analyse der Rentabilität der Vereinbarung ersucht hätten. Diese Analyse habe ergeben, dass die Vereinbarung dem Flughafen eine Rentabilität von 8,5 % bis 10 % in den Jahren 2006-2007 einbrachte.

6. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

6.1. Staatliche Beihilfe gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV

- (83) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV „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 Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“
- (84) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob die betreffende Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, ist zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind: Die finanzielle Unterstützung
- ist eine staatliche Unterstützung oder wird aus staatlichen Mitteln gewährt,
 - begünstigt bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige,
 - verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und
 - beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.
- (85) Im vorliegenden Fall machten die slowakischen Behörden geltend, dass sich BTS so verhalten habe, wie es ein marktwirtschaftlicher Investor in einer ähnlichen Situation getan hätte. In diesem Fall sei Ryanair durch die Vereinbarung nicht begünstigt worden und keine staatliche Beihilfe involviert.

6.2. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Investors

- (86) Bei der Beurteilung, ob die Vereinbarung unter normalen Marktbedingungen geschlossen wurde, hat die Kommission zu prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Investor unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen gleiche oder ähnliche geschäftliche Vereinbarungen wie BTS getroffen hätte ⁽¹⁴⁾.
- (87) Beide Beteiligten (d. h. BTS und Ryanair) machen geltend, dass auch andere private und öffentliche Flughäfen vom Fluggastaufkommen abhängige Ermäßigungen sowie Ermäßigungen für neue Zielorte gewähren und im Gegenzug höhere Rentabilität und verbesserte Auslastung der Infrastruktur erwarten. Daher vertreten sie die Auffassung, dass die Kommission die Prüfung unter dem Blickwinkel des marktwirtschaftlich handelnden privaten Investors auf den Vergleich der in der Vereinbarung enthaltenen Entgelte und die Flughafenentgelte, die auf anderen europäischen Flughäfen für Billigflughäfenanbieter gelten, beschränken sollte. Ryanair weist insbesondere darauf hin, dass die Entgelte auf dem Flughafen Bratislava ähnlich oder sogar höher als die Entgelte auf anderen

vergleichbaren Flughäfen (z. B. auf dem Flughafen Blackpool im Vereinigten Königreich) seien.

- (88) In diesem Punkt ist die Kommission der Ansicht, dass die Flughafenentgelte auf anderen europäischen Flughäfen zwar einen sehr allgemeinen Anhaltspunkt für die Preise von Flughafendienstleistungen geben können, jedoch nicht die Schlussfolgerung zulassen, dass sich BTS im vorliegenden Fall wie ein privater Investor verhalten hat.
- (89) Die Einnahmen und Kostenstrukturen sind von Flughafen zu Flughafen unterschiedlich. Sie sind insbesondere von der Entwicklungsphase des Flughafens abhängig, vor allem in Bezug auf das Fluggastaufkommen, die Zahl der den Flughafen bedienenden Luftfahrtunternehmen, die freie Kapazität (Überkapazität, Kapazitätsbeschränkungen oder die Notwendigkeit neuer Investitionen aufgrund steigender Fluggastzahlen), die Nutzungsdauer der Infrastruktur, die Notwendigkeit von Ersatzinvestitionen und Abschreibungen, den bürokratischen Aufwand, der von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich sein kann, und die historischen Schulden und Verpflichtungen. Die Kommission merkt weiterhin an, dass Vereinbarungen mit den Luftfahrtunternehmen auf jedem Flughafen anders ausgestaltet und auch von der Attraktivität des Standorts für das Luftfahrtunternehmen und seine Wettbewerber, der Größe des Einzugsgebiets und dem Dienstleistungsumfang abhängig sein können.
- (90) Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Beurteilung, ob die Vereinbarung Ryanair einen Vorteil gewährt, im Zusammenhang mit den Bedingungen auf dem Flughafen Bratislava vorgenommen werden müsse, und nicht auf einem reinen Vergleich der Entgelte basieren dürfe, die auf anderen europäischen Flughäfen mit anderen Merkmalen erhoben werden.
- (91) Nach den Grundsätzen der ständigen Rechtsprechung ist die Kommission verpflichtet, das Verhalten von BTS mit einem privaten Betreiber zu vergleichen, der von Rentabilitätsaussichten geleitet wird ⁽¹⁵⁾. BTS macht geltend, dass es sich wirtschaftlich vernünftig verhalten habe, legte der Kommission jedoch keinen formellen schriftlichen Bericht vor.
- (92) Der Gerichtshof erklärte in seinem Urteil in der Rechtsache Stardust Marine „[...] für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“ ⁽¹⁶⁾.
- (93) Für die Prüfung unter dem Blickwinkel des privaten Investors muss sich die Kommission also in den Kontext der Zeit zurückversetzen, in der die Vereinbarung unterzeichnet wurde. Die Vereinbarung zwischen BTS und Ryanair wurde am 5. Dezember 2005 unterzeichnet. Die Kommission muss für ihre Beurteilung außerdem die Informationen und Annahmen heranziehen, die dem Betreiber bei Unterzeichnung der Vereinbarung vorlagen.

⁽¹⁴⁾ Zur Durchführung ihrer Beurteilung hat die Kommission eine Studie bei Moore Stephens (im Folgenden „Sachverständiger der Kommission“) in Auftrag gegeben. Der Sachverständige der Kommission analysierte die der Vereinbarung mit Ryanair zugrunde liegenden Finanzdaten und Annahmen. Der Sachverständige wurde bei der Durchführung dieser Studie von BTS unterstützt und hatte Zugang zu allen notwendigen Dokumenten, die vom Flughafen in einem Datenraum bereitgestellt wurden, sowie auch zur Leitung von BTS. Der Sachverständige der Kommission erhielt auch uneingeschränkten Zugriff auf die Finanz-, Vertrags- und sonstigen Unterlagen des Flughafens.

⁽¹⁵⁾ Sache C-305/89, Italien gegen Kommission („ALFA Romeo“) Slg. 1991 I-1603, Randnr. 20, und Sache T-296/97, Alitalia gegen Kommission, Slg. 2000 II-3871, Randnr. 84.

⁽¹⁶⁾ EuGH-Urteil vom 16.5.2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich gegen Kommission (im Folgenden „Stardust Marine-Urteil“), Slg. 2002, S. I-04397, Randnr. 71.

- (94) In der Vereinbarung (Artikel 2.1) hat sich Ryanair zur Bedienung von mindestens [...] bestehenden Zielorten pro Tag bis Mitte 2009 verpflichtet. Nach Mitte 2009 wurde ein erheblich geringeres Wachstum erwartet. Laut Artikel 6.4 der Vereinbarung beträgt der Preis für einen Standardzielort [...] pro Abfertigung (Ankunft und Abflug) und wird jährlich um [...] angehoben.
- (95) Laut Artikel 6.3 der Vereinbarung ist für neue Zielorte ein ermäßigter Satz von [...] pro Flugzeugabfertigung mit einer jährlichen Anhebung um [...] EUR in einem Sechsmonatszeitraum vorgesehen, der mit der Eröffnung der Verbindung zum neuen Zielort beginnt. Aus den vom Flughafen vorgelegten Informationen geht ebenfalls hervor, dass neue Zielorte höchstens 20 % der von Ryanair insgesamt angeflogenen Zielorte ausmachen würden ⁽¹⁷⁾.
- (96) Auf dieser Grundlage konnte der Flughafen die aus der Vereinbarung mit Ryanair erzielten Einnahmen vorausberechnen. Zu betonen ist, dass diese Einnahmen nur die luftfahrtgebundenen Einnahmen und keine indirekten Einnahmen berücksichtigen.
- (97) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass BTS wegen der von Ryanair eingegangenen Verpflichtung, täglich mindestens [...] Strecken ab dem Flughafen BTS zu bedienen, stabile und vorhersehbare Einnahmen während der Dauer der Vereinbarung erwarten konnte.
- (98) Die Flughafenkosten während der Dauer der Vereinbarung wurden geschätzt, indem die Ist-Kosten ⁽¹⁸⁾ anhand des Geschäftsplans des Flughafens bis 2016 vorgetragen wurden.
- (99) Ein Teil jeder relevanten Kostenposition wurde der Vereinbarung nach Schlüsseln zugewiesen, die dem Anteil der Fluggäste (29,38 % der Fluggäste im Jahr 2007), der Flugbewegungen auf dem Flughafen (12,69 % im Jahr 2007), des maximalen Startgewichts (19,07 %), der administrativen Erfordernisse aufgrund der Vereinbarung und des Dienstleistungsumfangs für Ryanair entsprachen. Die jährlich hochgerechneten Verteilungsschlüssel sind in Tabelle 4 aufgeführt, aus der hervorgeht, dass der von Ryanair übernommene Kostenanteil mit seiner Bedeutung für die Aktivitäten des Flughafens steigt.

Tabelle 4

Kostenverteilungsschlüssel für die Vereinbarung mit Ryanair im Zeitraum 2008-2016

Kostenverteilungsschlüssel	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fluggäste	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maximales Startgewicht	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flugbewegungen auf dem Flughafen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verwaltung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Die Kosten wurden danach bis 2016 unter Zugrundelegung der folgenden Schlüsselannahmen anhand des Geschäftsplans des Flughafens hochgerechnet:
- Die jährliche Abschreibung beruht auf dem Investitionsprogramm, das die Kosten für ein neues Terminal umfasst und einen drastischen Kostenanstieg in der Zeit, in der das neue Terminal gebaut wird (von 2009 bis 2012), vorsieht.
 - Die Personalkosten beruhen auf der Annahme, dass die Mitarbeiterzahl um 50 % in Relation zur Erhöhung der Fluggastzahlen pro Jahr steigen wird, multipliziert mit einem durchschnittlichen Gehalt pro Mitarbeiter und multipliziert mit einer jährlichen Inflationsrate.

⁽¹⁷⁾ Im Zusammenhang mit einer möglichen Diskriminierung bei den Entgelten für Luftfahrtunternehmen bei BTS stellt die Kommission fest, dass das Serviceentgelt von Ryanair pro Fluggast im Jahr 2008 vergleichbar mit dem von SkyEurope entrichteten Entgelt pro Fluggast war; z. B. beförderte SkyEurope 892 939 Fluggäste im Jahr 2008 und zahlte ein Entgelt von [...] pro Fluggast; in diesem Entgelt war auch eine Abstellgebühr für die Flugzeuge auf dem Flughafen enthalten; im Vergleich dazu beförderte Ryanair 762 541 Fluggäste und zahlte ein Entgelt in Höhe von [...] pro Fluggast ohne Abstellgebühren für die Flugzeuge. Bei den Entgelten nimmt BTS somit lediglich eine Differenzierung nach dem Dienstleistungsumfang und dem Fluggastaufkommen vor. Während des förmlichen Prüfverfahrens erhielt die Kommission keine gegenteiligen Stellungnahmen der Wettbewerber von Ryanair bei BTS.

⁽¹⁸⁾ Für die Berechnungen wurde die Kostengrundlage für das Jahr 2007 zugrunde gelegt; die Kosten für das Jahr 2005 waren niedriger.

- Beim Energieverbrauch (Gas, Strom) und bei den Wasserkosten wurde von einer Steigerung von 25 % in Relation zur Erhöhung der veranschlagten Fluggastzahlen ausgegangen, multipliziert mit der jährlichen Inflationsrate zuzüglich einer einmaligen Erhöhung von 35 % im Jahr 2010 aufgrund der Eröffnung von Phase 1 des neuen Terminals. Für die Eröffnung von Phase 2 des neuen Terminals im Jahr 2012 ist keine entsprechende Erhöhung vorgesehen, da in Phase 2 ein vorhandenes Gebäude durch ein neues Gebäude ersetzt wird und keine Nettozunahme beim Energieverbrauch erfolgt.
 - Für Instandsetzungs- und Wartungskosten wurde eine Steigerung von 50 % in Relation zur Erhöhung der veranschlagten Fluggastzahlen multipliziert mit der jährlichen Inflationsrate angesetzt.
 - Die jährliche Inflation beruht auf einer Schätzung des slowakischen Finanzministeriums.
 - Für den Wechselkurs zur Umrechnung von SKK in Euro wurde der bei Unterzeichnung der Vereinbarung gültige Wechselkurs zugrunde gelegt (37,798 SKK/EUR).
- (101) Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Einnahmen- und Kostenberechnungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung und ihren Beitrag zum Gewinn von BTS während ihrer Laufzeit. Diese Berechnungen beruhen auf dem von der BTS-Leitung vorgelegten Geschäftsplan und den zuvor dargelegten Annahmen.

Tabelle 5

Rentabilitätsanalyse für die Vereinbarung mit Ryanair im Zeitraum 2005-2016

(in 1 000 Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Einnahmen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kosten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Gewinn/Verlust	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Gewinnmarge	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
NBW ⁽¹⁾ des Gewinns	(...)										
Durchschnittl. Gewinnmarge	(...)										

⁽¹⁾ Nettobarwert, der auf Basis eines Ermäßigungssatzes von 6,9 % berechnet wird.

- (102) Die Kommission stellt fest, dass die Vereinbarung mit Ryanair während ihrer Laufzeit mit einem Nettobarwert von [...] Mio. EUR einen positiven Beitrag zu den finanziellen Ergebnissen von BTS leistet. Für den gesamten Nettobarwert von BTS wurde ein positives Ergebnis über die Laufzeit der Vereinbarung erwartet.
- (103) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die Vereinbarung alle ihr zurechenbaren Kosten umfasst. Die so genannte „Vollkostenmethode“ im vorliegenden Fall umfasst Abschreibungskosten für die Flughafeninfrastruktur und alle anderen Betriebskosten; sie umfasst ferner Kosten für die historische Infrastruktur ⁽¹⁹⁾ sowie Kosten für Sicherheitsmaßnahmen, die zu den Aufgaben der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gehören können und keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Die luftfahrtunabhängigen Einnahmen, die der Vereinbarung zuzurechnen sind, wurden nicht berücksichtigt. Daher erscheint der Nettobarwert des Gewinns unterbewertet, und der positive Beitrag der Vereinbarung sollte höher angesetzt werden.
- (104) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass in den Jahren 2010 und 2011 — also in den Jahren, in denen der erste Teil des neuen Terminals ⁽²⁰⁾ den Betrieb aufnehmen wird und zusätzliche Kapazitäten auf dem Flughafen geschaffen werden — die Kosten (insbesondere Abschreibungs- und Energiekosten) um 33 % bis 38 % gegenüber 2009 steigen und sich negativ auf die Ergebnisse in diesen ersten zwei Jahren auswirken werden.

⁽¹⁹⁾ Infrastrukturinvestitionen und ihre Finanzierung, die unwiderruflich vereinbart wurden, bevor die Flughäfen als Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV (Datum des ersten Urteils in der Rechtssache Aéroport de Paris) angesehen wurden.

⁽²⁰⁾ Die Entscheidung über die Ersetzung des alten Terminals wurde unabhängig von der Entscheidung über eine vertragliche Vereinbarung mit Ryanair getroffen und noch bevor die Vereinbarung mit Ryanair unterzeichnet wurde. BTS erhielt keine staatliche Beihilfe für den Bau des neuen Terminals.

- (105) Aus Tabelle 5 geht hervor, dass die durchschnittliche Gewinnspanne ⁽²¹⁾ (oder Umsatzrendite) der Vereinbarung [...] beträgt und mit den durchschnittlichen Gewinnspannen auf anderen EU-Flughäfen in den Jahren 2006 und 2007 (siehe Tabelle unten) vergleichbar ist.

Tabelle 6

Gewinnspanne auf anderen EU-Flughäfen in den Jahren 2006 und 2007

(in %)

Flughäfen	Gewinnspanne 2006	Gewinnspanne 2007
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Durchschn. Gewinnspanne	7,31	8,61

- (106) Der Sachverständige der Kommission hat zudem eine Sensibilitätsanalyse des Nettobarwerts der Vereinbarung durchgeführt, um den Einfluss von Schwankungen bei den Abschreibungs- und Energiekosten — falls diese Kosten unterbewertet wurden — auf die Rentabilität des Vertrags zu untersuchen.

Tabelle 7

Sensibilitätsanalyse (Zunahme der Abschreibungs- und Energiekosten) für die Rentabilität der Vereinbarung mit Ryanair

Unterschiedliche Szenarien	Nettobarwert des Vertrags mit Ryanair in 1 000 EUR
Basisszenario	(...)
Alternatives Szenario 1: Zunahme der Abschreibungs- und Energiekosten um 10 % im Jahr 2013 und 15 % in den Jahren 2014-2016	(...)
Alternatives Szenario 2: Zunahme der Abschreibungs- und Energiekosten um 15 % im Jahr 2013 und 25 % in den Jahren 2014-2016	(...)

- (107) Trotz der in der Sensibilitätsanalyse angesetzten Schwankungen von 10 % bis 25 % bleibt der Beitrag der Vereinbarung zum Nettogewinn von BTS positiv und bewegt sich zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR.
- (108) Angesichts der obigen Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass die Entscheidung von BTS über den Abschluss einer Vereinbarung mit Ryanair auf der Grundlage der obigen Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich vernünftig war.

⁽²¹⁾ Die Gewinnspanne (auch als Umsatzrendite bezeichnet) vergleicht den Nettogewinn mit dem Umsatz. Diese Verhältniszahl gibt an, ob ein Unternehmen eine ausreichende Umsatzrendite erwirtschaftet, da sie ermittelt, welcher Gewinn pro 1 EUR Umsatz erzielt wird; sie dient als Maßstab für die Rentabilität und Effizienz.

Sonstige Aspekte der Vereinbarung und Risikoanalyse für BTS:

- (109) Die Kommission hält es für wichtig, die Vereinbarung im Kontext der früheren Aktivitäten von BTS und seiner damaligen Stellung am Markt zu betrachten.
- (110) Die Kommission stellt außerdem fest, dass sie gemäß dem Charleroi-Urteil⁽²²⁾ bei der Beurteilung der besagten Maßnahme alle relevanten Merkmale der Maßnahme und ihren Kontext zu berücksichtigen hat.
- (111) Im vorliegenden Fall sind neben der Kosten-Nutzen-Analyse auch Faktoren wie Risikominderung durch Diversifizierung der Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen nutzen, eine bessere Verteilung der Ressourcen und eine Verringerung der Überkapazitäten bei der Beurteilung der logischen Grundlage für die Entscheidung von BTS über den Abschluss der Vereinbarung zu prüfen.
- (112) Da die Slowakische Republik derzeit kein nationales Luftfahrtunternehmen besitzt und ihr früheres Luftfahrtunternehmen eher klein war (6 % des Fluggastaufkommens von BTS im Jahr 2005), während in anderen Mitgliedstaaten nationale Luftfahrtunternehmen mindestens 40 % der Fluggastzahlen auf einem vergleichbaren Flughafen beisteuern, bestand bei BTS eine hohe Abhängigkeit vom privaten Luftfahrtunternehmen SkyEurope, auf das im Jahr 2005 etwa 73 % der Fluggäste entfielen. Somit ist festzustellen, dass BTS aufgrund des Vertrags mit Ryanair seinen Kundenstamm tatsächlich verbreitern und damit sein Risiko verringern konnte, das im Jahr 2009 mit der Insolvenz von SkyEurope zum Tragen kam.
- (113) Darüber hinaus hat BTS auch das Risiko von Überkapazitäten durch die Ersetzung des alten Terminals durch ein neues und größeres Terminal verringert. Dank der optimierten Nutzung der Infrastruktur und deren regelmäßige Nutzung konnten seit 2008 auch die regulären AIP-Entgelte reduziert werden. BTS hat in das so genannte „Serviceentgelt“ auch keine Entgelte wie Flugsicherungsentgelte aufgenommen, die sich seiner Kontrolle entziehen.
- (114) Außerdem wirbt Ryanair auf seiner Website für Bratislava als einen seiner Zielorte. BTS zahlt jedoch nicht für diese Werbung, wenngleich nicht ausgeschlossen werden kann, dass es daraus einen gewissen Nutzen zieht.
- (115) Die Kommission stellt fest, dass all diese qualitativen Aspekte ebenfalls positiv zur betrieblichen und finanziellen Lage von BTS beigetragen und seinen Marktwert für die Anteilseigner gesteigert haben. Sie ergänzen daher die oben aufgeführte Kosten-Nutzen-Analyse.

Schlussfolgerung:

- (116) Aus den obigen Ausführungen folgert die Kommission, dass BTS zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung mit Ryanair davon ausgehen konnte, dass der Flughafenbetrieb dadurch rentabler werden würde. Daher kann sich die Kommission der Auffassung anschließen, dass ein marktwirtschaftlicher Betreiber unter ähnlichen Umständen dieselbe Vereinbarung mit Ryanair wie BTS eingegangen wäre.
- (117) Da mindestens eines der kumulativen Kriterien gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV nicht erfüllt ist, gelangt Kommission zu dem Schluss, dass die Vereinbarung keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV umfasst.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die am 5. Dezember 2005 zwischen Letisko M. R. Štefánika — Airport Bratislava, a.s. — und Ryanair Ltd. geschlossene Vereinbarung umfasst keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Slowakische Republik gerichtet.

Brüssel, den 27. Januar 2010

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

⁽²²⁾ Rechtssache T-196/04 Ryanair gegen Kommission („Charleroi-Urteil“), [2008], Randnr. 59.

BESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 31. Januar 2011****gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angemessenheit des Datenschutzniveaus im Staat Israel im Hinblick auf die automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten**

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2011) 332)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/61/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 25 Absatz 6,

nach Konsultation des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 95/46/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass die Übermittlung personenbezogener Daten in ein Drittland nur dann erfolgen darf, wenn dieses Drittland ein angemessenes Schutzniveau gewährleistet und wenn vor der Übermittlung die sonstigen Bestimmungen, mit denen die Mitgliedstaaten die Richtlinie umgesetzt haben, beachtet wurden.
- (2) Die Kommission kann feststellen, dass ein Drittland ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet. In diesem Fall können personenbezogene Daten aus den Mitgliedstaaten übermittelt werden, ohne dass zusätzliche Garantien erforderlich sind.
- (3) Gemäß der Richtlinie 95/46/EG sind bei der Beurteilung des Datenschutzniveaus alle Umstände zu berücksichtigen, die bei einer Datenübermittlung oder einer Reihe von Datenübermittlungen eine Rolle spielen, insbesondere die für die Datenübermittlung relevanten, in Artikel 25 der Richtlinie aufgeführten Aspekte.
- (4) Wegen der unterschiedlichen Handhabung des Datenschutzes in Drittländern sollte die Beurteilung der Angemessenheit des Schutzniveaus sowie jeder Beschluss gemäß Artikel 25 Absatz 6 der Richtlinie 95/46/EG und dessen Durchführung in einer Weise erfolgen, die gegenüber Drittländern bzw. unter Drittländern, in denen gleiche Bedingungen vorherrschen, keine willkürliche oder ungerechtfertigte Diskriminierung bewirkt und unter Berücksichtigung der bestehenden internationalen Verpflichtungen der Europäischen Union kein verstecktes Handelshemmnis darstellt.

- (5) Die Rechtsordnung des Staates Israel kennt keine geschriebene Verfassung, doch wurden bestimmte grundlegende Gesetze vom höchsten israelischen Gericht in den Verfassungsrang erhoben. Diese „Grundlagengesetze“ werden durch eine umfangreiche Rechtsprechungssammlung ergänzt, da sich die israelische Rechtsordnung weitgehend an den Grundsätzen des Common Law orientiert. Das Recht auf Schutz der Privatsphäre ist in Paragraph 7 des Grundlagengesetzes über Menschenwürde und Freiheit verankert.
- (6) Die israelischen Rechtsnormen zum Schutz personenbezogener Daten im Staat stützen sich weitgehend auf die in der Richtlinie 95/46/EG vorgegebenen Normen und sind im Gesetz 5741-1981 niedergelegt, das zuletzt 2007 geändert wurde, um neue Kriterien für die Verarbeitung personenbezogener Daten sowie ausführliche Regelungen zur Organisation der Datenschutzbehörde einzuführen.
- (7) Diese Datenschutzgesetzgebung wird ergänzt durch Regierungsbeschlüsse zur Durchführung des Gesetzes 5741-1981 und zur Organisation und Funktionsweise der Datenschutzbehörde; diese folgen weitgehend den Empfehlungen, die der Ausschuss zur Prüfung der Gesetzgebung auf dem Gebiet der Datenbanken für das Justizministerium ausgearbeitet hat (Schoffman-Bericht).
- (8) Datenschutzrechtliche Bestimmungen sind darüber hinaus in einer Reihe von Rechtsinstrumenten zur Regulierung einzelner Sektoren enthalten, zum Beispiel in den Rechtsvorschriften für den Finanzsektor, das Gesundheitswesen und öffentliche Register.
- (9) Die israelischen Datenschutzbestimmungen enthalten sämtliche Grundsätze, die für einen angemessenen Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten in automatisierten Datenbanken erforderlich sind. Kapitel 2 des Gesetzes 5741-1981, das die Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten enthält, gilt nicht für die Verarbeitung personenbezogener Daten in nicht automatisierten (manuellen) Datenbanken.
- (10) Die Anwendung der Datenschutznormen wird garantiert mittels administrativer und gerichtlicher Rechtsbehelfe sowie einer unabhängigen Aufsicht durch die mit Untersuchungs- und Eingriffskompetenzen ausgestattete, autonom agierende israelische Rechts-, Informations- und Technologiebehörde (ILITA).

⁽¹⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- (11) Die israelischen Datenschutzbehörden haben Erläuterungen und Garantien zur Auslegung des israelischen Rechts abgegeben und darüber hinaus zugesichert, dass die israelischen Datenschutzvorschriften gemäß dieser Auslegung umgesetzt werden. Der vorliegende Beschluss trägt diesen Erläuterungen und Zusicherungen Rechnung und setzt ihre Einhaltung voraus.
- (12) Der Staat Israel sollte daher zu den Ländern gezählt werden, die einen im Sinne der Richtlinie 95/46/EG angemessenen Schutz bei der automatisierten grenzüberschreitenden Übermittlung personenbezogener Daten aus der Europäischen Union in den Staat Israel bieten; dies gilt auch für den Fall der nicht automatisierten Übermittlung, wenn die Daten anschließend im Staat Israel automatisch verarbeitet werden. Dieser Beschluss sollte hingegen nicht für Übermittlungen personenbezogener Daten aus der EU in den Staat Israel gelten, wenn sowohl die Übermittlung als auch die anschließende Verarbeitung ausschließlich in nicht automatisierter Form erfolgen.
- (13) Im Interesse der Transparenz und um sicherzustellen, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in der Lage sind, den Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten zu gewährleisten, sind — ungeachtet der Feststellung eines angemessenen Schutzniveaus — die besonderen Umstände zu nennen, unter denen die Übermittlung bestimmter Daten ausgesetzt werden darf.
- (14) Die durch diesen Beschluss festgestellte Angemessenheit des Datenschutzniveaus bezieht sich auf den Staat Israel im Sinne des Völkerrechts. Weiterübermittlungen personenbezogener Daten an einen Empfänger außerhalb des Staates Israel, wie er durch das Völkerrecht festgelegt ist, sind als Übermittlungen an ein Drittland anzusehen.
- (15) Die durch Artikel 29 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzte Gruppe für den Schutz von Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten hat eine befürwortende Stellungnahme zur Angemessenheit des Schutzes personenbezogener Daten bei automatisierten grenzüberschreitenden Datenübermittlungen aus der Europäischen Union bzw. bei nicht automatisierten Datenübermittlungen unter der Bedingung einer anschließenden automatisierten Verarbeitung der Daten in Israel abgegeben. In ihrer befürwortenden Stellungnahme hat die Datenschutzgruppe den israelischen Behörden empfohlen, weitere Vorschriften zu erlassen, damit die israelischen Datenschutzgesetze auch auf manuelle Datenbanken Anwendung finden, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausdrücklich auch für Verarbeitungen personenbezogener Daten im privaten Sektor gilt und die genannten Ausnahmen im Bereich des grenzüberschreitenden Datenaustauschs in Übereinstimmung mit den im „Arbeitspapier über eine gemeinsame Auslegung des Artikels 26 Absatz 1 der Richtlinie 95/46/EG“⁽¹⁾ genannten Kriterien

ausgelegt werden. Dieser Stellungnahme wurde bei der Erarbeitung dieses Beschlusses Rechnung getragen⁽²⁾.

- (16) Der durch Artikel 31 Absatz 1 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzte Ausschuss hat innerhalb der von seinem Vorsitzenden festgesetzten Frist keine Stellungnahme abgegeben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Der Staat Israel verfügt im Sinne von Artikel 25 Absatz 2 der Richtlinie 95/46/EG über ein angemessenes Schutzniveau für die Übermittlung personenbezogener Daten aus der Europäischen Union im Falle automatisierter grenzüberschreitender Datenübermittlungen bzw. im Falle nicht automatisierter Datenübermittlungen unter der Bedingung einer anschließenden automatisierten Verarbeitung der Daten im Staat Israel.

- (2) Die Behörde, die im Staat Israel die Anwendung der israelischen Datenschutzbestimmungen überwacht, ist die im Anhang zu diesem Beschluss genannte „Israeli Law, Information and Technology Authority (ILITA)“.

Artikel 2

- (1) Soweit es um Artikel 25 Absatz 1 der Richtlinie 95/46/EG geht, betrifft dieser Beschluss ausschließlich die Angemessenheit des Datenschutzes im Staat Israel im Sinne des Völkerrechts; sonstige Bedingungen oder Beschränkungen im Zusammenhang mit der Umsetzung anderer Bestimmungen der Richtlinie, die sich auf die Verarbeitung personenbezogener Daten in den Mitgliedstaaten beziehen, bleiben hiervon unberührt.

- (2) Der Beschluss ist im Einklang mit den Bestimmungen des Völkerrechts anzuwenden. Er lässt den völkerrechtlichen Status der Golanhöhen, des Gazastreifens und des Westjordanlands einschließlich Ost-Jerusalem unberührt.

Artikel 3

- (1) Unbeschadet ihrer Befugnis, Maßnahmen zum Zwecke der Einhaltung einzelstaatlicher Vorschriften zu ergreifen, denen andere Bestimmungen als die des Artikels 25 der Richtlinie 95/46/EG zugrunde liegen, können die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten von ihrem Recht Gebrauch machen, zum Schutz von Privatpersonen bei der Verarbeitung von deren personenbezogenen Daten die Datenübermittlung an einen Empfänger im Staat Israel auszusetzen, wenn

- a) eine zuständige israelische Behörde feststellt, dass der Datenempfänger die geltenden Datenschutzvorschriften nicht einhält, oder

⁽¹⁾ WP 114 vom 25. November 2005. Abrufbar unter http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_de.pdf

⁽²⁾ Stellungnahme 6/2009 zum Umfang des Schutzes personenbezogener Daten in Israel. Abrufbar unter http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_de.pdf

b) eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Datenschutzvorschriften verletzt werden, Grund zur Annahme besteht, dass die zuständige israelische Behörde nicht rechtzeitig angemessene Maßnahmen ergreift, um das Problem zu lösen, die Fortsetzung der Datenübermittlung den betroffenen Personen einen unmittelbar bevorstehenden schweren Schaden zuzufügen droht und die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten sich unter den gegebenen Umständen in angemessener Weise bemüht haben, die für die Datenverarbeitung verantwortliche Stelle im Staat Israel zu benachrichtigen, und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben haben.

(2) Die Aussetzung ist zu beenden, sobald der Datenschutz sichergestellt ist und dies den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten mitgeteilt wird.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich, wenn Maßnahmen gemäß Artikel 3 ergriffen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission benachrichtigen einander auch über Fälle, bei denen die Maßnahmen der verantwortlichen Stellen im Staat Israel nicht ausreichen, um die Einhaltung der Datenschutzvorschriften zu gewährleisten.

(3) Ergeben die nach Artikel 3 sowie nach Absatz 1 und 2 dieses Artikels gewonnenen Erkenntnisse, dass eine für die Einhaltung der Vorschriften im Staat Israel verantwortliche Stelle ihre Aufgabe nicht vollständig erfüllt, so benachrichtigt die Kommission die zuständige israelische Behörde und schlägt erforderlichenfalls Maßnahmen gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 der Richtlinie 95/46/EG genannten Verfahren vor, um

eine Aufhebung oder Aussetzung dieses Beschlusses oder eine Beschränkung seines Anwendungsbereichs zu erwirken.

Artikel 5

Die Kommission überwacht die Durchführung dieses Beschlusses und unterrichtet den nach Artikel 31 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzten Ausschuss über relevante Erkenntnisse; dazu zählen auch Erkenntnisse, die sich auf die Feststellung in Artikel 1 dieses Beschlusses auswirken könnten, wonach der Staat Israel ein angemessenes Schutzniveau im Sinne von Artikel 25 der Richtlinie 95/46/EG bietet, ferner Erkenntnisse, die darauf hindeuten, dass dieser Beschluss in diskriminierender Weise angewandt wird. Ihre besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Verarbeitung personenbezogener Daten in manuellen Datenbanken.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um dem Beschluss binnen drei Monaten nach seiner Bekanntgabe nachzukommen.

Artikel 7

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 31. Januar 2011

Für die Kommission

Viviane REDING

Vizepräsidentin

ANHANG

Zuständige Datenschutzbehörde gemäß Artikel 1 Absatz 2 dieses Beschlusses:

The Israeli Law, Information and Technology Authority

The Government Campus

9th floor

125 Begin Rd.

Tel Aviv

Israel

Postanschrift:

P.O. Box 7360

Tel Aviv, 61072

Tel.: +972-3-7634050

Fax +972-2-6467064

E-Mail: ILITA@justice.gov.il

Website: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/default.htm>

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 Luxembourg
LUXEMBURG

DE