

Dziennik Urzędowy C 257

Unii Europejskiej

Tom 50

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

30 października 2007

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

II Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja

2007/C 257/01	Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE — Przy- padki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu	1
2007/C 257/02	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.4840 — Fiat/Teksid Aluminium) ⁽¹⁾	5
2007/C 257/03	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.4894 — Aegon/Caja Cantabria/JV) ⁽¹⁾	5
2007/C 257/04	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.4686 — Louis Delhaize/Magyar Hipermarket KFT) ⁽¹⁾	6
2007/C 257/05	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.4871 — KPN/Getronics) ⁽¹⁾	6

IV Zawiadomienia

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja

2007/C 257/06	Kursy walutowe euro	7
---------------	---------------------------	---

PL

ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

2007/C 257/07	Informacje przekazane przez państwa członkowskie, dotyczące pomocy państwa przyznanej na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 68/2001 w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej ⁽¹⁾	8
2007/C 257/08	Informacje przekazane przez Państwa Członkowskie, dotyczące pomocy państwa przyznanej na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 70/2001 w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw ⁽¹⁾	11

V Ogłoszenia

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja

2007/C 257/09	Pomoc państwa — Niemcy — Pomoc państwa C 27/07 (ex NN 29/07) — Port lotniczy Berlin Schönefeld — Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE ⁽¹⁾	16
2007/C 257/10	Komunikat Ministra Gospodarki Królestwa Niderlandów wydany na podstawie art. 2 ust. 3 dyrektywy 94/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. w sprawie warunków udzielania i korzystania z zezwoleń na poszukiwanie, badanie i produkcję węglowodorów	47
2007/C 257/11	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4947 — Vodafone/Tele2 Italia/Tele2 España) — Sprawa kwalifikująca się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej ⁽¹⁾	48
2007/C 257/12	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4810 — Toepfer/Thyssen Krupp/Imperial Logistics/JV) ⁽¹⁾	49
2007/C 257/13	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4898 — Compagnie de Saint-Gobain/Maxit) ⁽¹⁾	50
2007/C 257/14	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4823 — Yara/Praxair/JV) ⁽¹⁾	51
2007/C 257/15	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4779 — Akzo Nobel/ICI) ⁽¹⁾	52
2007/C 257/16	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa COMP/M.4902 — Yamaha Motor Europe/Yamaha Distribution Companies) ⁽¹⁾	53

INNE AKTY

Komisja

2007/C 257/17	Publikacja wniosku zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych	54
---------------	--	----



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Zezwolenie na pomoc państwa w ramach przepisów zawartych w art. 87 i 88 Traktatu WE**Przypadki, względem których Komisja nie wnosi sprzeciwu**

(2007/C 257/01)

Data przyjęcia decyzji	24.7.2007
Numer środka pomocy	N 506/06
Państwo członkowskie	Republika Czeska
Region	—
Nazwa środka pomocy (i/ lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc)	wsparcie promocji i reklamy produktów rolnych w regionie Vysočina
Podstawa prawna	Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů Zákon č. 252/1997 Sb., o zemědělství, ve znění pozdějších předpisů Zásady Zastupitelstva kraje Vysočina pro poskytování finančních příspěvků na podporu zemědělství v kraji Vysočina pro období 2007–2013 z rozpočtu kraje Vysočina a způsobu kontroly jejich využití, Opatření č. 4 Podpora propagace a reklamy na zemědělské produkty (návrh) Program rozvoje kraje Vysočina
Rodzaj środka pomocy	program pomocy
Cel pomocy	pomoc przeznaczona na promocję i reklamę określonych produktów rolnych, takich jak produkty pochodzące z gospodarstw ekologicznych oraz pewne specyficzne, często niewykorzystywane w pełni produkty z regionu Vysočina
Forma pomocy	dotacja bezpośrednia
Budżet	ogółem: 7 mln CZK (ok. 242 000 EUR) rocznie: 1 mln CZK (ok. 34 500 EUR)
Maksymalna intensywność pomocy	maksymalnie 50 %
Czas trwania pomocy	do 31.12.2013
Sektory gospodarki	rolnictwo

Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Krajský úřad kraje Vysočina Žižkova 57 CZ-587 33 Jihlava
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data przyjęcia decyzji	19.7.2007
Numer środka pomocy	N 681/06
Państwo członkowskie	Francja
Region	—
Nazwa środka pomocy (i/lub nazwa beneficjenta)	Aide au sauvetage de la société «Volailles du Périgord»
Podstawa prawna	Circulaire du ministre de l'agriculture et de la pêche DPEI/SDEPA/C2006-4019 du 15 mars 2006
Rodzaj środka pomocy	Pomoc indywidualna
Cel pomocy	Pomoc na ratowanie
Forma pomocy	Pomoc w formie zaliczki zwrotnej
Budżet	1 milionów EUR
Intensywność pomocy	—
Czas trwania pomocy	6 miesięcy
Sektory gospodarki	Rolnictwo
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Office national interprofessionnel de l'élevage et de ses productions 80, avenue des Terroirs de France F-75607 Paris Cedex 12 Conseil régional d'Aquitaine 14, rue François de Sourdis F-33000 Bordeaux
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data przyjęcia decyzji	25.7.2007
Numer środka pomocy	N 295/07
Państwo członkowskie	Zjednoczone Królestwo
Region	—
Nazwa środka pomocy (i/ lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc)	Peak District National Park Scheme
Podstawa prawna	Wildlife and Countryside Act 1981 (as amended) Section 44: Grants and loans for purposes of National Parks Environment Act 1995 (c.25) Section 65: General purposes and powers
Rodzaj środka pomocy	program
Cel pomocy	inwestycje, zachęcanie do wytwarzania produktów wysokiej jakości oraz wsparcie techniczne
Forma pomocy	dotacja, świadczenie usług na preferencyjnych warunkach
Budżet	0,32 milionów GBP (0,475 milionów EUR)
Maksymalna intensywność pomocy	do 75 % w przypadku inwestycji, 100 % w przypadku wytwarzania produktów rolnych wysokiej jakości i w przypadku wsparcia technicznego
Czas trwania pomocy	od daty zatwierdzenia przez Komisję do 1.7.2011
Sektory gospodarki	rolnictwo, myślistwo i leśnictwo
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Peak District National Park Authority Aldern House Baslow Road Bakewell Derbyshire DE45 1AE United Kingdom
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data przyjęcia decyzji	30.7.2007
Numer środka pomocy	N 322/07
Państwo członkowskie	Zjednoczone Królestwo
Region	Wales
Nazwa środka pomocy (i/ lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc)	Amendment to the Woodland Grant Scheme (WGS) — Transitional Restocking Grants Scheme
Podstawa prawna	The Forestry Act 1979
Rodzaj środka pomocy	program
Cel pomocy	promowanie ekologicznej, ochronnej i rekreacyjnej funkcji lasów
Forma pomocy	dotacja

Budżet	6,26 milionów GBP (9,31 milionów EUR)
Maksymalna intensywność pomocy	maksymalnie 61 %
Czas trwania pomocy	od daty zatwierdzenia przez Komisję do 31.12.2013
Sektory gospodarki	leśnictwo i pozyskiwanie drewna
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Forestry Commission Wales Victoria House Victoria Terrace Aberystwyth Ceredigion SY23 2DQ United Kingdom
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data przyjęcia decyzji	25.7.2007
Numer środka pomocy	N 328/07
Państwo członkowskie	Hiszpania
Region	Murcia
Nazwa środka pomocy (i/lub nazwa beneficjenta)	Ayudas destinadas al fomento del asociacionismo agrario para la concentración de la oferta y la comercialización de los productos agrarios
Podstawa prawna	Orden por la que se convocan y aprueban las bases reguladoras de las ayudas destinadas al fomento del asociacionismo agrario para la concentración de la oferta y la comercialización de los productos agrarios
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Cel pomocy	—
Forma pomocy	Dotacja bezpośrednia
Budżet	2 400 000 EUR
Intensywność pomocy	Maksymalnie 390 000 EUR na beneficjenta
Czas trwania pomocy	1.1.2008-31.12.2013
Sektory gospodarki	Roľnictwo
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Consejería de Agricultura y de Agua Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
Inne informacje	—

Tekst decyzji w autentycznej wersji językowej, z którego usunięto wszystkie informacje o charakterze poufnym, można znaleźć na stronie:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.4840 — Fiat/Teksid Aluminium)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/02)

W dniu 28 września 2007 r. Komisja podjęła decyzję o nie sprzeciwianiu się wyżej wymienionej koncentracji oraz uznaniu jej za zgodną z regułami wspólnego rynku. Powyższa decyzja zostaje wydana na mocy art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji jest dostępny wyłącznie w języku angielskim i będzie opublikowany po uprzednim usunięciu ewentualnych tajemnic handlowych przedsiębiorstw. Tekst decyzji będzie dostępny:

- na stronie internetowej: Europa — Dyrekcja Generalna do spraw Konkurencji (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Strona ta została wyposażona w różnorodne opcje wyszukiwania, takie jak spis firm, numerów spraw, dat oraz spis sektorów przemysłowych, które mogą być pomocne w znalezieniu poszczególnych decyzji w sprawach połączeń,
- w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex, pod numerem dokumentu 32007M4840. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego. (<http://eur-lex.europa.eu>)

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.4894 — Aegon/Caja Cantabria/JV)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/03)

W dniu 26 września 2007 r. Komisja podjęła decyzję o nie sprzeciwianiu się wyżej wymienionej koncentracji oraz uznaniu jej za zgodną z regułami wspólnego rynku. Powyższa decyzja zostaje wydana na mocy art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji jest dostępny wyłącznie w języku angielskim i będzie opublikowany po uprzednim usunięciu ewentualnych tajemnic handlowych przedsiębiorstw. Tekst decyzji będzie dostępny:

- na stronie internetowej: Europa — Dyrekcja Generalna do spraw Konkurencji (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Strona ta została wyposażona w różnorodne opcje wyszukiwania, takie jak spis firm, numerów spraw, dat oraz spis sektorów przemysłowych, które mogą być pomocne w znalezieniu poszczególnych decyzji w sprawach połączeń,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex, pod numerem dokumentu 32007M4894. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego. (<http://eur-lex.europa.eu>)
-

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.4686 — Louis Delhaize/Magyar Hipermarket KFT)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/04)

W dniu 9 lipca 2007 r. Komisja podjęła decyzję o nie sprzeciwianiu się wyżej wymienionej koncentracji oraz uznaniu jej za zgodną z regułami wspólnego rynku. Powyższa decyzja zostaje wydana na mocy art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji jest dostępny wyłącznie w języku angielskim i będzie opublikowany po uprzednim usunięciu ewentualnych tajemnic handlowych przedsiębiorstw. Tekst decyzji będzie dostępny:

- na stronie internetowej: Europa — Dyrekcja Generalna do spraw Konkurencji (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Strona ta została wyposażona w różnorodne opcje wyszukiwania, takie jak spis firm, numerów spraw, dat oraz spis sektorów przemysłowych, które mogą być pomocne w znalezieniu poszczególnych decyzji w sprawach połączeń,
- w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex, pod numerem dokumentu 32007M4686. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego. (<http://eur-lex.europa.eu>)

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.4871 — KPN/Getronics)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/05)

W dniu 8 października 2007 r. Komisja podjęła decyzję o nie sprzeciwianiu się wyżej wymienionej koncentracji oraz uznaniu jej za zgodną z regułami wspólnego rynku. Powyższa decyzja zostaje wydana na mocy art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji jest dostępny wyłącznie w języku angielskim i będzie opublikowany po uprzednim usunięciu ewentualnych tajemnic handlowych przedsiębiorstw. Tekst decyzji będzie dostępny:

- na stronie internetowej: Europa — Dyrekcja Generalna do spraw Konkurencji (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Strona ta została wyposażona w różnorodne opcje wyszukiwania, takie jak spis firm, numerów spraw, dat oraz spis sektorów przemysłowych, które mogą być pomocne w znalezieniu poszczególnych decyzji w sprawach połączeń,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex, pod numerem dokumentu 32007M4871. EUR-Lex pozwala na dostęp on-line do dokumentacji prawa Europejskiego. (<http://eur-lex.europa.eu>)
-

IV

(Zawiadomienia)

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII
EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾**29 października 2007 r.**

(2007/C 257/06)

1 euro =

Waluta			Kurs wymiany	Waluta			Kurs wymiany
USD	Dolar amerykański		1,4391	RON	Lej rumuński		3,3406
JPY	Jen		165,17	SKK	Korona słowacka		33,278
DKK	Korona duńska		7,4546	TRY	Lir turecki		1,7132
GBP	Funt szterling		0,69895	AUD	Dolar australijski		1,5652
SEK	Korona szwedzka		9,1920	CAD	Dolar kanadyjski		1,3822
CHF	Frank szwajcarski		1,6776	HKD	Dolar hong kong		11,1544
ISK	Korona islandzka		86,77	NZD	Dolar nowozelandzki		1,8720
NOK	Korona norweska		7,7220	SGD	Dolar singapurski		2,0887
BGN	Lew		1,9558	KRW	Won	1	305,41
CYP	Funt cypryjski		0,5842	ZAR	Rand		9,4050
CZK	Korona czeska		26,922	CNY	Juan renminbi		10,7566
EEK	Korona estońska		15,6466	HRK	Kuna chorwacka		7,3505
HUF	Forint węgierski		250,65	IDR	Rupia indonezyjska	13	088,61
LTL	Lit litewski		3,4528	MYR	Ringgit malezyjski		4,8044
LVL	Łat łotewski		0,7022	PHP	Peso filipińskie		63,069
MTL	Lir maltański		0,4293	RUB	Rubel rosyjski		35,5740
PLN	Złoty polski		3,6246	THB	Bat tajlandzki		45,591

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Informacje przekazane przez państwa członkowskie, dotyczące pomocy państwa przyznanej na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 68/2001 w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/07)

Nr środka pomocy	XT 70/07		
Państwo członkowskie	Republika Czeska		
Region	<p>NUTS II Severovýchod NUTS II Jihovýchod NUTS II Severozápad NUTS II Jihozápad NUTS II Moravskoslezsko NUTS II Střední Morava NUTS II Střední Čechy NUTS II Praha – Praha 4, Praha 5, Praha 6, Praha–Přední Kopanina, Praha–Suchdol, Praha 7, Praha 8, Praha 9, Praha 11, Praha 12, Praha 13, Praha 14, Praha 15, Praha–Dolní Měcholupy, Praha–Štěrboholy, Praha–Zličín, Praha 18, Praha 19</p> <p>Pomoc szkoleniowa jest przyznawana w regionach NUTS III, w których poziom bezrobocia jest wyższy od średniego poziomu bezrobocia w Republice Czeskiej o co najmniej o 50 %</p>		
Nazwa programu pomocy lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc indywidualną	Investiční pobídky		
Podstawa prawna	<p>Zákon č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, ve znění zákona č. 159/2007 Sb. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů Nařízení vlády č. 596/2006, kterým se stanoví přípustná míra veřejné podpory Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů Nařízení vlády č. 515/2004 Sb., o hmotné podpoře na vytváření nových pracovních míst a hmotné podpoře rekvalifikace nebo školení zaměstnanců v rámci investičních pobídek, ve znění pozdějších předpisů</p>		
Roczne wydatki planowane w ramach programu lub całkowita kwota pomocy indywidualnej przyznanej podmiotowi	Program pomocy	Całkowita kwota roczna pomocy	2 miliardy CZK
		Gwarantowane pożyczki	—
	Pomoc indywidualna	Całkowita kwota pomocy	—
		Gwarantowane pożyczki	—
Maksymalna intensywność pomocy	Zgodnie z art. 4 ust. 2-7 rozporządzenia		tak

Data realizacji	2.7.2007 r.	
Czas trwania programu pomocy lub przyznanej pomocy indywidualnej	Do 31.12.2013 r.	
Cel pomocy	Szkolenia ogólne	tak
	Szkolenia specjalistyczne	tak
Sektory gospodarki	Pomoc ograniczona do konkretnych sektorów	tak
	hutnictwo stali	tak zgodnie z załącznikiem I do wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013 (2006/C 54/08)
	przemysł motoryzacyjny	tak
	inny sektor związany z produkcją	tak
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Ministerstvo práce a sociálních věcí	
	Na Poříčním právu 1/378 CZ-128 01 Praha 2	
Duża indywidualna pomoc w formie dotacji	Zgodnie z art. 5 rozporządzenia	tak

Nr środka pomocy	XT 79/07	
Państwo członkowskie	Belgia	
Region	Vlaamse Gemeenschap (artikel 4, 6° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen)	
Nazwa programu pomocy lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc indywidualną	Subsidie voor regionale televisieomroepen voor opleidings- en vormingsprojecten voor jonge journalisten om de kwaliteit, de diversiteit en de pluriformiteit van het aanbod te bevorderen	
Podstawa prawna	Artikel 80, § 2, van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 4 maart 2005 Decreet van 22 december 2006 houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2007	
Roczne wydatki planowane w ramach programu lub całkowita kwota pomocy indywidualnej przyznanej podmiotowi	Maksymalnie 300 000 EUR	
Maksymalna intensywność pomocy	Na rok budżetowy 2007 dziesięciu regionalnym nadawcom telewizyjnym przyznano dotacje o łącznej kwocie 300 000 EUR, przeznaczone na ogólne projekty edukacyjne i szkoleniowe skierowane do młodych dziennikarzy mające na celu poprawy jakości oraz różnorodności tematyki i formy oferty programowej. Podział tej kwoty jest następujący: 1) ATV: maksymalnie 30 000 EUR Hangar 26 — 27 Rijnkaai 104 B-2000 Antwerpen 2) ATV: maksymalnie 30 000 EUR Adolf Pegoudlaan 20 B-9051 Sint-Denijs-Westrem 3) Focus TV: maksymalnie 30 000 EUR Accent Business Park Kwadestraat 151b B-8800 Roeselare	

	<p>4) TV Oost: maksymalnie 30 000 EUR Vossemeer 16 B-9200 Dendermonde</p> <p>5) Ring TV: maksymalnie 30 000 EUR Luchthavenlaan 24 B-1800 Vilvoorde</p> <p>6) Rob TV: maksymalnie 30 000 EUR Ambachtenlaan 25 B-3001 Haasrode</p> <p>7) RTV: maksymalnie 30 000 EUR Lossing 16a B-2260 Westerlo (Heultje)</p> <p>8) TV Brussel: maksymalnie 30 000 EUR Flageygebouw Belvédèrestraat 27 bus 1 B-1050 Brussel</p> <p>9) TVL: maksymalnie 30 000 EUR Via Media 4 bus 1 B-3500 Hasselt</p> <p>10) WTV: maksymalnie 30 000 EUR Accent Business Park Kwadestraat 151b B-8800 Roeselare</p> <p>Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 68/2001 w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej, dotacja zostanie ograniczona do 50 % kosztów ogólnego projektu edukacyjnego lub szkoleniowego, przedstawionego przez nadawcę telewizyjnego</p>
Data realizacji	29.6.2007 (Decyzja rządu flamandzkiego z dnia 29 czerwca 2007 r. w sprawie przyznania dotacji dla regionalnych nadawców telewizyjnych na ogólne projekty edukacyjne i szkoleniowe skierowane do młodych dziennikarzy mające na celu poprawy jakości oraz różnorodności tematyki i formy oferty programowej)
Czas trwania programu pomocy lub przyznanej pomocy indywidualnej	1.1.2007-31.12.2007
Cel pomocy	Poprawa jakości oraz różnorodności tematyki i formy oferty programowej flamandzkich regionalnych nadawców telewizyjnych
Sektor(-y) gospodarki.	— Inne usługi 92200 Radio i telewizja (oraz produkcja i emisja programów telewizyjnych) (bardziej precyzyjna klasyfikacja zgodna z klasyfikacją działalności NACE rev.1.1)
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Vlaamse overheid Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media Afdeling Media Arenbergstraat 9 B-1000 Brussel Tél. (32-2) 553 45 50 Fax (32-2) 553 45 79 E-mail: media@vlaanderen.be
Dalsze informacje	—

Informacje przekazane przez Państwa Członkowskie, dotyczące pomocy państwa przyznanej na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 70/2001 w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/08)

Numer środka pomocy	XS 225/07		
Państwo członkowskie	Republika Słowacka		
Region	Celé územie SR — podľa regionálnej mapy štátnej pomoci: Regióny podľa článku 87 ods. 3 písm. a) Regióny podľa článku 87 ods. 3 písm. c)		
Nazwa programu pomocy lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc indywidualną	Schéma podpory výskumu a vývoja Agentúrou na podporu výskumu a vývoja doplnená podľa dodatku č. 1 k pôvodnej schéme XS 104/06, ktorá sa týmto mení		
Podstawa prawna	Právnym základom pre poskytnutie štátnej pomoci (ďalej len „pomoc“) je nariadenie Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o použití článkov 87 a 88 Zmluvy o založení ES na štátnu pomoc malým a stredným podnikom, publikované v Úradnom vestníku Európskej únie (Ú. v. ES L 10, 13.1.2001) v znení nariadenia Komisie (ES) č. 364/2004 z 25. februára 2004, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 70/2001 vzhľadom na rozšírenie jeho pôsobnosti na pomoc na výskum a vývoj. Poskytovanie pomoci sa tiež riadi zákonom NR SR č. 172/2005 Z. z. o organizácii štátnej podpory výskumu a vývoja		
Roczne wydatki planowane w ramach programu lub całkowita kwota pomocy indywidualnej przyznanej podmiotowi	Program pomocy	Całkowita planowana kwota pomocy przeznaczona na cały okres realizacji projektów, które otrzymają wsparcie na podstawie odpowiednich zaproszeń do składania wniosków	30 milionów EUR
		Gwarantowane pożyczki	—
	Pomoc indywidualna	Całkowita kwota pomocy	—
		Gwarantowane pożyczki	—
Maksymalna intensywność pomocy	Zgodnie z art. 4 ust. 2-6 i art. 5 rozporządzenia		tak
Data realizacji	15.6.2007		
Czas trwania programu pomocy lub przyznanej pomocy indywidualnej	Do 31.12.2007		
Cel pomocy	Pomoc dla MŚP		tak
Sektory gospodarki	Wszystkie sektory kwalifikujące się do pomocy dla MŚP		tak
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Agentúra na podporu výskumu a vývoja		
	Mýtna 23 SK-811 07 Bratislava		
Duża indywidualna pomoc w formie dotacji	Zgodnie z art. 6 rozporządzenia		tak

Numer środka pomocy	XS 226/07
Państwo członkowskie	Włochy
Region	Regione Lazio
Nazwa programu pomocy lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc indywidualną	Agevolazioni a favore di PMI per progetti di ricerca industriale e sviluppo precompetitivo (*)
Podstawa prawna	Deliberazione della Giunta Regionale n. 440 del 19.6.2007, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 20 del 20.7.2007, che modifica la Deliberazione della Giunta Regionale n. 28 del 25.1.2007, attuativa della legge 27.10.1994, n. 598, art. 11 e s.m.i.
Roczne wydatki planowane w ramach programu lub całkowita kwota pomocy indywidualnej przyznanej podmiotowi	25 milionów EUR (**)
Maksymalna intensywność pomocy	Pomoc nie może przekroczyć maksymalnych pułapów przewidzianych w obowiązujących przepisach wspólnotowych
Data realizacji	Od 19 czerwca 2007 r., a w każdym razie po przyjęciu innych aktów przewidzianych w rezolucji Giunta Regionale nr 440/2007
Czas trwania programu pomocy lub przyznanej pomocy indywidualnej	Nieograniczony, przy czym program pomocy nie podlega obowiązkowi zgłoszenia, o którym mowa w art. 88 ust. 3 TWE, do dnia 30 czerwca 2008 r., kiedy to upływa termin obowiązywania rozporządzenia (WE) nr 70/2001 z późn. zm
Cel pomocy	Pomoc jest przeznaczona na finansowanie działań związanych z badaniami przemysłowymi i rozwojem przedkoncepcyjnym
Sektory gospodarki	Wszystkie sektory kwalifikujące się do pomocy dla MŚP z wyjątkiem sektora „przetwarzania i wprowadzania do obrotu produktów rolnych”
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Regione Lazio — Assessorato della Piccola e media impresa, commercio e artigianato Direzione regionale Attività produttive Via Cristoforo Colombo, 212 I-00147 Roma Tel. (39) 06 51 68 37 75 Fax (39) 06 51 68 37 73 E-mail: nconsole@regione.lazio.it
Pozostałe informacje	—

(*) Niniejszy program pomocy zastępuje uprzedni program pomocy, opublikowany i zarejestrowany przez Komisję pod numerem XS 116/07 i mający te same cele.

(**) Podane roczne wydatki obejmują wydatki przewidziane w programie opartym na tej samej podstawie prawnej i przeznaczonym dla MŚP, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia (WE) nr 70/2001, w odniesieniu do sektorów innych niż sektory będące przedmiotem niniejszego dokumentu

Nr środka pomocy	XS 233/07
Państwo członkowskie	Włochy
Region	Umbria
Nazwa programu pomocy	Agevolazioni finalizzate al sostegno di progetti innovativi da parte di network stabili di imprese — POR FESR 2007-2013, Asse I e Asse III

Podstawa prawna	Deliberazione della Giunta Regionale del 9.7.2007 n. 1164
Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy	20 000 000 EUR
Maksymalna intensywność pomocy	<p>INWESTYCJE</p> <p>Małe przedsiębiorstwa: 15 % ekwiwalentu dotacji brutto (EDB) kwoty kwalifikowalnych inwestycji. W przypadku małych przedsiębiorstw mających siedzibę w regionie Umbrii na obszarach objętych pomocą na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, 20 % EDB kwoty kwalifikowalnych inwestycji (nie przekraczających dopuszczalnego limitu, określonego w obowiązujących wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej).</p> <p>Średnie przedsiębiorstwa: 7,5 % EDB kwoty kwalifikowalnych inwestycji W przypadku małych przedsiębiorstw mających siedzibę w regionie Umbrii na obszarach objętych pomocą na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, 10 % EDB kwoty kwalifikowalnych inwestycji (mniejszej od dopuszczalnego limitu, określonego w obowiązujących wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej).</p> <p>USŁUGI DORADCZE ORAZ INNE USŁUGI I RODZAJE DZIAŁALNOŚCI</p> <p>MŚP: 50 % EDB kwoty kosztów kwalifikowalnych</p> <p>BADANIA PRZEMYSŁOWE I ROZWÓJ PRZEDKONKURENCYJNY (EKSPERYMENTALNY)</p> <p>MŚP: dotacje kapitałowe w wysokości 35 % kosztów kwalifikowalnych projektów dotyczących działalności w zakresie rozwoju przedkonkurencyjnego (eksperymentalnego).</p> <p>MŚP: dotacje kapitałowe w wysokości 60 % kosztów kwalifikowalnych projektów dotyczących działalności w zakresie badań przemysłowych;</p> <p>W przypadku MŚP mających siedzibę w regionie Umbrii na obszarach objętych pomocą na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE, dotacje kapitałowe zwiększa się o 5 %.</p> <p>Kwota dotacji może zostać zwiększona o 10 punktów procentowych EDB kosztów projektu, w przypadku gdy projekt przewiduje efektywną współpracę między przedsiębiorstwem a publiczną jednostką badawczą, która ponosi przynajmniej 10 % kwalifikowalnych kosztów projektu dotyczącego rozwoju eksperymentalnego oraz dysponuje prawem publikowania rezultatów, w zakresie, w jakim zostały one uzyskane w ramach działalności badawczej tej jednostki</p>
Data realizacji	15.9.2007
Czas trwania programu pomocy	31.12.2008
Cel pomocy	<p>Wspieranie i promowanie budowania stałych sieci i partnerstwa między przedsiębiorstwami i uczelniami wyższymi lub ośrodkami badań.</p> <p>Pomoc przyznawana będzie na realizację zintegrowanych projektów inwestycyjnych, uzyskania specjalistycznych usług doradczych, w tym w celu uzyskania certyfikatów firmowych, badania przemysłowe i rozwój przedkonkurencyjny (eksperymentalny), realizowane wspólnie przez grupę małych i średnich przedsiębiorstw (zwanych dalej MŚP) należących do sektora produkcyjnego regionu Umbria.</p> <p>Pomoc może zostać przyznana następującym grupom MŚP:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tymczasowym grupom przedsiębiorstw w rozumieniu art. 34 dekretu z mocą ustawy nr 163/2006, w tym grupom powstałym w celu utworzenia nowych przedsiębiorstw w formie spółki kapitałowej lub konsorcjum; — konsorcjum w rozumieniu przepisów art. 2602 i następnych kodeksu cywilnego; <p>Grupa przedsiębiorstw musi być złożona z co najmniej 3 przedsiębiorstw występujących o przyznanie pomocy, przy czym nie może między nimi istnieć stosunek zależności lub powiązania</p>

Sektory gospodarki	<p>WYKAZ KWALIFIKOWALNYCH RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ ZGODNIE Z KLASYFIKACJĄ ATECO 2002</p> <p>Sekcja D „Działalność produkcyjna” z następującymi wyjątkami:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Dział 16 — Produkcja wyrobów tytoniowych: wyłączeniu podlega uprawa i wstępna obróbka liści tytoniowych, należące do zakresu działalności związanej z produkcją podstawową produktów rolnych wyszczególnionych w załączniku 1 do Traktatu WE. — Wytwarzanie produktów koksowania węgla: cała klasa 23.1 — Produkcja włókien sztucznych: cała klasa 24.70 — Sektor hutnictwa i stali: cała klasa 27.10 oraz podklasy 27.22.1 i 27.22.2 (wyłącznie rury o przekroju większym niż 406,4 mm); — Produkcja i naprawa statków: podklasy 35.11.1. i 35.11.3 <p>Sekcja K „Obsługa nieruchomości, wynajem, informatyka, Działalność badawcza, pozostała działalność gospodarcza”: wyłącznie dział 72 (w całości) oraz dział 74 (klasa 74.3, podklasy 74.81.2, klasy 74.82, 74.86 oraz podklasy 74.87.5).</p> <p>Sekcja O „Pozostała działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna”, wyłącznie dział 90, dział 92 (jedynie klasa 92.11) oraz 93 (jedynie podklasy 93.01.1).</p> <p>DALSZE OGRANICZENIA</p> <p>Niezależnie od powyższej klasyfikacji, za niekwalifikowane uznawane są inicjatywy dotyczące działalności związanej z wytwarzaniem produktów imitujących lub zastępujących mleko lub inne przetwory mleczne w rozumieniu prawodawstwa wspólnotowego</p>
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	<p>Regione Umbria — Giunta Regionale Direzioe regionale Sviluppo economico e attività produttive, istruzione, formazione e lavoro Servizio Politiche di sostegno alle imprese e Servizio Politiche per l'offerta pubblica di servizi alle imprese e diffusione dell'innovazione e della ricerca Via Mario Angeloni, 61 I-06124 Perugia</p>
Numer pomocy	XS 240/07
Państwo członkowskie	Włochy
Region	Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Nazwa programu pomocy lub nazwa podmiotu otrzymującego pomoc indywidualną	Finanziamento dei servizi di consulenza forniti alle PMI per progetti di sviluppo e di promozione dei distretti artigianali
Podstawa prawna	<p>Decreto del Presidente della Regione n. 0198/2003 e successive modifiche e integrazioni (già comunicato in esenzione XS 105/03)</p> <p>Decreto del Presidente della Regione n. 0176/Pres. del 13 giugno 2007, che approva modifiche e integrazioni al DPREG 0272/2005 (Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di incentivi a favore del settore artigiano), con particolare riferimento al Titolo V, Capo I (Distretti artigianali) (oggetto della presente comunicazione)</p>
Rodzaj środka pomocy	Program pomocy
Budżet	Roczne wydatki planowane w ramach programu pomocy: 0,1 mln EUR; Całkowita kwota pomocy przewidziana w ramach programu: —
Maksymalna intensywność pomocy	Zgodnie z artykułem 4 ust. 2-6 i art. 5 rozporządzenia
Data realizacji	28.6.2007
Czas trwania	31.12.2008

Cel pomocy	Małe i średnie przedsiębiorstwa
Sektory gospodarki	przemysł motoryzacyjny, inny sektor związany z produkcją, przetwarzanie i wprowadzanie do obrotu produktów rolnych, wszystkie usługi
Nazwa i adres organu przyznającego pomoc	Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia Direzione centrale attività produttive Servizio politiche economiche e marketing territoriale Via Uccellis, 12/F I-33100 Udine

V

(Ogłoszenia)

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA

POMOC PAŃSTWA — NIEMCY

Pomoc państwa C 27/07 (ex NN 29/07) — Port lotniczy Berlin Schönefeld

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/09)

Pismem z dnia 10 lipca 2007 r. zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Republikę Federalną Niemiec o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A, General Affairs
DM 28, 6/109
B-1049 Brussels
Nr faksu: (32-2) 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony przekazujące uwagi mogą wystąpić z odpowiednio umotywowanym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

OPIS ŚRODKA LUB POMOCY, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO (KTÓREJ) KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Niniejsza sprawa dotyczy określonych stosunków handlowych, gdzie w 4 przypadkach można przypuszczać, że miała miejsce pomoc państwa na rzecz portu lotniczego Berlin Schönefeld o różnym — w zależności od stron tych stosunków — charakterze.

- Potencjalna pomoc państwa dla spółki Flughafen Schönefeld GmbH (operatora portu lotniczego) przeznaczona na działalność portu lotniczego: Wydaje się, że straty operacyjne Flughafen Schönefeld GmbH były finansowane z zysków operacyjnych dwóch innych portów lotniczych Berlina,
- Potencjalna pomoc państwa dla easyJet polegająca na zawarciu umowy wyłącznego korzystania z terminala B portu lotniczego Schönefeld: easyJet ma wyłączność na korzystanie z terminala B w porcie lotniczym Schönefeld za czynsz poniżej 8 000 EUR. Nie przeprowadzono przetargu.

- Potencjalna pomoc państwa dla niektórych przewoźników lotniczych w formie obniżonych opłat lotniskowych. Spółka Flughafen Schönefeld GmbH zawarła dwustronne umowy dotyczące obniżonych opłat lotniskowych i dotacji marketingowych z szeregiem przewoźników lotniczych (Aer Lingus, Basic Air, easyJet, Fairline, German Wings, Iceland Air, Ryanair, V-Bird i Volare) korzystających z portu lotniczego. Treść umów jest bardzo zróżnicowana. Umowa z easyJet zasadniczo różni się od pozostałych umów, jako że została zawarta na 20 lat, zaś pozostałe umowy zostały zawarte na 4 lata, a także przewiduje malejący rabat na ogłoszone opłaty lotniskowe, ale przewiduje też specjalną stale obniżoną opłatę lotniskową dla easyJet.
- Potencjalna pomoc państwa dla niektórych przewoźników lotniczych w formie wsparcia marketingowego. Spółka Flughafen Schönefeld GmbH zawarła dwustronne umowy dotyczące wsparcia marketingowego z szeregiem tanich linii lotniczych. Wsparcie jest udzielane w części w formie płatności jednorazowej, a w części w formie trzyletniego malejącego rabatu na opłaty lotniskowe. W ramach płatności jednorazowych można rozróżnić płatności oparte na rzeczywistych kosztach ponoszonych przez linie lotnicze, oraz płatności niewynikające z tych kosztów.

Ocena środka lub pomocy

Komisja doszła do wniosku, że wszystkie trzy środki prawdopodobnie stanowią pomoc państwa.

ZGODNOŚĆ POMOCY, W TYM PRZEDSTAWIENIE WĄTPLIWOŚCI KOMISJI, Z DOKŁADNYMI ODNIESIENIAMI DO SZCZEGÓŁOWYCH PRZEPISÓW ODPOWIEDNICH WYTYCZNYCH/RAM

Pomoc operacyjna dla spółki Flughafen Schönefeld GmbH została oceniona w świetle art. 86 ust. 2 oraz art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE. Na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy pomoc ta może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jako że żaden z wyjątków od ogólnego zakazu pomocy państwa nie wydaje się mieć zastosowania.

Pomoc dla easyJet polegająca na wyłącznym korzystaniu z terminala B została oceniona w świetle art. 87 ust. 3 lit. c). Na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy pomoc ta może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem.

Pomoc operacyjna dla różnych przewoźników lotniczych polegająca na zmniejszeniu opłat lotniskowych i dotacjach marketingowych mogłaby zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeśli byłyby spełnione warunki określone w art. 87 ust. 3 lit. c). Komisja ma wątpliwości, czy następujące z tych warunków są spełnione:

Konieczność oraz efekt zachęty. Aby spełnić swój cel i stanowić zachętę, pomoc na rozpoczęcie działalności musi być ograniczona w czasie i być stopniowo zmniejszana. Dwustronna umowa między easyJet a Flughafen Schönefeld GmbH została zawarta na 20 lat; wysokość pomocy nie maleje.

Komisja uważa, że udzielanie pomocy na rozpoczęcie działalności przez okres 20 lat nie jest konieczne, ponieważ z wytycznych dla portów lotniczych z 2005 r. wynika, że przewoźnikowi lotniczemu powinny wystarczyć maksymalnie trzy lata na stwierdzenie, czy obsługiwanie danej trasy jest ekonomicznie opłacalne.

W związku z powyższym Komisja ma na obecnym etapie wątpliwości co do konieczności pomocy dla easyJet.

Jeśli chodzi o efekt zachęty Komisja uważa, że w związku z brakiem zmniejszenia stopnia pomocy nieprawdopodobne jest wystąpienie efektu zachęty. W związku z tym Komisja ma na obecnym etapie wątpliwości co do wystąpienia efektu zachęty w przypadku pomocy dla easyJet.

W odniesieniu do innych przewoźników lotniczych pomoc jest ograniczona w czasie (trzy lub cztery lata), a jej wysokość maleje. Dlatego zasadniczo mogłaby być konieczna i proporcjonalna. Jednak na obecnym etapie władze niemieckie nie wykazały związku między kosztami wprowadzenia nowych tras a udzielaną pomocą. Dlatego Komisja ma w tym względzie wątpliwości.

Negatywne skutki pomocy nie są równoważone efektami pozytywnymi. Komisja stwierdza, że pomoc może mieć negatywny wpływ zarówno na konkurujących przewoźników lotniczych, jak np. na składającego skargę Germania, jak i na konkurujące porty lotnicze, np. w Lipsku, Dreźnie, Hamburgu i Lubece. Ponadto może wystąpić negatywny wpływ na konkurujące połączenia kolei szybkiej. W celu przeprowadzenia dokładnej oceny negatywnych i pozytywnych skutków wymagane są dalsze informacje od władz niemieckich i konkurentów; W związku z tym na obecnym etapie Komisja ma w tym względzie wątpliwości.

W obliczu powyższych faktów Komisja ma wątpliwości, czy pomoc może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, wszelka bezprawnie przyznana pomoc może podlegać odzyskaniu od jej beneficjenta.

TEKST PISMA

- „1. Die Kommission möchte Deutschland davon in Kenntnis setzen, dass sie nach Prüfung der von Ihren Behörden erteilten Informationen bezüglich der genannten Maßnahmen beschlossen hat, das in Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags vorgesehene Verfahren einzuleiten.

I. BESCHWERDE

I.1. Verfahren

2. Mit Schreiben vom 21. August 2003, vom 27. November 2003 und vom 13. Dezember 2006 haben die Mitteldeutsche Flughafen AG, eine Aktiengesellschaft, mit den Flughafenstandorten Leipzig und Dresden, die Germania Airlines GmbH, eine nach deutschem Recht gegründete Gesellschaft mit beschränkter Haftung, und eine natürliche Person bei der Kommission Beschwerden wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen im Zusammenhang mit Entgeltregelungen und mit einer Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens Berlin-Schönefeld eingereicht, welche die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als Betreibergesellschaft des Flughafens mit der Fluggesellschaft easyJet und mit anderen Fluggesellschaften getroffen hat.
3. Die Kommission hat die deutsche Regierung mit Schreiben vom 17. August 2006 zur Erteilung von Auskünften aufgefordert. Diesem Auskunftsverlangen ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 20. Dezember 2006 nachgekommen.
4. Die Germania Airlines GmbH als Beschwerde führendes Unternehmen hat Klage auch bei den nationalen Gerichten erhoben. 2006 wurde die entsprechende Klage des Unternehmens in erster Instanz abgewiesen ⁽¹⁾.

I.2. Einleitung

5. Der Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) ist einer von drei in Berlin betriebenen Flughäfen. Die anderen beiden Flughäfen sind Berlin-Tempelhof (THF) und Berlin-Tegel (TXL). Der Flughafen wird von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH betrieben; diese Gesellschaft befindet sich zu 100 % in staatlichem Besitz. Die Länder Brandenburg und Berlin besitzen jeweils 37 % des Gesellschaftskapitals; die Bundesrepublik Deutschland hält die übrigen 26 %. Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH, in deren Besitz sich die beiden anderen Berliner Flughäfen befinden, sowie die FEW Flughafen Energie und Wasser sind 100 %ige Tochtergesellschaften der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. An Tramico, einem weiteren verbundenen Unternehmen, ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit einem Anteil von 25,24 % beteiligt.
6. Nach Auskünften der deutschen Regierung haben sich die deutschen Behörden seit 1997 erfolglos um die Privatisierung der Berliner Flughäfen bemüht, vorwiegend, indem sie Anteile der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zum Kauf angeboten und Genehmigungen erteilt haben; 2003 sei die Privatisierung der drei Flughäfen als gescheitert betrachtet worden ⁽²⁾. Trotzdem sei für 2011 der Zusammenschluss aller drei bestehenden Flughäfen und der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zu einem internationalen Verkehrsknoten für die gesamte Region Berlin-Brandenburg geplant.

⁽¹⁾ Siehe Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04 (dieses Urteil ist nicht rechtskräftig).

⁽²⁾ Telefax des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 20. November 2006, S. 3.

7. Der Flughafen Berlin-Schönefeld verzeichnete bis zum Abschluss der in diesem Beschluss behandelten Vereinbarungen erhebliche Verluste. Von den drei Berliner Flughäfen erwirtschaftete nur der Flughafen Berlin Tegel Gewinne. Am Flughafen Tempelhof stagnierten das Fluggastaufkommen und die Wachstumsrate.

I.3. Beanstandete Maßnahmen

8. Die beanstandeten Maßnahmen bestehen in einer Reihe ausschließlicher Vertragsvereinbarungen zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und den folgenden Fluggesellschaften:
- Ryanair;
 - Volare Airlines;
 - Germanwings;
 - V-Bird Airlines Nederland BV;
 - Norwegian Air Shuttle AS;
 - Aer Lingus;
 - EasyJet; und
 - Icelandair.
9. Diese Vereinbarungen wurden alle mit dem Ziel geschlossen, das Fluggastaufkommen und die Rentabilität des Flughafens Berlin-Schönefeld zu steigern.
10. Die Verträge wurden jeweils für eine Dauer von durchschnittlich vier bis fünf Jahren geschlossen. Nur mit easyJet wurde eine Vereinbarung über 10 Jahre geschlossen, die durch einseitige Willenserklärung von easyJet um weitere 10 Jahre verlängert werden kann. Die deutschen Behörden haben der Kommission nur eine vergleichende Übersicht über die Bedingungen der einzelnen Verträge übermittelt. Die eigentlichen zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und den einzelnen Fluggesellschaften geschlossenen Verträge haben die deutschen Behörden der Kommission nicht vorgelegt.
11. Teil der Vereinbarung zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist eine Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens Berlin-Schönefeld, nach der dieses Terminal ausschließlich durch easyJet zu nutzen ist; [...] (*).
12. Über die Verbindung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als Muttergesellschaft und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH als Tochtergesellschaft können die Verluste des Flughafens Berlin-Schönefeld mit den Erträgen der beiden anderen Berliner Flughäfen ausgeglichen werden. Vorher bestand zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berlin Brandenburg Holding GmbH ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, den beide Unternehmen am 6. August 1992 unterzeichnet haben ⁽³⁾. Die Berlin Brandenburg Holding GmbH war die Holdinggesellschaft der Berliner Flughafen GmbH.
13. Am 2. Oktober 2003 erfolgte der Zusammenschluss der Berlin Brandenburg Holding und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Die entsprechende Vereinbarung wurde am 27. August 2003 unterzeichnet. Der Zusammenschluss wurde als erster Schritt hin zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld mit dem Ziel der Einrichtung des internationalen Flughafens Berlin-Brandenburg (*Airport Berlin Brandenburg International BBI*) betrachtet ⁽⁴⁾.
14. Deutschland argumentiert, die zurzeit geprüften Maßnahmen stellten keine staatliche Beihilfe zugunsten von easyJet dar, weil sich der Flughafen Berlin-Schönefeld bei der Vereinbarung besonderer Nutzungsbedingungen mit easyJet, Ryanair und anderen Billigfluggesellschaften wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten habe; daher seien die Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags nicht anwendbar.

(*) Vertrauliche Informationen.

⁽³⁾ Handelsregisterauszug Abteilung B, HRB 18917 P, Amtsgericht Potsdam.

⁽⁴⁾ Siehe Pressemitteilung vom 6.10.2003 unter: www.berlin-airport.de

II. BESCHREIBUNG DER ZU BEWERTENDEN STAATLICHEN MASSNAHMEN

II.1. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH

15. Wie bereits erläutert, hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mehrere Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge geschlossen. Die zwischen der Berlin Brandenburg Holding GmbH und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH getroffene Vereinbarung ist nicht von Bedeutung, da die Berlin Brandenburg Holding GmbH 2003 mit der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zusammengeschlossen wurde. Das Bestehen einer ähnlichen Vereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH steht jedoch außer Zweifel.
16. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2004 ⁽⁵⁾ wird der jährliche Gewinn der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH nach Übertragung der Gewinne der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH mit [...] Mio. EUR angegeben. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2005 wird dann erklärt, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH stellten ein einziges Steuersubjekt dar ⁽⁶⁾.
17. Es erscheint daher außer Zweifel dass Verluste des Flughafens Berlin-Schönefeld mit den Erträgen der beiden anderen Berliner Flughäfen (unter denen Berlin-Tegel der ertragsstärkere ist) verrechnet werden können.

II.2. Die allgemein maßgebliche Entgeltordnung des Flughafens Berlin-Schönefeld

18. Wie bereits erläutert, entrichtet jede Fluggesellschaft Entgelte an den Flughafen. Die Höhe der Entgelte wird in den Entgeltordnungen des Flughafens festgesetzt, die in den „Nachrichten für Luftfahrer“ veröffentlicht werden.
19. Seit dem 1. August 2003 bestanden auf dem Flughafen verschiedene Entgeltordnungen. Eine erste Entgeltordnung galt vom 1. August 2003 bis zum 30. April 2004. Am 1. Mai 2004 hat der Flughafen Berlin-Schönefeld [...] eine neue Entgeltordnung eingeführt, die gewisse Entgeltermäßigungen für die Fluggesellschaften vorsieht. Dem Flughafen zufolge sollen diese Ermäßigungen den Fluggesellschaften einen Anreiz zur Eröffnung von Verbindungen auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld bieten.
20. In Absatz 1.4.2 der neuen Entgeltordnungen [...] war ein Rabattkonzept vorgesehen, das Fluggesellschaften bewegen sollte, neue Verbindungen zu eröffnen und die Anzahl bestehender Verbindungen am Flughafen Berlin-Schönefeld zu erhöhen. Dort (d. h. in diesem Absatz 1.4.2) werden die Begriffe ‚Wachstums-Förderbetrag‘ (Förderbeträge zur Erhöhung des Tonnage- und Passagieraufkommens) und ‚Destinations-Förderbetrag‘ (Förderbetrag zur Einrichtung von Verbindungen zu neuen Zielflughäfen) definiert.
21. Die genannten Entgeltordnungen und insbesondere die Wachstums-Förderbeträge wurden vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg als der für die Genehmigung von Flughafenentgelten des Flughafens Berlin-Schönefeld zuständigen Regulierungsbehörde nicht genehmigt. Das Ministerium hat die Wirksamkeit der neuen Regelungen an die Bedingung geknüpft, dass zwischen dem Flughafen und bestimmten Billigfluggesellschaften geschlossene Vereinbarungen der Europäischen Kommission zur Genehmigung notifiziert werden.
22. [...] diese Notifizierung [ist] bislang nicht erfolgt. [...] Dies wurde auch vom Landgericht Potsdam bestätigt. In einem Rechtsstreit vor diesem Gericht hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH erklärt, diese Entgeltordnungen in einer Änderung modifiziert zu haben, die nach Auskunft des Unternehmens am 30. Juni 2004 in Kraft getreten ist. Auch diese Änderung wurde nach dem Urteil des Gerichts allerdings nicht von den lokalen Behörden genehmigt ⁽⁷⁾ [...] ⁽⁸⁾.

⁽⁵⁾ Siehe Earnest and Young, Geschäftsbericht Flughafen Berlin-Schönefeld, 2004, S. 3.

⁽⁶⁾ Siehe KPMG, Wirtschaftsprüfungsbericht, Geschäftsbericht 2005, S. 6.

⁽⁷⁾ Siehe Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04. S. 5; gemäß § 43 LuftVZO, bedürfen von einem deutschen nationalen Flughafen festgesetzte Entgeltordnungen der Annahme durch die zuständige nationale Behörde (in diesem Fall des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg). In diesem Zusammenhang wird auf § 43 LuftVZO verwiesen:

§ 43 LuftVZO, Flughafenbenutzungsordnung

1. Vor Betriebsaufnahme hat der Flughafenunternehmer der Genehmigungsbehörde eine Flughafenbenutzungsordnung zur Genehmigung vorzulegen.
2. Die Flughafenbenutzungsordnung hat Verhaltenspflichten, die dem Auftreten von betriebsbedingten und sonstigen Gefahren entgegenwirken, für Personen vorzusehen, die den Flughafen benutzen oder betreten; insbesondere sind in Übereinstimmung mit dem Sicherheitsmanagementsystem des Flughafens Verhaltenspflichten der Flughafenbenutzer, einschließlich der Pflicht zur Befolgung von Einzelanweisungen, festzulegen.
3. Die Genehmigungsbehörde veranlasst die Bekanntmachung der Flughafenbenutzungsordnung in den Nachrichten für Luftfahrer.

⁽⁸⁾ [...].

23. Die Entgeltordnungen wurden anschließend zweimal geändert: Seit dem 1. Mai 2005 ist eine dritte Entgeltordnung in Kraft, und seit dem 1. Januar 2006 besteht eine vierte Entgeltordnung, die alle früheren Entgeltordnungen ersetzt. Die zuständige Behörde hat diese Entgeltordnungen genehmigt ⁽⁹⁾.

II.3. Ausschließliche Bedingungen für bestimmte Fluggesellschaften

24. Eine der Maßnahmen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, mit denen Billigfluggesellschaften für den Flughafen Berlin-Schönefeld gewonnen werden sollen, besteht im Abschluss von Sondervereinbarungen mit mehreren Fluggesellschaften, die Berlin-Schönefeld anfliegen. In diesen Sondervereinbarungen werden besondere Entgeltregelungen und sonstige Bedingungen abweichend von der veröffentlichten und für alle sonstigen Fluggesellschaften maßgeblichen allgemeinen Entgeltordnung vorgesehen, die vom zuständigen Ministerium für Verkehr genehmigt wurde.
25. In der folgenden Tabelle sind die Sondervereinbarungen zusammengestellt. Die Übersicht beruht auf von den deutschen Behörden übermittelten Informationen; die Kommission konnte die Richtigkeit der Angaben nicht überprüfen, da die deutschen Behörden die Übermittlung der eigentlichen Verträge abgelehnt haben.

⁽⁹⁾ Siehe <http://www.berlin-airport.de/DE/GeschaeftskundenUndPartner/Entgelte/Aviation/SXF.html> (zuletzt geladen am 25. Mai 2007).

Übersicht über die Bedingungen, welche die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH bei anderen Fluggesellschaften anwendet, die den Flughafen anfliegen

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
RYANAIR	Seit 1.5.2003 2 Verträge: 31. März 2003 und 28. April 2004	1. Mai 2003-30. April 2004/ 1. Mai 2003-30. April 2008	1. Vereinbarung: kein Kündi- gungsrecht 2. Vereinbarung: einseitiges Recht zur Vertragskündigung am 31. Oktober 2007 mit dreimo- natiger Frist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	1. Vereinbarung: Marketingzus- chuss von [...] Mio. EUR für das Jahr vom 1. Mai 2003 bis zum 30. April 2004	2. Vereinbarung: Ermäßigungen der in den Entgeltordnungen des Flughafens vereinbarten Entgelte: 1) Destinations-Förderbeträge über einen Zeitraum von 4 Jahren; schrittweise abneh- mende Ermäßigungen (80 %, 60 %, 40 %, 20 %) 2) Wachstums-Förderbeträge; schrittweise abnehmende Ermäßigungen (60 % und 40 %)
VOLARE AIRLINES	26.10.2003-14.10.2004 2 Verträge: 22. Oktober 2003 sowie eine weitere Vereinbarung vom 22. Oktober 2003	Befristete Dauer vom 6. Oktober 2006 bis zum 31. März 2007; kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung	Kein einseitiges Recht zur Kündi- gung der Vereinbarung Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Marketingzuschüsse über einen Zeitraum von 3 Jahren; schritt- weise abnehmend (100 %, 60 %, 33 %); Höhe des Zuschusses noch festzulegen Zusatzvereinbarung: Marketing- zuschüsse von [...] Mio. EUR über 3 Jahre, schrittweise abneh- mend gemäß den Bedingungen der ersten Vereinbarung; monat- liche Verrechnung mit den Landeentgelte	Einmalige Anreizzahlung in Höhe von [...] EUR zur Erhöhung der Anzahl der Verbindungen für die Eröffnung von vier weiteren Verbindungen

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
GERMANWINGS	Seit 26.10.2003 3 Vereinbarungen: 29. März 2003 14. Oktober 2003 21./23. Dezember 2004 Änderungen: 24./25. Mai 2005 23. März/10. April 2006	1. Vereinbarung: vom 26. Oktober 2003 bis zum 31. Oktober 2005 3. Vereinbarung: vom 1. Mai 2004 bis zum 30. April 2008 Verlängerung des Vertrags vom 29. März 2003 Kein einseitiges Kündigungsrecht Keine Verhandlungspflicht	1. Vereinbarung: Keine gesetzliche Kündigungsfrist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt. 3. Vereinbarung: Keine gesetzliche Kündigungsfrist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Marketingzuschüsse von [...] EUR vom 26. Oktober 2003 bis zum 31. Oktober 2004 und ein weiterer Zuschuss von [...] EUR für den Zeitraum vom 1. November 2004 bis zum 31. Oktober 2005 2. Vereinbarung: Vereinbarung von Marketingzuschüssen über einen Zeitraum von 3 Jahren, bestehend in schrittweise abnehmenden Ermäßigungen der Flughafenentgelte (100 %, 66 %, 33 %) Berücksichtigt werden die gemäß der ersten Vereinbarung gewährten Zuschüsse	1. Vereinbarung: Einmalzahlungen von [...] EUR an Germanwings während der ersten beiden Betriebsjahre zur Deckung der Werbekosten 2. Vereinbarung: Verlängerung der ersten Vereinbarung in das dritte Betriebsjahr Änderungen: Ausschließliches Recht zur Durchführung von Branding-Aktionen an der ankunftsseitigen Wand von Terminal D — aufgehoben mit der zweiten Vereinbarung vom 23. März/10. April 2006 2. Vereinbarung: alleiniges Recht zur Durchführung von Branding-Aktionen in den von der Fluggesellschaft genutzten Räumlichkeiten und auf dem von der Fluggesellschaft genutzten Gelände
V-BIRD AIRLINES	3.11.2003-7.10.2004 2 Verträge: Vermutlich 3. November 2003 Änderung am 3. November 2003	Dauer des Vertrags: 3. November 2003 bis 3. November 2007 Kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung	Keine gesetzliche Kündigungsfrist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	In der Änderung noch näher zu spezifizierende feste Marketingzuschüsse über eine Dauer von 3 Jahren, schrittweise abnehmend (100 %, 66 %, 33 %) In der Änderung werden die Marketingzuschüsse mit [...] Mio. EUR festgelegt und eine schrittweise Abnahme gemäß den im Vertrag vereinbarten Prozentanteilen vorgesehen	Ermäßigungen der in den Entgeltordnungen des Flughafens vereinbarten Entgelte: 1) Destinations-Förderbeträge über einen Zeitraum von 4 Jahren; schrittweise abnehmende Ermäßigungen (80 %, 60 %, 40 %, 20 %) 2) Wachstums-Förderbeträge; schrittweise abnehmende Ermäßigungen (60 % und 40 %)
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	Seit 29.3.2003 Vereinbarung vom 17.5.2004	Vertragsdauer: 29.3.2004-31.3.2009 Kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung Verpflichtung zur Verhandlung im letzten Quartal 2008	Einseitiges Recht zur Kündigung des Vertrags zum 31.3.2007 mit dreimonatiger Frist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Fester Marketingzuschuss zur Deckung nachgewiesener Marketingkosten von bis zu [...] EUR	

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
BASIC AIR	Verbindungen zu SXF: 29. Februar 2004 bis 11. September 2005	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt
AER LINGUS	Seit 30.3.2004 Vertragsschluss am 13. Mai 2004 und am 5. Mai 2004	Dauer: 30. März 2004 bis 31. März 2009 Kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung Verpflichtung zur Verhandlung im letzten Quartal 2008	Recht zur Vertragskündigung zum 31. März 2007 mit dreimonatiger Frist. Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Einmalzuschuss für Werbekosten bis maximal [...] EUR	Ermäßigungen der in den veröffentlichten Entgeltordnungen des Flughafens genannten Entgelte 1) Destinations-Förderbeträge über eine Dauer von 4 Jahren: schrittweise abnehmende Ermäßigungen auf die Landeentgelte (80 %, 60 %, 40 %, 20 %) 2) Anreize zur Erhöhung der Anzahl der Verbindungen: 2 Jahre Ermäßigungen auf die Landeentgelte um 60 % und um 40 %
FAIRLINE	Verbindungen zu SXF: 15. April 2004 bis 2. Juni 2004	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt
EASYJET	Seit 28.4.2004 2 Vereinbarungen 19. Dezember 2003: Vereinbarungen über Verbindungen Mietvertrag über Räumlichkeiten auf dem Flughafen SXF	Erste Vereinbarung mit einer Dauer von 10 Jahren vom 19. Dezember 2003 bis zum 18. Dezember 2013 Automatische Verlängerung, wenn nicht von der Fluggesellschaft gekündigt Mietvertrag: auf 10 Jahre befristet; einseitiges Recht zur Verlängerung durch die Fluggesellschaft nach Ablauf der ersten 10-jährigen Frist Nach Ablauf der Verlängerung verlängert sich der Mietvertrag automatisch bis zum Folgejahr, wenn der Vertrag von keiner der Vertragsparteien gekündigt wird	Gesetzliche Kündigungsfrist für easyJet ‚vier Monate vor Ende der IATA-Saison‘ Möglichkeit der außerordentlichen Kündigung bei Zahlungsunfähigkeit oder schwerer Vertragsverletzung Mietvertrag: keine gesetzliche Kündigungsfrist während der vereinbarten Vertragsdauer Nach Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer: gesetzliche Kündigungsfrist von einem Monat nach Berechnung der neuen Miete bzw. wenn keine Vereinbarung über die Berechnung der Miete getroffen wurde, von einem Monat nach Ablauf der ursprünglichen Dauer des Mietvertrags	Marketingzuschüsse als Einmalzahlung in Höhe von [...] EUR pro ‚Rotation‘ Mietvertrag Sondereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet über die Miete von Räumlichkeiten auf dem Flughafen SXF Feste Miete von [Betrag zwischen 7 000 und 9 000] EUR/Monat Ausschließliches Recht zur Durchführung von Branding-Aktionen innerhalb und außerhalb des Terminals sowie auf Sonderflächen, die in einem als Anlage zur betreffenden Vereinbarung erstellten Plan ausgewiesen werden	1. Vereinbarung: Ausschließliche Entgeltregelung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Fluggesellschaft; kein Verweis auf die Entgeltordnungen des Flughafens

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
ICELANDAIR	Seit 6.6.2004 Vertragsschluss am 6. Juni 2004/17. Mai 2004	Vertragsdauer vom 6. Juni 2004 bis zum 31. März 2009	Kündigungsrecht zum 31. März 2007 mit dreimonatiger Frist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Einmaliger Zuschuss für Marke- tingkosten in Höhe von maximal [...] EUR	Ermäßigungen der in den veröf- fentlichten Entgeltordnungen des Flughafens genannten Entgelte 1) Destinations-Förderbeträge über eine Dauer von 4 Jahren: schrittweise abnehmende Ermäßigungen (80 %, 60 %, 40 %) 2) Wachstums-Förderbeträge bei Eröffnung neuer Verbin- dungen; schrittweise Entgelter- mäßigungen um 60 % bzw. 40 % über zwei Jahre

26. Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, wurden Ryanair, der Norwegian Air Shuttle AS, Aer Lingus und Icelandair Ermäßigungen der Flughafenentgelte für Berlin-Schönefeld zu den gleichen Bedingungen gewährt. Diese Ermäßigungen wurden auf die in der veröffentlichten Entgeltordnung genannten Entgelte gewährt. Nur easyJet konnte eine von den vom Flughafen veröffentlichten regulären Entgelten abweichende Entgeltordnung aushandeln. Die Bedingungen dieser Entgeltordnung sind nicht bekannt; offenbar sind diese Bedingungen aber noch vorteilhafter als die mit Ryanair, Aer Lingus und Icelandair vereinbarten Bedingungen.
27. Anderen Fluggesellschaften wie z. B. V-Bird, Volare und Fairline hingegen wurden keine Nachlässe gegenüber der normalen Entgeltordnung des Flughafens gewährt. Auch diese Fluggesellschaften erhielten jedoch Marketingzuschüsse und sonstige Förderungen vom Flughafen, um die Einrichtung entsprechender Verbindungen zu unterstützen.

II.4. Die zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B

28. Die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und den Fluggesellschaften Ryanair und easyJet ausgehandelten Bedingungen waren Gegenstand eines Verfahrens vor dem Landgericht Potsdam. Das Landgericht hat zwar nicht auf die Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags Bezug genommen, stellte die Sachverhalte hinsichtlich der zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet geschlossenen Nutzungsvereinbarung jedoch etwas anders dar als in der vorstehenden Tabelle erläutert.
29. Das Landgericht hat festgestellt, dass easyJet die ausschließliche Nutzung eines vollständigen Terminals des Flughafens (Terminal B) zugestanden wurde und dass alle sonstigen Fluggesellschaften, die dieses Terminal zuvor bezogen hatten, weichen mussten. Dieses Terminal bietet verschiedene Vorteile, die bei den übrigen Terminals des Flughafens Berlin-Schönefeld nicht gegeben sind: Das Terminal verfügt über eine Gepäckförderanlage mit mehreren Ebenen und ermöglicht erheblich schnellere Abfertigungen als die auf eine Ebene beschränkten Beförderungssysteme der übrigen Terminals ⁽¹⁰⁾.
30. Das Landgericht hat festgestellt, dass kein Grund dafür gegeben sei, gerade easyJet ein derart ausschließliches Recht zur Nutzung von Terminal B zu gewähren. Andere Fluggesellschaften, die ebenfalls den Flughafen Berlin-Schönefeld bedienen, hatten Verbindungen in ähnlicher Anzahl am Flughafen Berlin-Schönefeld angeboten und etwa ebenso viele Fluggäste abgefertigt wie easyJet. Das Gericht hat festgestellt, dass kein vernünftiger Grund dafür besteht, dass der Flughafen easyJet dieses ausschließliche Recht zur Nutzung von Terminal B hätte gewähren müssen ⁽¹¹⁾.

III. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DES FLUGHAFENS BERLIN-SCHÖNEFELD

31. Im Jahre 2004 haben die Flüge nach Berlin-Schönefeld um 77 % und das Fluggastaufkommen um 93 % zugenommen. Diese Zunahme war in erster Linie auf die beiden Billigfluggesellschaften easyJet und Germanwings zurückzuführen ⁽¹²⁾.
32. Gemäß dem Wirtschaftsprüfungsbericht 2004 hat der Jahresumsatz 2004 gegenüber dem Vorjahr jedoch nur um [...] % zugenommen (von [...] Mio. EUR auf [...] Mio. EUR). Die wesentliche Ursache für diese Entwicklung liegt dem Bericht zufolge in der neuen Entgeltordnung des Flughafens, die seit 1. April 2004 in Kraft ist. Diese Entgeltordnung sieht Ermäßigungen für Flughafenentgelte über einen Zeitraum von 4 Jahren vor ⁽¹³⁾.
33. Als Muttergesellschaft der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH kann die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ihre Konten durch die Übernahme der Gewinne/Verluste der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH konsolidieren. Dies ist bei der Überprüfung der jährlichen Gewinne und Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu berücksichtigen. Im Jahr 2004 hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH daher vor Übernahme der Gewinne der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH Verluste in Höhe von 28 Mio. EUR erwirtschaftet. (Zum Vergleich: 2003 verzeichnete die Gesellschaft Verluste von 37,6 Mio. EUR.)

⁽¹⁰⁾ Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04, S. 6.

⁽¹¹⁾ Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04, S. 16.

⁽¹²⁾ Siehe Bericht der Rechnungsprüfer zum Flughafen Berlin-Schönefeld vom 31. Dezember 2004, S. 2.

⁽¹³⁾ Ibid, S. 3.

34. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2004 wird zwar darauf hingewiesen, [...] ⁽¹⁴⁾ dass eine erhebliche Steigerung der Erträge der Gesellschaft erst dann zu erwarten sei, wenn der Flughafen Berlin-Schönefeld zum neuen internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg (*Berlin-Brandenburg International Airport BBI*) ausgebaut sei ⁽¹⁵⁾ [...] ⁽¹⁶⁾.
35. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2005 wurde prognostiziert, das Fluggastaufkommen würde am Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zunehmen und 2006 auf [...] Mio. Fluggäste steigen ⁽¹⁷⁾ Gleichzeitig wurde in diesem Bericht allerdings auch das EBITDA-Ergebnis (Gewinne/Verluste vor Steuern) auf einen Verlust von [...] Mio. EUR und somit um [...] Mio. EUR höher als im Vorjahr beziffert.
36. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat der Kommission keine Geschäftspläne vorgelegt, aus der die Kommission die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld genauer prognostizieren könnte.

Abbildung

Gewinne und Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH 2003-2005

Gewinne/Verluste pro Jahr	2003	2004	2005
EBITDA (*)	– 31 875 000	– 27 125 000	– 23 845 000
EBIT (*)	– 16 002 000	– 11 150 000	– 6 601 000

(*) EBITDA = *Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization* (Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte), EBIT = *Earnings before Interest and Taxes* (Ergebnis vor Zinsaufwand und Steuern).

37. [...] [...] im Wirtschaftsprüfungsbericht für 2004 wurde betont, dass der Flughafen die Gewinnschwelle erst langfristig und erst nach dem vollständigen Ausbau des *Berlin-Brandenburg International Airport BBI* erreichen können wird.
38. Der Wirtschaftsprüfungsbericht 2005 geht jedoch von einem positiveren Szenario aus: Bis 2007 könne die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ein positives Ergebnis erreichen ⁽¹⁸⁾. Seit 2003 sind die Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zwar rückläufig; in diesem Stadium der Untersuchung ist jedoch keineswegs sicher, dass der Flughafen bis 2007 wieder Gewinne erzielen wird.

⁽¹⁴⁾ [...]

⁽¹⁵⁾ *Ibid.*, S. 5.

⁽¹⁶⁾ [...]

⁽¹⁷⁾ KPMG-Wirtschaftsprüfungsbericht Flughafen Berlin-Schönefeld 2005, Anhang 4/3.

⁽¹⁸⁾ KPMG-Wirtschaftsprüfungsbericht Flughafen Berlin-Schönefeld 2005, Anhang 4/17.

Entwicklung des Fluggastaufkommens 2005-2007 auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld

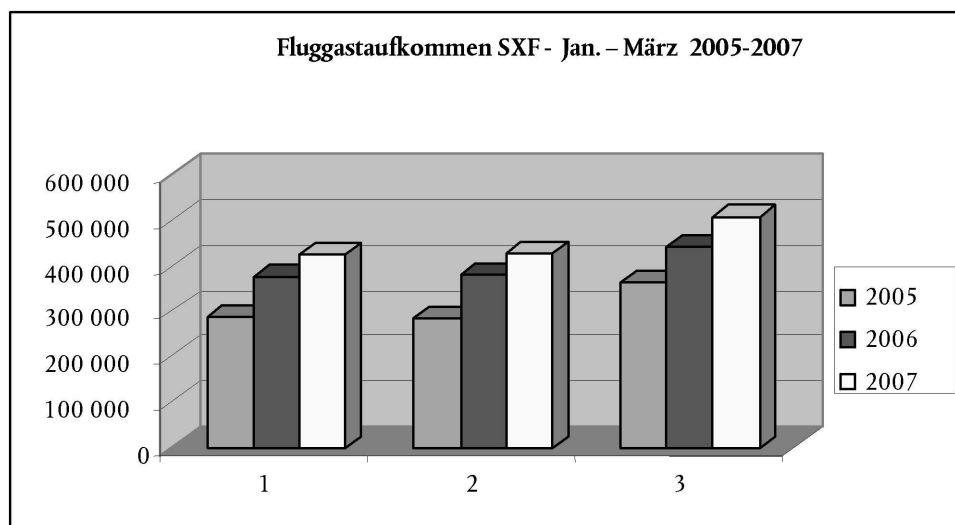
Fluggast- aufk./Monat	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Gesamt	Durch- schnitt/Jahr
2005	287 591	282 016	360 697	362 654	412 295	459 644	551 974	528 169	502 978	530 304	397 520	399 330	5 075 172	422 931
2006	375 718	377 990	441 499	493 799	514 366	540 163	620 305	604 111	585 610	588 899	455 167	461 716	6 059 343	504 945
2007	421 341	426 585	504 768											

Fluggäste auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld 2001-2006 (Summe)

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fluggäste in Mio. (Summe)	1,915	1,688	1,750	3,282	5,075	5,142

Abbildung

Entwicklung des Fluggastaufkommens in SXF Januar-März 2005-2007



39. Aus der Gegenüberstellung des Fluggastaufkommens in der Abbildung wird eine konstante Zunahme des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld deutlich. Besonders deutlich zeigt dies der Vergleich des Fluggastaufkommens der Monate Januar, Februar und März 2005-2007.
40. Nach der von der Kommission in der Entscheidung in der Sache *Charleroi* vorgenommenen Kategorisierung der europäischen Flughäfen kann der Flughafen Berlin-Schönefeld mit einem Fluggastaufkommen von 1 bis 1,5 Mio. pro Jahr als Flughafen der Kategorie C betrachtet werden, der nach Erreichen des entsprechenden Fluggastaufkommens (5 bis 10 Mio. pro Jahr) möglicherweise bald auch der Kategorie B zuzurechnen ist.

IV. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

IV.1. Bewertung bezüglich des Bestehens einer Beihilfe

41. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind Beihilfen der EG-Mitgliedstaaten oder der EFTA-Staaten 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 Funktionieren dieses Abkommens unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Vertragsparteien beeinträchtigen*.
42. Eine staatliche Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags ist daher gegeben, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- die Beihilfe wird aus staatlichen Mitteln oder durch staatliche Mittel gewährt;
 - die Beihilfe begünstigt bestimmte Unternehmen; und
 - die Beihilfe beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verzerrt den Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt oder droht, den Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt zu verzerren.

IV.1.1. Übertragung staatlicher Mittel

43. Die Kommission ist in diesem Stadium der Untersuchung der Ansicht, dass die im vorstehenden Abschnitt beschriebenen Maßnahmen eine Übertragung staatlicher Mittel darstellen. Als staatliche Beihilfe ist jegliche Begünstigung zu betrachten, die direkt oder indirekt gewährt, aus staatlichen Mitteln finanziert und vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle gewährt wird, die aufgrund entsprechend übertragener Befugnisse handelt. In diesem Zusammenhang wird die Kommission eine Reihe gesonderter, aber in Zusammenhang miteinander stehender Maßnahmen untersuchen müssen (den Betrieb und die Rentabilität der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, die zwischen dem Flughafen und easyJet geschlossenen Verträge über die Berechnung von Entgelten und die Nutzung von Terminal B, die mit bestimmten Fluggesellschaften geschlossenen Verträge über Entgeltnachlässe sowie die mit bestimmten Fluggesellschaften getroffenen Vereinbarungen über Marketingbeiträge), um festzustellen, ob diese Maßnahmen Beihilfen in Form staatlicher Mittel darstellen.

44. Der Gerichtshof hat sehr klar festgestellt, dass kein Unterschied zwischen Beihilfen besteht, die unmittelbar vom Staat übertragen werden (d.h. von der Bundesrepublik Deutschland oder von den Ländern Berlin und Brandenburg), und Beihilfen, die von öffentlichen oder privaten Unternehmen übertragen werden, die vom Staat zu diesem Zweck eingerichtet wurden⁽¹⁹⁾. Das Gemeinschaftsrecht untersagt allen Staaten die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über staatliche Beihilfen einfach zu umgehen, indem sie private Unternehmen oder Stellen einrichten, die dann die betreffenden Mittel gewähren. Wie der Gerichtshof kürzlich festgestellt hat⁽²⁰⁾, sind Mittel dann als staatliche Beihilfen gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags zu bewerten, a) wenn sie mittelbar oder unmittelbar aus staatlichen Mitteln stammen und b) wenn sie dem Staat zugerechnet werden können.

IV.1.2. Mittelbar oder unmittelbar gewährte staatliche Mittel

45. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist nur dann nicht davon auszugehen, dass staatliche Mittel übertragen wurden, wenn öffentliche Stellen keine Kontrolle über die Mittel besitzen, mit denen der betreffende Vorteil finanziert wurde. Wenn der Staat allerdings mittelbare oder unmittelbare Kontrolle über die betreffenden Mittel ausüben kann, ist eine Übertragung staatlicher Mittel gegeben.
46. In diesem Zusammenhang wird hier darauf hingewiesen, dass die Entgeltregelungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit den Billigfluggesellschaften, die Vereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens und die Marketingvereinbarungen zwischen dem Flughafen und verschiedenen Fluggesellschaften Begünstigungen darstellen könnten, die indirekt durch staatliche Mittel gewährt wurden.
47. Gemäß dem Urteil in der Sache *Stardust Marine* müssen somit zwei Kriterien gleichzeitig erfüllt sein, damit angenommen werden kann, dass eine Maßnahme indirekt über staatliche Mittel finanziert wurde: Die betreffenden Mittel müssen vom Staat kontrolliert werden, und die Verwendung dieser Mittel muss dem Staat zuzurechnen sein.

IV.1.2.1. Vom Staat kontrollierte Mittel

48. In der Sache *Stardust Marine* hat der Gerichtshof festgestellt, dass
- „Artikel 87 Absatz 1 EG alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können, ohne dass es dafür eine Rolle spielt, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die aus der fraglichen Maßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können. [...] Denn der Staat ist durchaus in der Lage, durch die Ausübung seines beherrschenden Einflusses auf diese Unternehmen die Verwendung ihrer Mittel zu steuern, um gegebenenfalls besondere Vorteile für andere Unternehmen zu finanzieren. [...] die Situation eines öffentlichen Unternehmens [ist] nicht mit der eines privaten Unternehmens zu vergleichen. Denn der Staat kann mit seinen öffentlichen Unternehmen andere als kaufmännische Ziele verfolgen, wie in der elften Begründungserwägung der Richtlinie 80/723/EWG festgestellt wird.“⁽²¹⁾
49. Verschiedene Anzeichen sprechen dafür, dass die Mittel der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vom Staat kontrolliert werden.
50. Erstens ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gemäß der entsprechenden Definition in der Richtlinie 80/723/EG als öffentliches Unternehmen zu betrachten⁽²²⁾. In dieser Richtlinie wird ein öffentliches Unternehmen definiert als *jedes Unternehmen, auf das die öffentliche Hand aufgrund Eigentums, finanzieller Beteiligung, Satzung oder sonstiger Bestimmungen, die die Tätigkeit des Unternehmens regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann*⁽²³⁾. Der Flughafen Berlin-Schönefeld befindet sich zu 100 % im Besitz öffentlicher Stellen. Anteilseigner sind die Länder Berlin und Brandenburg. Schon allein aus diesem Grund ist das Unternehmen gemäß der Richtlinie als öffentliches Unternehmen zu betrachten.

⁽¹⁹⁾ Siehe Urteile vom 22. März 1977 in der Rechtssache 78/76, *Steinike & Weinlig*, Slg. 1977, S. 595, Randnr. 21; vom 30. Januar 1985 in der Rechtssache 290/83, *Kommission/Frankreich*, Slg. 1985, S. 439, Randnummer 14; vom 2. Februar 1988 in den verbundenen Rechtssachen 67/85, 68/85 und 70/85, *Van der Kooy u. a./Kommission*, Slg. 1988, S. 219, Randnummer 35, und vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, *Italien/Kommission*, Slg. 1991, S. I-1603, Randnummer 13.

⁽²⁰⁾ Siehe Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397.

⁽²¹⁾ Siehe Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397, Randnummern 37, 38, 39.

⁽²²⁾ Richtlinie 80/723/EWG der Kommission vom 25. Juni 1980 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen.

⁽²³⁾ Siehe Richtlinie 80/723/EWG der Kommission vom 25. Juni 1980 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen, geändert durch Richtlinie 93/84/EWG vom 30. September 1993 und durch Richtlinie 2000/52/EG vom 26. Juli 2000, ABl. L 193, S. 75-87, Artikel 2 Buchstabe a.

51. Zweitens werden die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH von öffentlichen Stellen benannt und sind öffentlichen Stellen untergeordnet. Der Aufsichtsrat des Unternehmens ist mit drei Vertretern des Landes Berlin, drei Vertretern des Landes Brandenburg und zwei Vertretern der Bundesregierung besetzt ⁽²⁴⁾. Somit vertreten acht von zwölf Mitgliedern des Aufsichtsrats öffentliche Stellen.
52. Drittens ist angesichts der Tatsache, dass Anteilseigner der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH die Länder Berlin und Brandenburg sind und da auch die Bundesregierung Anteile an den Unternehmen besitzt, als höchst wahrscheinlich anzunehmen, dass Darlehen oder Bürgschaften, die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährt wurden oder die von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH an ihre Tochtergesellschaften gewährt wurden, von der Bundesregierung und von den Landesregierungen genehmigt werden müssen. Dass die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH wirtschaftlich und finanziell vollständig unabhängig von den Ländern und von der Bundesregierung wäre, erscheint der Kommission zweifelhaft.
53. Viertens zeigt auch die Tatsache, dass das Land Brandenburg die vom Flughafen veröffentlichten Entgeltordnungen genehmigen muss, die finanzielle und wirtschaftliche Abhängigkeit des Flughafens vom deutschen Staat. Auch in dieser Hinsicht ist der Flughafen Berlin-Schönefeld somit nicht in der Lage, uneingeschränkt selbstständig Entscheidungen über die seine Haupteinnahmequelle zu treffen.
54. Und schließlich ist auch die Tatsache, dass das Unternehmen mit der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH am 6. August 1992 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag getroffen hat, nach der die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH ihren jährlichen Ertrag auf die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (als Muttergesellschaft) übertragen kann, ein wichtiges Anzeichen dafür, dass die deutschen Behörden die Mittel der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH kontrollieren.

IV.1.2.2. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

55. In der Sache *Stardust Marine* hat der Gerichtshof festgestellt:

„Auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, kann nicht ohne weiteres vermutet werden, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbstständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. [...] Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren.“ ⁽²⁵⁾.

56. In diesem Urteil hat der Gerichtshof ferner festgestellt, dass für die Beurteilung, ob eine bestimmte Beihilfemaßnahme dem Staat zuzurechnen sei, nachgewiesen werden müsse, dass die öffentlichen Behörden dem öffentlichen Unternehmen in sehr spezifischer Form die Weisung zur Annahme der betreffenden Beihilfemaßnahmen erteilt haben ⁽²⁶⁾. Der Gerichtshof hat jedoch auch betont, dass die Zurechenbarkeit einer bestimmten Beihilfemaßnahme des öffentlichen Unternehmens im Gesamtzusammenhang sowie vor dem Hintergrund der jeweiligen Maßnahme zu bewerten ist ⁽²⁷⁾. Der Gerichtshof nennt als mögliche Anzeichen für die Zurechenbarkeit die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung sowie die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung ⁽²⁸⁾.
57. In dieser Sache sprechen mehrere Elemente dafür, dass alle erörterten Maßnahmen dem deutschen Staat zuzurechnen sind. Erstens ist die Art der zu untersuchenden Tätigkeit von Bedeutung. Der Flughafen Berlin-Schönefeld ist ein öffentliches Unternehmen, das für die Verwaltung eines Flughafens zuständig ist, der sich im Besitz öffentlicher Stellen befindet. Ein Flughafen kann in verschiedenen politischen Bereichen wesentliche Bedeutung haben: in der Verkehrspolitik und in der Politik zur wirtschaftlichen Entwicklung auf regionaler oder nationaler Ebene ebenso wie in der Städte- und Landschaftsplanung. Im Allgemeinen sind die öffentlichen Stellen nicht ‚abwesend‘, wenn der Leiter eines Flughafens Entscheidungen bezüglich der langfristigen Entwicklung der entsprechenden Infrastruktur trifft.

⁽²⁴⁾ Siehe <http://www.berlin-airport.de/DE/UeberUns/Aufsichtsrate> (zuletzt geöffnet am 31. Mai 2007).

⁽²⁵⁾ Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397, Randnummer 52.

⁽²⁶⁾ *Ibid.*, Randnummern 53 und 54.

⁽²⁷⁾ *Ibid.*, Randnummern 53 und 54.

⁽²⁸⁾ *Ibid.*, Randnummern 52 ff.

58. Zweitens ist als höchst wahrscheinlich anzunehmen, dass die Entgeltordnung einschließlich der dort vorgesehenen Ermäßigungen ebenso wie die mit easyJet und mit den übrigen Billigfluggesellschaften am Flughafen Berlin-Schönefeld getroffenen Vereinbarungen der Genehmigung des Aufsichtsrats der Gesellschaft bedurften, da sie Entscheidungen mit langfristiger Wirkung darstellen, die erhebliche Auswirkungen auf die künftige wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens haben.
59. Drittens bedarf die Rabattregelung des Flughafens der Zustimmung der für die Genehmigung der Entgeltordnungen von Flughäfen zuständigen Regulierungsbehörde. Im vorliegenden Fall mussten die Entgeltordnungen also gemäß § 43 LuftVZO (Luftverkehr-Zulassungs-Ordnung) vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg genehmigt werden. Die Entgeltordnung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist somit *de jure* dem Staat zuzurechnen.
60. Und schließlich ist zu berücksichtigen, dass das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr dem Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg untersteht. Dieser gehört jedoch auch dem Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH an. Angesichts der Tatsache, dass die Mitarbeiter des Ministeriums an die Weisungen des Ministerpräsidenten gebunden sind, ist eine unabhängige Überprüfung der Entscheidungen der Gesellschaft im Zusammenhang mit der Entgeltordnung der Gesellschaft schwerlich möglich.

IV.1.2.3. Begünstigung eines bestimmten Unternehmens

61. Wie bereits erläutert, sind vier Typen potenzieller Vorteile zu unterscheiden:
- potenzielle Vorteile, die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährt wurden, weil die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH ein einziges Subjekt darstellen;
 - potenzielle Vorteile, die easyJet durch die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens gewährt wurden;
 - potenzielle Vorteile, die easyJet durch die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet vereinbarte Entgeltregelung gewährt wurden;
 - potenzielle Vorteile, die mehreren Billigfluggesellschaften durch die von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH angebotenen ausschließlichen Bedingungen gewährt wurden.
62. Bis vor kurzem war die Entwicklung von Flughäfen häufig von rein gebietsbezogenen Erwägungen bestimmt. Die Leitung der Flughäfen wurde eher als Bestandteil der Verwaltung denn als Führung eines Unternehmens betrachtet.
63. Unter diesen Bedingungen wurde die Finanzierung von Flughäfen und von Flughafeninfrastrukturen als Aufgabe der öffentlichen Politik gesehen, und Bedenken bezüglich potenzieller staatlicher Beihilfe stellten sich nicht.
64. Diese Situation hat sich in den letzten Jahren jedoch geändert: Die Erwägungen bezüglich der Flächennutzung und der Verwaltungsstrukturen mögen verschiedentlich noch bestehen. In vielen anderen Fällen aber wurde die ursprünglich von staatlichen Stellen ausgeübte Kontrolle über Flughäfen regionalen Stellen übertragen, und in einigen Fällen werden die Flughäfen von öffentlichen oder sogar von privatwirtschaftlichen Unternehmen betrieben. Der Prozess der Übertragung auf den privaten Sektor ist im Allgemeinen in Form von Privatisierungen oder durch schrittweise Öffnung des Zugangs zum Unternehmenskapital erfolgt. In den letzten Jahren haben sich private Kapitalbeteiligungsgesellschaften sowie Investment- und Pensionsfonds sehr interessiert an der Übernahme von Flughäfen gezeigt.
65. Entsprechend haben sich in der Flughafenbranche in der Gemeinschaft in den letzten Jahren grundlegende strukturelle Änderungen vollzogen, die nicht nur das aktive Interesse privater Kapitalgeber am Flughafensektor, sondern auch einen Wandel der Haltung der öffentlichen Stellen hinsichtlich einer Einbeziehung privaten Kapitals in die Entwicklung der Flughäfen widerspiegeln. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass die Funktionen der Flughäfen eine stärkere Diversifizierung erfahren haben und komplexer wurden.

66. Außerdem haben diese Änderungen in der letzten Zeit einen Wandel in den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Flughäfen zur Folge gehabt. In der Vergangenheit wurden die Flughäfen meist als Bestandteile der Infrastruktur behandelt, welche die Zugänglichkeit und die Entwicklung von Regionen sicherstellen sollen; in den letzten Jahren jedoch haben immer mehr Flughäfen wirtschaftliche Zielsetzungen verfolgt, und bei der Steigerung ihres jeweiligen Fluggastaufkommens konkurrieren die Flughäfen miteinander.
67. Der im Wandel begriffene Charakter der Flughäfen muss daher auch in der rechtlichen Würdigung der Tätigkeiten der Flughäfen vor dem Hintergrund der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen erfolgen. Künftig können der Bau und der Betrieb von Flughäfen nicht mehr als Aufgaben einer Verwaltung betrachtet werden, die grundsätzlich nicht der Kontrolle auf das Vorliegen staatlicher Beihilfen unterliegen. Entsprechend hat der Gerichtshof im Jahre 2000 festgestellt, dass die Leitung eines großen internationalen Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt ⁽²⁹⁾. Angesichts der ständigen Entwicklungen in diesem Sektor hat die Kommission diesen Ansatz in ihren Leitlinien aus dem Jahre 2005 auf alle Arten von Flughäfen einschließlich der kleineren Flughäfen (wie z. B. der in diesem Beschluss zu bewertenden Flughäfen) ausgedehnt.
68. In Anbetracht dieser geänderten Situation ist die Kommission der Ansicht, dass die Anwendung der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen auf Flughäfen seit 2000 nicht mehr von vornherein ausgeschlossen werden kann und wird die entsprechenden Rechtsvorschriften daher seit diesem Jahr in dieser Sache in vollem Umfang anwenden.

IV.1.2.4. Vorteile, die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährt wurden

69. In dieser Sache ist zunächst zu untersuchen, ob der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aufgrund der Tatsache, dass sich die Gesellschaft in staatlichem Besitz befindet und dass sie in einer Mutter-Tochter-Beziehung mit anderen öffentlichen Unternehmen steht und entsprechend die Möglichkeit eines Verlustausgleichs gegeben ist, tatsächlich eine ‚Begünstigung‘ gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags gewährt wurde.
70. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH befindet sich zu 100 % im Besitz des Staates. Die allgemeine Regelung für die am Flughafen zahlbaren Entgelte besteht in einer von einer öffentlichen Stelle zu genehmigenden Entgeltordnung.
71. Die deutschen Behörden haben argumentiert, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH verzeichne allgemein eine positive Geschäftsentwicklung; die Gesellschaft habe jedoch über einen gewissen Zeitraum Verluste verbucht, und auch heute würden noch Verluste erwirtschaftet. Aus den geprüften Jahresabschlüssen geht jedoch hervor, dass eines der wichtigsten Instrumente für das Überleben der Gesellschaft in der Regelung über die Zuschreibung von Verlusten und Gewinnen zwischen dieser Gesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft als Betreiberin der übrigen Berliner Flughäfen besteht. In diesem Stadium der Untersuchung hat die Kommission den Eindruck, dass die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ihre Geschäftstätigkeit auf dem Flughafen SXF aus Erträgen quer subventioniert, die auf den beiden anderen Flughäfen erwirtschaftet werden, und dass dem Flughafen Berlin-Schönefeld somit ein Vorteil gewährt wird. Konkurrierenden Flughäfen wie z. B. Leipzig und Dresden scheinen keine vergleichbaren Vorteile gewährt zu werden.

IV.1.2.5. Vorteile, die easyJet durch das Recht zur ausschließlichen Nutzung von Terminal B gewährt wurden

72. Zweitens ist der Vorteil zu untersuchen, den die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH easyJet by durch die Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B gewährt hat.
73. Informationen zufolge, welche die deutschen Behörden der Kommission übermittelt haben, besteht ein Mietvertrag zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet. Gemäß dieser Vereinbarung zahlt easyJet der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH eine monatliche Miete von nur (zwischen 7 000 und 9 000) EUR für die Nutzung des Terminals. Nach Maßgabe dieses Mietvertrags gewährt die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH easyJet auch ein ausschließliches Recht zur Werbung in Terminal B. Der Mietvertrag ist auf mindestens 10 Jahre befristet und kann nach Ablauf der ersten 10 Jahre durch einseitige Erklärung von easyJet um weitere 10 Jahre verlängert werden ⁽³⁰⁾.

⁽²⁹⁾ EuGH, Rechtssache *Aéroports de Paris*, o. a., Randnummer 75 mit weiteren Verweisen.

⁽³⁰⁾ Übersicht: Verträge zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und Billigfluggesellschaften; am 1. Dezember 2006 der Kommission übermittelte Informationen.

74. Vorläufig ist die Kommission der Ansicht, dass die ausschließliche Nutzungsvereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet einen Vorteil für easyJet darstellt. Dieser Vorteil beruht im Wesentlichen auf der Infrastruktur des Terminals. In diesem Terminal befindet sich eine Gepäckförderanlage, mit der mehr Fluggäste in kürzerer Zeit abgefertigt werden können. Als alleiniger Nutzer kann easyJet mit diesem System mehr Fluggäste in kürzerer Zeit abfertigen als andere Fluggesellschaften mit den in den anderen Terminals eingesetzten Systemen, in denen Gepäckstücke nur auf einer Ebene befördert werden.
75. Außerdem scheint der zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossene Mietvertrag für easyJet vorteilhafte Bedingungen zu enthalten. Die Kommission ist der Ansicht, dass eine Miete von [zwischen 7 000 und 9 000] EUR pro Monat für die ausschließliche Nutzung eines Flughafen-Terminals unter der marktüblichen Miete liegen dürfte. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Übertragung des ausschließlichen Rechts zur Nutzung des Terminals für eine derart niedrige Miete offenbar nicht im Wege einer öffentlichen Ausschreibung erfolgt ist.
76. Wenngleich es schwierig ist, in diesem Stadium der Untersuchung ohne eine Ausschreibung eine marktübliche Miete für die Infrastruktur des Flughafens Berlin-Schönefeld zu beziffern, erscheint die vereinbarte monatliche Miete angesichts der Tatsache, dass easyJet die ausschließliche Nutzung des gesamten Terminals übertragen wurde (einschließlich der Infrastruktur wie z. B. einer vorhandenen Gepäckförderanlage sowie des ausschließlichen Rechts zur Werbung in diesem Terminal), doch außerordentlich niedrig.
77. Zudem gibt die Zusammenfassung der Vereinbarung, die Deutschland der Kommission übermittelt hat, keinerlei Aufschluss dahingehend, ob die von easyJet gezahlte Miete unter Berücksichtigung der Abschreibungen der Baukosten des Terminals durch die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ermittelt wurde. Somit ist zweifelhaft, ob die Miete sich mit der Höhe der Abschreibungen des Flughafens Berlin-Schönefeld deckt.
78. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, ausführliche Informationen zur Miete vorzulegen, die easyJet im Zeitraum 2004 bis 2007 berechnet wurde. Aus den genannten Gründen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass diese Miete der marktüblichen Miete entspricht.
79. Außerdem fordert die Kommission die deutschen Behörden sowie ggf. Dritte auf, Stellungnahmen dahingehend zu übermitteln, ob diese Miete als angemessen betrachtet wird. Insbesondere fordert sie die Bundesregierung auf, eine ausführliche Übersicht über die mit Parkentgelten und Ladenmieten in Terminal B erzielten Einnahmen vorzulegen.

IV.1.2.6. Vereinbarung einer ausschließlichen Entgeltregelung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet

80. Die Kommission ist der Ansicht, dass die zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vereinbarte Entgeltregelung easyJet sehr wahrscheinlich einen besonderen Vorteil gegenüber den übrigen Billigfluggesellschaften einräumt, die ebenfalls den Flughafen Berlin-Schönefeld anfliegen. Diesbezüglich stellt die Kommission zunächst einmal fest, dass die von easyJet gezahlten Flughafenentgelte erheblich geringer sind als die in der von der Regulierungsstelle genehmigten und veröffentlichten Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte. Außerdem stellt die Kommission fest, dass die anderen Billigfluggesellschaften in Berlin-Schönefeld gewährten Rabatte auf der Entgeltordnung beruhen und einen Rabatt bezogen auf die Entgeltordnung vorsehen; die ausschließliche Entgeltregelung mit easyJet scheint diese dynamische Verknüpfung mit der Entgeltordnung des Flughafens nicht vorzusehen.
81. easyJet zahlt daher niedrigere Entgelte sowohl als die konkurrierenden Billigfluggesellschaften als auch als die Germania Airlines, welchen die in der offiziellen Entgeltordnung festgelegten Entgelte ohne jegliche Rabatte berechnet werden.
82. Die Bedingungen des zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossenen Vertrags sind der Kommission zwar nicht im Einzelnen bekannt; die Kommission geht in diesem Stadium der Untersuchung jedoch davon aus, dass die *ausschließliche Entgeltregelung einen Vorteil für easyJet darstellt*.

IV.1.2.7. Vorteile, die bestimmten Fluggesellschaften durch Entgeltermäßigungen gewährt wurden

83. Wie bereits erläutert, haben andere Fluggesellschaften wie z. B. Ryanair, Aer Lingus und Icelandair mit der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Ermäßigungen der Flughafenentgelte ausgehandelt. Die Ermäßigungen sowie die tatsächlich zu zahlenden Entgelte beziehen sich auf die vom Flughafen veröffentlichte Preisliste. Aufgrund der in der Preisliste genannten Entgelte wird ein Rabattsystem vorgesehen, mit dem zwei verschiedene Typen von Anreizen geschaffen werden: erstens die Destinations-Förderbeträge über einen Zeitraum von vier Jahren und zweitens die auf einen Zeitraum von zwei Jahren befristeten Wachstums-Förderbeträge für eine Erhöhung der Anzahl der bestehenden Verbindungen einer Fluggesellschaft. Wie bereits dargestellt, beinhalten diese Anreize eine dynamische Verknüpfung mit der Preisliste.
84. In ihrer Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* hat die Kommission festgestellt, dass befristet verfügbare Rabatte, die den Flughafenbenutzern diskriminierungsfrei angeboten und eingeräumt werden, nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 87 des EG-Vertrags fallen, da sie keine Wettbewerbsverzerrung verursachen. Die Kommission hat aber auch vorgesehen, dass Artikel 87 des EG-Vertrags durchaus auf einen Rabatt oder ein Rabattsystem Anwendung finden könnte, das einem bestimmten Unternehmen eine Vorzugsbehandlung gewährt.
85. In der Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* ⁽³¹⁾ hat die Kommission festgestellt:

„Granting discounts on landing fees to airlines is a standard commercial practice that airports usually follow to encourage new service and attract new customers. If the airport manager is a public entity, the revenue given up by offering airport charges rebates amounts to state resources and the question arises whether such measures come within the meaning of Article 87. If a discount or a system of discounts is designed so as to give preferential treatment to a specific undertaking, then Article 87 may apply. [...] On the contrary, discounts do not fall within the meaning of article 87 if, because of the way they are designed, they can be considered as being measures of limited duration that do not discriminate between users of the airport infrastructure. The point therefore centres on defining what the meaning and the implications of non-discrimination are in the context of the provision of airport facilities.“

[„Dass Fluggesellschaften Ermäßigungen auf Landeentgelte gewährt werden, ist ein allgemein übliches Verhalten, mit dem Flughäfen gewöhnlich einen Anreiz zur Einrichtung neuer Verbindungen und zur Erhöhung des Fluggastaufkommens schaffen möchten. Wenn der Betreiber des Flughafens eine öffentliche Stelle ist, sind die Einnahmen, auf die durch die Gewährung von Ermäßigungen der Flughafenentgelte verzichtet wurde, als staatliche Mittel zu betrachten; daher stellt sich die Frage, ob diese Maßnahmen als Maßnahmen gemäß Artikel 87 zu bewerten sind. Wenn eine Ermäßigung oder eine Ermäßigungsregelung darauf abzielt, einem bestimmten Unternehmen eine Vorzugsbehandlung zu gewähren, kann Artikel 87 anwendbar sein. [...] Artikel 87 ist dann jedoch nicht anwendbar, wenn die betreffenden Ermäßigungen aufgrund ihrer Struktur als befristete Maßnahmen betrachtet werden können, mit denen keine Diskriminierung gewisser Benutzer der Infrastruktur des Flughafens verbunden ist. Entsprechend müssen die Bedeutung und die Auswirkungen der Diskriminierungsfreiheit im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Einrichtungen des Flughafens bestimmt werden.“] ⁽³²⁾.

86. Außerdem hat die Kommission in ihrer Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* festgestellt, dass zwei Typen von Nachlässen gegeben sein können: *„those aimed at encouraging airlines to start up services to new destinations not yet linked to the airport granting the incentive, and those aimed at stimulating volume growth on traffic and from destinations already linked to the airport.“* *„[Zum einen] Nachlässe, die darauf abzielen, Fluggesellschaften zur Eröffnung von Verbindungen zu bewegen, zu denen der Flughafen, der den Anreiz gewährt, noch keine Verbindung unterhält, und zum anderen Nachlässe, mit denen die Zunahme des Flugverkehrs von und zu Flughäfen erhöht werden soll, mit denen bereits Verbindungen bestehen.“* ⁽³³⁾. In der Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers *Brussels South Charleroi Airport* zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi ⁽³⁴⁾ (nachstehend *Entscheidung in der Sache Charleroi*) hat die Kommission festgestellt, dass ein System so genannter Ermäßigungen zu Werbezwecken ebenfalls unter die Definition eines diskriminierungsfreien und zeitlich unbefristeten Systems von Entgeltermäßigungen fallen könnte ⁽³⁵⁾.

⁽³¹⁾ Entscheidung vom 26. Mai 1998 in der Sache NN 109/98, Vereinigtes Königreich, *Manchester Airport* (noch nicht veröffentlicht).

⁽³²⁾ Ibid, Randnummer 8.

⁽³³⁾ Ibid, Randnummer 8.

⁽³⁴⁾ ABl. L 137 vom 30.4.2004.

⁽³⁵⁾ Ibid, Randnummer 159.

87. In dieser Entscheidung wurde ferner festgestellt, dass ein Flughafentarifsystem klar sein müsse und dass ein unmittelbarer und klarer Bezug zwischen der Abgabenhöhe und der den Nutzern erbrachten Leistung bestehen müsse. Nach den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Untersuchung müssen die der Leistung gegenüberstehenden Zahlungen genau definiert und unter unmittelbarem Bezug auf einen Parameter wie z. B. die Betriebskosten festgesetzt werden ⁽³⁶⁾.
88. In diesem Stadium der Untersuchung geht die Kommission davon aus, dass das von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH begründete System die in diesen beiden Präzedenzsachen genannten Anforderungen nicht erfüllt.
89. Zunächst einmal ist, wie bereits erläutert, die auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld eingerichtete Rabattregelung, mit der weitere Fluggesellschaften für den Flughafen gewonnen oder neue Verbindungen eröffnet werden sollten, nur bestimmten Fluggesellschaften zugute gekommen. Germania beispielsweise zahlt die Tarife der veröffentlichten Entgeltordnung.
90. Hinzu kommt, dass die Bewertung der tatsächlichen Entgeltordnungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH wegen der mangelnden Transparenz des Systems ein ernsthaftes Problem darstellt. Die von dem Flughafen Berlin-Schönefeld mit allen Fluggesellschaften ausgehandelten und in der Tabelle in der vorstehenden Randnummer 24 beschriebenen Entgeltregelungen wurden zu einer Zeit vereinbart, als die geltende Entgeltordnung *keinerlei Regelungen* bezüglich der genannten Ermäßigungen enthielt. Aus dem Schriftverkehr zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg geht hervor, dass die Entgeltordnungen, die am 1. Mai 2004 in Kraft treten sollten, eigens entwickelt wurden, um eine Rechtsgrundlage für die zuvor zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und einigen auf dem Flughafen vertretenen Billigfluggesellschaften ausgehandelten Ermäßigungsregelungen zu schaffen. Zumindest die zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird und easyJet geschlossenen Verträge sind alle vor dem 1. Mai 2004 zustande gekommen (d. h. bereits im Mai, Oktober, November und Dezember 2003).
91. Gemäß dem Schreiben des brandenburgischen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 30. April 2004 wird das Inkrafttreten der Entgeltordnungen am 1. Mai 2004 nur unter dem Vorbehalt genehmigt, dass der Europäischen Kommission die entsprechenden Rabattregelungen notifiziert werden. Dem Ministerium zufolge wurde dieser Vorbehalt aufgenommen, um Bedenken konkurrierender Fluggesellschaften Rechnung zu tragen, die um Auskunft über die auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld zu zahlenden Entgelte gebeten hatten ⁽³⁷⁾.
92. [...]
93. [...] die späteren Entgeltordnungen (z. B. die Entgeltordnungen vom 1. Juli 2005 oder vom 1. März 2006) enthielten ausdrückliche Bestimmungen, nach denen Wachstums- oder Destinations-Förderbeträge vorgesehen sind, die den von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossenen Einzelvereinbarungen entsprechen ⁽³⁸⁾.
94. Somit gewähren alle in der Tabelle in der vorstehenden Randnummer 24 genannten und mit den Billigfluggesellschaften vereinbarten Entgeltregelungen diesen Fluggesellschaften zumindest während der Dauer dieser Regelungen einen besonderen Vorteil gegenüber anderen Fluggesellschaften, die eine Verbindung am Flughafen Berlin-Schönefeld eröffnen möchten. [...]

⁽³⁶⁾ Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region allonien und des Flughafenbetreibers *Brussels South Charleroi Airport* zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi (nachstehend „Entscheidung in der Sache *Charleroi*“) (ABl. L 137 vom 30.4.2004).

⁽³⁷⁾ Siehe Schreiben des Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 30. April 2004, S. 3 und S. 4. Dort ist formuliert:

„Die beabsichtigte Maßnahme darf nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat (Notifizierung). Diese Notifizierung liegt noch nicht vor. Die Genehmigung der Entgeltordnung kann daher in den betreffenden Punkten nur wirksam werden, wenn diese Entscheidung der Kommission vorliegt. (...)“

Wir teilen ihre Position, die Konzeption der neuen Entgeltordnung sei EU-konform. Unabhängig hiervon ist die o.g. Notifizierung durch die Kommission Voraussetzung für die Wirksamkeit der Genehmigung der Entgeltordnung in den entsprechenden Punkten. Damit wird in Teilen auch den Bedenken der Airlines entsprochen, die hier eine Klärung vor Inkrafttreten der neuen Regelung fordern.“

⁽³⁸⁾ Siehe Entgeltordnung vom 1. Juli 2005, Absätze 2, 2.1 und 2.2, und Entgeltordnung vom 1. März 2006, Absätze 2 und 2.1 Buchstabe a und b.

IV.1.2.8. Vorteile, die bestimmten Fluggesellschaften zur Marktstützung gewährt wurden

95. Zum Schluss ist zu beurteilen, ob die den Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld gewährten Marketingzuschüsse eine Begünstigung gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.
96. Grundsätzlich haben alle in der Tabelle in der vorstehenden Randnummer 24 genannten Fluggesellschaften nach Maßgabe von mit den jeweiligen Gesellschaften geschlossenen Einzelvereinbarungen Marketingzuschüsse von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH erhalten.
97. Hinsichtlich der tatsächlich erhaltenen Beträge bestehen zwischen den Fluggesellschaften allerdings beträchtliche Unterschiede. Volare Airlines sowie Germanwings und V-Bird haben die vereinbarten Marketingzuschüsse gemäß einer degressiv gestaffelten Regelung (100 %, 66 % und 33 %) über einen Zeitraum von drei Jahren erhalten (ausgehend von Gesamtbeträgen in Höhe von [...] Mio. EUR, [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR). Andere Fluggesellschaften wie z. B. die Norwegian Airshuttle AS oder Aer Lingus und Icelandair haben Einmalzahlungen zur Deckung ihrer Marketingkosten erhalten.
98. Nur die Marketingvereinbarung mit easyJet weicht von diesen beiden Konzepten ab: easyJet erhält Marketingzuschüsse in Höhe von [...] EUR ‚pro Rotation‘ (im Wortsinne). In den der Kommission von der deutschen Regierung übermittelten Informationen wird der Zuschuss nicht näher erläutert; die Kommission kann daher nicht feststellen, über welchen Zeitraum dieser Zuschuss gewährt wurde und ob die [...] EUR buchstäblich für jede einzelne Rotation eines easyJet-Flugzeugs auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld gezahlt wird oder ob die Zahlung für jede von der Fluggesellschaft ermittelte Rotation auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld erfolgt.
99. Da nicht allen Fluggesellschaften derselbe Typ von Marketingzuschüssen gewährt wurde, scheint auch klar zu sein, dass sich die Fluggesellschaften, die im Laufe der Zeit Zuschüsse erhalten haben, in einer vorteilhaften Position gegenüber den Fluggesellschaften befunden haben, die nur Einmalzahlungen zur Deckung von Ausgaben erhalten haben, die sie der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH belegen mussten.

IV.1.3. Spezifischer Charakter

100. Im vorliegenden Fall wurden Mittel, die die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH den betreffenden Fluggesellschaften gewährt hat, gegenüber konkurrierenden Gesellschaften nicht offengelegt. Insbesondere die mit easyJet vereinbarten Bedingungen wurden ausschließlich dieser Gesellschaft gewährt. Somit sind diese Maßnahmen alle selektiv und spezifisch gemäß Artikel 87 Absatz 1.
101. Der zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH geschlossene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag stellt eine spezifische Vereinbarung dar, die nur der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zugute kommen kann und soll. Insoweit ist diese Vereinbarung auch als spezifische und selektive Maßnahme gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags zu betrachten.

IV.1.4. Anwendung des Grundsatzes eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

102. Bevor beurteilt werden kann, ob eine Beihilfe gegeben ist, muss die Kommission feststellen, ob sich die betreffenden öffentlichen Stellen wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten haben ⁽³⁹⁾. Nach diesem Grundsatz ist keine staatliche Beihilfe gegeben, wenn ein Staat Investitionen tätigt oder eine geschäftliche Vereinbarung zu Bedingungen trifft, die auch für einen privaten Kapitalgeber unter normalen Marktbedingungen annehmbar wären.
103. Das Verhalten der öffentlichen Stellen (in dieser Sache der beiden betroffenen Länder, der Bundesregierung und/oder der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist daher mit dem mutmaßlichen Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wie z. B. einer privaten Holdinggesellschaft oder einer privaten Unternehmensgruppe zu vergleichen, die im Flughafengeschäft eine strukturelle, übergeordnete oder sektorbezogene Politik verfolgt und sich von der zu erwartenden langfristigen Rentabilität leiten lässt ⁽⁴⁰⁾).

⁽³⁹⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002 in der Sache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2, S. I-4397, sowie Schlussfolgerungen des Generalanwalts Geelhoed vom 27. September 2001 in den verbundenen Rechts-sachen C-328/99 und C-399/00, *Italien/Kommission*, und SIM 2 *Multimedia SpA/Kommission*.

⁽⁴⁰⁾ Urteil vom 21. März 1991, *Italien/Kommission „Alfa Romeo“* (C-305/89), Slg. 1991, S. I-1603, Randnummer 20.

104. Daher muss die Kommission prüfen, ob die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i) die Anteilseigner der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH haben sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie Verluste auf dem Flughafen SXF mit Erträgen auf den Flughäfen Tegel und Tempelhof verrechnet haben;
 - ii) die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie Terminal 2 ausschließlich easyJet überließ und easyJet von den veröffentlichten Entgelten abweichende und erheblich vorteilhaftere Flughafenentgelte berechnete;
 - iii) die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie Sondervereinbarungen mit bestimmten Fluggesellschaften über Entgeltermäßigungen schloss; und
 - iv) die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie mit bestimmten Fluggesellschaften Vereinbarungen über Marktstützungen schloss.
105. Zu Ziffer i ist festzustellen, dass keine Anzeichen dafür bestehen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber ständig eine Tochtergesellschaft finanzieren würde, die langfristig Verluste verbucht.
106. Zu den Ziffern ii bis iv erklären die deutschen Behörden, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH verhalte sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber. Diese Behauptung wird aber nicht durch einen entsprechenden Sachvortrag belegt. Die deutsche Regierung weist nur darauf hin, dass der Abschluss der Sondervereinbarungen mit easyJet und anderen Fluggesellschaften dazu beigetragen habe, die Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu reduzieren.
107. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die deutschen Behörden der Kommission keine detaillierte Übersicht über die mit den Verträgen jeweils verbundenen Einnahmen und Aufwendungen übermittelt hat. Ohne eine derartige detaillierte Analyse kann die Kommission nicht prüfen, ob die vom Flughafen geschlossenen Verträge als rentable Investitionen zu bewerten sind.
108. Außerdem stellt die Kommission fest, dass gemäß den Berichten der Rechnungsprüfer für die Jahre 2004 und 2005 offenbar nicht realistisch ist, dass der Flughafen Berlin-Schönefeld Gewinne erwirtschaften würde, bevor der neue *Airport Berlin Brandenburg International BBI* an die Stelle der drei bestehenden Flughäfen Schönefeld, Tempelhof und Tegel tritt.
109. Angesichts dieser Tatsachen bezweifelt die Kommission ernsthaft, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber diese Verträge geschlossen bzw. diese Regelungen getroffen hätte.

IV.1.5. Auswirkungen auf den Handel und den Wettbewerb in der Gemeinschaft

110. Die zu untersuchenden Maßnahmen beeinträchtigen den Austausch und den Wettbewerb zwischen Mitgliedstaaten und Anbietern von Verkehrsleistungen. Naturgemäß beeinträchtigen diese Maßnahmen unmittelbar den Austausch innerhalb der Gemeinschaft; dies gilt für den gesamten Markt der Gemeinschaft. Darüber hinaus bedrohen die Maßnahmen den Wettbewerb im Bereich des Binnenmarkts, da sie ein bestimmtes Unternehmen gegenüber anderen Unternehmen begünstigen, die in unmittelbarem Wettbewerb mit diesem Unternehmen stehen. Die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung und Handelsbeeinträchtigung hat besondere Bedeutung seit dem Inkrafttreten des ‚dritten Pakets‘ an Rechtsvorschriften für die Liberalisierung des Flugverkehrsmarktes innerhalb der Gemeinschaft am 1. Januar 1993 erlangt, mit dem der Flugverkehr innerhalb der EU vollständig liberalisiert werden sollte ⁽⁴¹⁾.

IV.2. Vereinbarkeit der Maßnahmen

111. Im Anschluss an die Feststellung, dass die genannten Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellen, muss die Kommission diese Maßnahmen gemäß Artikel 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags untersuchen, in denen Ausnahme- und Freistellungsbestimmungen hinsichtlich der in Artikel 87 Absatz 1 formulierten allgemeinen Bestimmung über die Unvereinbarkeit von Maßnahmen vorgesehen sind.

⁽⁴¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2407/92, (EWG) Nr. 2408/92 und (EWG) Nr. 2409/92 (ABl. L 240 vom 24.8.1992).

112. Die Ausnahme- und Freistellungsbestimmungen des Artikels 87 Absatz 2 des EG-Vertrags sind im vorliegenden Fall unanwendbar, weil die Maßnahmen weder eine Beihilfe mit sozialem Charakter darstellen, noch einzelnen Verbrauchern gewährt werden oder als Beihilfe zur Beseitigung von Schäden betrachtet werden können, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden wären, oder als Beihilfe zu bewerten sind, die bestimmten durch die Teilung Deutschlands betroffenen Gebieten der Bundesrepublik Deutschland gewährt worden wäre.
113. In Artikel 87 Absatz 3 des EG-Vertrags sind die Arten von Beihilfen zusammengestellt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.
114. Die Buchstaben b und d des Artikels 87 Absatz 3 des EG-Vertrags sind nicht anwendbar, weil die Beihilfe nicht zur Förderung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem europäischem Interesse, zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats, oder zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des nationalen kulturellen Erbes vorgesehen ist.
115. Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben a und c beziehen sich auf Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Gebiete. Die Kommission stellt fest, dass sich der Flughafen Berlin-Schönefeld im Land Brandenburg befindet, das im Zusammenhang mit Regionalbeihilfen als Region betrachtet wird, der gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a Beihilfen zustehen.
116. Die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags vorgesehene Ausnahmebestimmung für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete könnte ebenfalls anwendbar sein, und die Kommission muss untersuchen, ob die Maßnahmen auf dieser Grundlage als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

IV.2.1. Dem Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährte potenzielle Betriebsbeihilfe

117. Wie bereits erläutert, stellen die Leitung und der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit dar, auf welche die Bestimmungen über die Kontrolle auf das Vorliegen staatlicher Beihilfen anzuwenden sind.
118. Wie bereits erläutert, befindet sich die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu 100 % in staatlichem Besitz bzw. ist von staatlichen Stellen abhängig; dies gilt nicht nur hinsichtlich der verfolgten Politik, sondern auch in Bezug auf die finanziellen Regelungen der Gesellschaft.
119. In diesem Stadium der Untersuchung bezweifelt die Kommission, dass die Finanzierungsmaßnahmen unter Beteiligung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gemäß den Ausnahme- bzw. Freistellungsbestimmungen des EG-Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden können.
120. In diesem Zusammenhang könnten nur Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a und/oder c oder Artikel 86 Absatz 2 zur Anwendung kommen.
121. In Bezug auf Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a über Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Gebiete ist festzustellen, dass die deutschen Behörden der Kommission keinerlei Belege dahingehend übermittelt haben, dass der Betrieb dieses Flughafens und die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährte Betriebsbeihilfe die Förderung der Entwicklung dieses Gebiets zum Ziel hätte. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission Deutschland auch an den letzten Satz in Absatz 4.15 der Leitlinien über Regionalbeihilfen aus dem Jahre 1998:

„4.15. Regionalbeihilfen, mit denen die laufenden Ausgaben des Unternehmens gesenkt werden sollen (Betriebsbeihilfen), sind grundsätzlich verboten. Ausnahmsweise können jedoch derartige Beihilfen in Gebieten, die in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe a fallen, gewährt werden, wenn sie aufgrund ihres Beitrags zur Regionalentwicklung und ihrer Art nach gerechtfertigt sind und ihre Höhe den auszugleichenden Nachteilen angemessen ist (36). Es obliegt den Mitgliedstaaten, die Existenz und den Umfang solcher Nachteile nachzuweisen. Diese Betriebsbeihilfen müssen zeitlich begrenzt und degressiv sein.“

122. Auch die Bestimmung in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c über Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete scheint in der hier zu untersuchenden Sache nicht anwendbar zu sein, da die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährte finanzielle Unterstützung ihrem Charakter nach offenbar einerseits als Betriebsbeihilfe zu bewerten ist, andererseits aber nicht zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels erforderlich und verhältnismäßig zu sein scheint und nicht mit einem Prozess zur Umstrukturierung eines Unternehmens einhergeht.

123. Wenn Artikel 86 Absatz 2 zur Anwendung kommen sollte, müssten die deutschen Behörden nachweisen, dass der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH eine im gemeinsamen Interesse liegende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung übertragen wurde.
124. Die deutschen Behörden haben gegenüber der Kommission nicht erklärt, dass sie dem Flughafen Berlin-Schönefeld eine derartige gemeinwirtschaftliche Verpflichtung übertragen hätten. In diesem Zusammenhang möchte die Kommission an Ziffer 34 der gemeinschaftlichen Leitlinien erinnern, nach der die Verwaltung eines Flughafens insgesamt nur in Ausnahmefällen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bezeichnet werden kann.
125. In Anbetracht dieser Erwägungen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass die potenzielle staatliche Beihilfe für die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

IV.2.2. *Die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B*

126. Die Kommission muss auch untersuchen, ob die mit easyJet geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden kann.
127. Wie bereits erläutert, könnte in dieser Sache die Ausnahmebestimmung in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags über Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete anwendbar sein.
128. Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfen weder Forschung und Entwicklung, noch den Umweltschutz, die Rettung und die Umstrukturierung von Unternehmen, die Förderung von KMU oder den Einsatz von Risikokapital zum Gegenstand haben. Die Anwendung der Ausnahmeregelung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags kommt gemäß den Bestimmungen über bestehende Maßnahmen mit horizontaler Zielsetzung somit nicht in Betracht.
129. Für den Flugverkehrssektor hat die Kommission kürzlich in den gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen vom 9. Dezember 2005 ihre Praxis der Anwendung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags zusammengefasst.
130. In den Leitlinien aus dem Jahre 2005 heißt es ⁽⁴²⁾: *„Beihilfen zur Finanzierung von Flughafeninfrastruktur oder Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, die ohne Genehmigung gewährt wurden und damit gegen Artikel 88 Absatz 3 des EG-Vertrags verstoßen, werden von der Kommission auf der Grundlage dieser Leitlinien geprüft, wenn die Gewährung nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgt. Andernfalls erfolgt die Prüfung nach den Regeln, die zum Zeitpunkt der Gewährung galten.“* Da der Vertrag über die ausschließliche Vermietung von Terminal 2 im Jahre 2003 geschlossen wurde, muss die Kommission diese Maßnahme gemäß den Rechtsvorschriften und anhand der Rechtsprechung prüfen, die maßgeblich war, als mit der Zahlung der Beihilfe begonnen wurde.
131. In diesem Sinne sind auch die im Jahre 1994 (d. h. vor 13 Jahren) veröffentlichten Leitlinien für staatlichen Beihilfen im Luftverkehr in diesem Stadium der Untersuchung auf diese Sache anzuwenden. Bezüglich der Leitlinien aus dem Jahre 1994 muss allgemein darauf hingewiesen werden, dass die Kommission die Möglichkeiten der Gewährung von Betriebsbeihilfen für die Bereitstellung von Flugverbindungen auf zwei genau begrenzte Fälle beschränkt hat:
- zum einen auf die Fälle, in denen sich ein Mitgliedstaat auf die Bestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beruft (dieser Fall ist in dieser Sache nicht gegeben); und
 - zum anderen auf Fälle, in denen die Bestimmungen des Artikels 87 Absatz 2 Buchstabe a des EG-Vertrags anzuwenden sind; allerdings wurde bereits festgestellt, dass diese Ausnahmeregelung in dieser Sache nicht in Betracht kommt.

⁽⁴²⁾ Randnummer 85.

132. Die Kommission stellt fest, dass in den in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a genannten Gebieten gemäß den Leitlinien über Regionalbeihilfen des Jahres 1998 Betriebsbeihilfen für Fluggesellschaften möglich sind. In dieser Sache hat sich Deutschland jedoch nicht auf diese Rechtfertigung berufen, und es spricht auch nichts dafür, dass die Bedingungen der Leitlinien über Regionalbeihilfen des Jahres 1998 erfüllt wären.
133. In dieser Sache sollte die Kommission daher Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c unmittelbar anwenden und dabei insbesondere ihre in den Leitlinien des Jahres 2005 zusammengefasste jüngste Entscheidungspraxis in diesem Bereich berücksichtigen.
134. In ihrer Entscheidungspraxis in der Zeit vor dem Abschluss des Vertrags über die ausschließliche Nutzung von Terminal B hat die Kommission die Ansicht vertreten, dass in Anbetracht der wirtschaftlichen Entwicklung des Luftverkehrs und des Flughafensektors infolge der vollständigen Liberalisierung des Marktes für Luftverkehrsdienste in der EU im Jahre 1997 die Ausnahmebestimmungen des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c als rechtliche Grundlage für die Gewährung von Startbeihilfen für die Eröffnung neuer Verbindungen auf Regionalflughäfen dienen sollten, da diese Beihilfen wichtig für die Entwicklung von Regionalflughäfen seien.
135. In diesem Zusammenhang wird in Randnummer 356 der Entscheidung in der Sache *Charleroi* wie folgt formuliert:

„Im Hinblick hierauf stellt die Kommission fest, was sie in dieser Entscheidung auch in die Praxis umsetzt, dass mit einer solchen verstärkten Nutzung der sekundären Flughäfen der Überlastung des Flugverkehrs auf den größten europäischen Flughäfen positiv begegnet werden kann. Eine größere Zahl von Zugangspunkten zu inner-europäischen Flügen stellt dabei einen positiven Faktor dar. Eine größere Zahl von Zugangspunkten zu inner-europäischen Flügen stellt dabei einen positiven Faktor dar. Diese lassen sich jedoch oft nur durch anfängliche öffentliche Anreize entwickeln. Transparente, diskriminierungsfreie und verhältnismäßige Finanzierungen für die Flughäfen sowie Beihilfen zugunsten von Luftfahrtunternehmen, die ein gemeinschaftliches Interesse aufweisen, sollen die Entwicklung der Flughafentätigkeiten unter Beachtung der Regeln des Vertrags fördern. In diesem Sinne wird mit dieser Entscheidung der Grundsatz der Startbeihilfe unter Wahrung der üblichen Regeln für staatliche Beihilfen erstmals für den Luftverkehr genehmigt.“

136. Diese Kriterien wurden in den Leitlinien des Jahres 2005 zusammengefasst; dort ist in Ziffer 79 vorgesehen, dass die Kommission gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c Beihilfen, die Luftfahrtunternehmen gewährt wurden, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaates sind, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären kann, wenn die Beihilfen für neue Flugverbindungen zwischen einem Regionalflughafen der Kategorien C oder D (sowie in Ausnahmefällen auch der Kategorie B) mit einem anderen Flughafen in der EU gewährt wurden, wenn die betreffende Verbindung langfristig wirtschaftlich ist, wenn die Höhe der Beihilfe streng an die zusätzlichen Anlaufkosten geknüpft ist, wenn die Beihilfe degressiv gestaffelt ist und befristet gewährt wird, wenn die Beihilfe an die Nettoentwicklung des Fluggastaufkommens gekoppelt ist, wenn die Beihilfe diskriminierungsfrei und transparent erfolgt, und wenn ein Sanktionsmechanismus für den Fall vorgesehen ist, dass die Fluggesellschaft gegen die eingegangenen Verpflichtungen verstößt.
137. Daher ergibt sich aus der ständigen Entscheidungspraxis der Kommission, dass eine Beihilfe unter den folgenden Bedingungen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann:
- die Beihilfe trägt zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse bei, d. h. mit der Beihilfe werden neue Verbindungen zwischen einem Regionalflughafen der Kategorien C oder D bzw. in Ausnahmefällen auch der Kategorie B mit einem anderen Flughafen in der EU finanziert, wenn diese Verbindung langfristig wirtschaftlich ist;
 - die Beihilfe ist angesichts der zusätzlichen Kosten für die Eröffnung der Verbindung in der gewährte Höhe erforderlich und verhältnismäßig und hat eine Anreizwirkung;
 - die Beihilfe wird in transparenter und diskriminierungsfreier Weise gewährt;
 - die Beihilfe sieht Sanktionen bei Nichterfüllung der eingegangenen Verpflichtungen vor;
 - die Beihilfe trägt nicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in einem Umfang bei, der dem gemeinsamen Interesse entgegenstehen würde.

138. Im vorliegenden Fall scheint die Vereinbarung, gemäß der Terminal B ausschließlich easyJet überlassen wurde, nach einer ersten Untersuchung nicht zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse beizutragen und nicht offensichtlich mit der Eröffnung neuer Flugverbindungen vom Flughafen in Zusammenhang zu stehen; da kein marktüblicher Preis für die Nutzung des Terminals ermittelt wurde, ist eine Schlussfolgerung bezüglich der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme angesichts der zusätzlichen Kosten der Eröffnung neuer Verbindungen nicht möglich. Die zweiseitige Vereinbarung, die ohne vorherige Ausschreibung geschlossen wurde, hat eine Dauer von 10 Jahren und wurde nicht in transparenter und diskriminierungsfreier Weise getroffen. Die easyJet gewährte vorteilhafte Behandlung wird nicht auf weitere Fluggesellschaften ausgedehnt; daher scheint die Maßnahme den Wettbewerb zu verzerren. Daher bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass die easyJet zugestandene ausschließliche Nutzung von Terminal B als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

IV.2.3. Vereinbarkeit der ausschließlichen Entgeltregelung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet

139. Wie bereits erläutert, wird die Kommission die den Fluggesellschaften gewährten Beihilfen unter Berücksichtigung der folgenden Grundsätze untersuchen:
- die Beihilfe trägt zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse bei, d. h. mit der Beihilfe werden neue Verbindungen zwischen einem Regionalflughafen der Kategorien C oder D bzw. in Ausnahmefällen auch der Kategorie B mit einem anderen Flughafen in der EU finanziert, wenn die betreffende Verbindung langfristig wirtschaftlich ist;
 - die Beihilfe ist angesichts der zusätzlichen Kosten für die Eröffnung der Verbindung in der gewährte Höhe erforderlich und verhältnismäßig und hat eine Anreizwirkung;
 - die Beihilfe wird in transparenter und diskriminierungsfreier Weise gewährt;
 - die Beihilfe sieht Sanktionen bei Nichterfüllung der eingegangenen Verpflichtungen vor;
 - die Beihilfe trägt nicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in einem Umfang bei, der dem gemeinsamen Interesse entgegenstehen würde.
140. Beitrag zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse, neue und langfristig wirtschaftliche Flugverbindungen: Die Kommission erkennt an, dass ein Regionalflughafen einen wichtigen Faktor für die Regionalentwicklung darstellen kann, insbesondere wenn die Anbindung einer Region verbessert wird und wenn neue Investitionen angezogen werden. Möglicherweise muss die Eröffnung neuer Verbindungen durch Startbeihilfen für Fluggesellschaften gefördert werden, um diese Ziele zu erreichen.
141. Der Flughafen Berlin-Schönefeld wird gemäß Ziffer 31 der Flughafen-Leitlinien 2005 zurzeit als Flughafen der Kategorie B und somit als nationaler Flughafen eingestuft. Im Jahre 2003, als der Vertrag mit easyJet unterzeichnet wurde, war Berlin-Schönefeld ein Flughafen der Kategorie C und somit ein regionaler Großflughafen.
142. Startbeihilfen für Fluggesellschaften, die Flüge ab Berlin-Schönefeld anbieten, können daher grundsätzlich zur Erreichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse beitragen (nämlich zur Entwicklung von Regionalflughäfen und zur innereuropäischen Mobilität), wenn sie für die Eröffnung neuer Verbindungen oder zur Erhöhung des Tonnage- oder Fahrgastaufkommens bei Flügen zu anderen Flughäfen in der Gemeinschaft genutzt werden; dementsprechend sind sie geeignet, die regionale Entwicklung und die Mobilität innerhalb der Gemeinschaft zu fördern; außerdem sind sie geeignet, die regionale Entwicklung und die Mobilität innerhalb der Gemeinschaft zu fördern und nicht nur einfach zu veranlassen, dass Flugverkehr von einer Fluggesellschaft oder einem nahe gelegenen Flughafen auf die mit der betreffenden Beihilfe geförderte Fluggesellschaft verlagert wird. Die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens 2003 bis 2006 zeigt, dass diese Zielsetzung tatsächlich erreicht wurde. Allerdings verfügt die Kommission nicht über die erforderlichen Informationen dahingehend, ob die geförderten Verbindungen wirtschaftlich waren.
143. Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Anreizwirkung: Startbeihilfen müssen zeitlich begrenzt und degressiv gestaffelt sein, damit das gesetzte Ziel erreicht werden kann und eine Anreizwirkung gegeben ist. Der Vertrag zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH wurde für 10 Jahre geschlossen und kann durch einseitige Erklärung von easyJet um weitere 10 Jahre verlängert werden.

144. Der Beihilfe ging offenbar kein Abwärtstrend voraus. Offenbar hat auch keine unmittelbare Verbindung zu den zusätzlichen Kosten der Eröffnung einer neuen Verbindung bestanden. Bevor die Kommission jedoch den Inhalt des Vertrags nicht kennt, kann sie diesbezüglich keine Beurteilung vornehmen.
145. Die Kommission hält eine Startbeihilfe über eine Dauer von 20 Jahren nicht für erforderlich; nach Erfahrungen im Luftverkehrssektor, die bei der Erstellung der Flughafen-Leitlinien 2005 berücksichtigt wurden, sollte nämlich ein Zeitraum von höchstens drei Jahren (bzw. in einer unterentwickelten Region möglicherweise von höchstens fünf Jahren) ausreichend sein, damit eine Fluggesellschaft beurteilen kann, ob ein Flugziel wirtschaftlich angeboten werden kann.
146. Außerdem haben die deutschen Behörden nach Ansicht der Kommission nicht nachgewiesen, dass die Beihilfe in diesem Umfang geleistet werden musste, um die Rentabilität der neuen Verbindungen sicherzustellen.
147. Daher bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung die Notwendigkeit und die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe.
148. Eine Anreizwirkung der Beihilfe hält die Kommission angesichts der nicht gegebenen degressiven Staffelung der Beihilfe (d. h. weil die Beihilfe im Laufe der Zeit nicht zurückgeht) für unwahrscheinlich. Außerdem kann eine Anreizwirkung nicht gegeben sein, wenn eine Verbindung unbefristet unterstützt werden müsste. Voraussetzung wäre, dass die Zahlungen nur zur Deckung der zusätzlichen Aufwendungen erfolgen, die unmittelbar mit der Eröffnung der neuen Verbindung oder der Verstärkung der bestehenden Verbindungen einhergehen, und dass die Fluggesellschaft die neue Verbindung binnen weniger Jahre (im Allgemeinen binnen drei bzw. fünf Jahren) ohne weitere Startbeihilfen wirtschaftlich anbieten könnte. Die Kommission bezweifelt, dass diese Voraussetzungen in dieser Sache gegeben sind. Somit hat die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung ernsthafte Zweifel hinsichtlich der Anreizwirkung der Beihilfe.
149. Die Beihilfe wird in transparenter und diskriminierungsfreier Weise gewährt; in dieser Sache räumt der mit easyJet geschlossene Vertrag dieser Fluggesellschaft vorteilhaftere Bedingungen ein als jeder sonstigen Fluggesellschaft, die Flüge auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld anbietet. Die veröffentlichte Preisliste war nicht maßgeblich, und entsprechend bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, ob dieses Kriterium erfüllt ist.
150. Offenbar wurde kein Sanktionsmechanismus für den Fall eingerichtet, dass easyJet den mit dem Flughafen vertraglich vereinbarten Verpflichtungen nicht nachkommt; diese Bedingung ist somit nicht erfüllt.
151. Dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende Verfälschung des Wettbewerbs: Die Kommission stellt diesbezüglich fest, dass die Beihilfe negative Auswirkungen sowohl für konkurrierende Fluggesellschaften wie z. B. Germania als Beschwerde führendes Unternehmen als auch für konkurrierende Flughäfen wie z. B. Leipzig, Dresden, Rostock, Lübeck und Hamburg hätte haben können.
152. In dieser Sache sprechen zwei Faktoren dafür, dass die Beihilfe erhebliche negative Auswirkungen hatte: Erstens wird die Beihilfe easyJet nach Maßgabe einer ausschließlichen Vereinbarung gewährt, während anderen Fluggesellschaften entsprechende Vorteile nicht zugestanden werden. Und zweitens wird die Beihilfe für Verbindungen gewährt, die sowohl vom Flughafen Berlin-Schönefeld als auch von konkurrierenden Flughäfen bedient werden; daher droht die Beihilfe, den Wettbewerb zwischen den Flughäfen zu verzerren.
153. Angesichts dieser Faktoren bezweifelt die Kommission, dass die easyJet gewährte Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

IV.2.4. Die mit bestimmten Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld getroffenen Entgeltregelungen

154. Die im vorherigen Abschnitt vorgenommene Bewertung der easyJet gewährten Beihilfe gilt entsprechend auch für die den übrigen Billigfluggesellschaften in Form ermäßigter Flughafenentgelte gewährten Beihilfen. Gemäß der von den deutschen Behörden übermittelten Übersicht bestehen diese besonderen Entgeltregelungen für Ryanair, Aer Lingus, V-Bird Airlines und Wieland Air.

155. Die drei wesentlichen Unterschiede zwischen der Entgeltregelung mit easyJet und den mit den anderen Billigfluggesellschaften getroffenen Entgeltregelungen bestehen in den folgenden Punkten:
- die Entgeltregelungen für die übrigen Billigfluggesellschaften beschränken sich auf eine Dauer von vier Jahren;
 - die Entgeltregelungen für die übrigen Billigfluggesellschaften sind degressiv gestaffelt; im Allgemeinen sehen die Regelungen eine Ermäßigung von 80 % im ersten Jahr, von 60 % im zweiten Jahr, von 40 % im dritten Jahr und von 20 % im vierten Jahr vor;
 - die Entgeltregelungen enthalten dynamische Verweise auf die veröffentlichte Entgeltordnung.
156. Diese Unterschiede könnten zu einer unterschiedlichen Bewertung der Verhältnismäßigkeit und der Anreizwirkung dieser Entgeltregelungen führen. Ob diese Entgeltregelungen verhältnismäßig sind und eine Anreizwirkung verursachen, kann die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung aus den folgenden Gründen jedoch noch nicht beurteilen:
- Ohne den genauen Umfang der Verträge zu kennen, kann nicht geprüft werden, ob diese Verträge wegen sonstiger Elemente unverhältnismäßig sein und/oder die Anreizwirkung beeinträchtigen könnten.
 - In den Flughafen-Leitlinien aus dem Jahre 2005 fordert die Kommission, dass ein Zusammenhang zwischen den tatsächlichen Anlaufkosten einer Fluggesellschaft und der Beihilfe bestehen muss; dieser Zusammenhang scheint in dieser Sache nicht gegeben zu sein. Wenngleich die Flughafen-Leitlinien aus dem Jahre 2005 in dieser Sache nicht anwendbar sind, stellt die Anforderung eines eindeutigen Zusammenhangs zwischen den einem Unternehmen entstehenden Aufwendungen und der gewährten Beihilfe doch einen allgemeinen Grundsatz der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen dar, der zum Beispiel in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen in den Bereichen Umweltschutz und Forschung und Entwicklung sowie für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen seinen Niederschlag gefunden hat, und diese Leitlinien wurden alle vor Eintritt der Sachverhalte in dieser Sache angenommen.
157. Um die Frage beurteilen zu können, ob der Wettbewerb in einem dem gemeinsamen Interesse entgegenstehenden Umfang beeinträchtigt wurde, würde die Kommission ausführliche Informationen zu den Verbindungen benötigen, für die Startbeihilfen gewährt wurden. Insbesondere muss festgestellt werden, ob die Förderung einer neuen Verbindung mit einer Startbeihilfe auf eine Verlagerung von einem anderen Flughafen im Einzugsbereich des Flughafens Berlin-Schönefeld zurückzuführen ist, sowie ob eine konkurrierende Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung besteht.
158. Aus diesen Gründen bezweifelt die Kommission, dass die zu untersuchenden Beihilfemaßnahmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

IV.2.5. Die den Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld gewährten Marketingzuschüsse

159. Von der deutschen Regierung übermittelten Informationen zufolge hat die Flughafen Schönefeld GmbH den verschiedenen Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld vielfältige Marketingzuschüsse gewährt. Grundsätzlich kann zwischen einem Marketingzuschuss in Form einer Ermäßigung von Flughafenentgelten und Marketingzuschüssen in Form von Einmalzahlungen unterschieden werden.

IV.2.6. Marketingzuschuss in Form einer Ermäßigung von Flughafenentgelten

160. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat Volare Airlines, V-Bird und Germanwings Marketingzuschüsse in Form einer Ermäßigung von Flughafenentgelten gewährt. In allen Fällen wird der Marketingzuschuss in Form einer Ermäßigung der Flughafenentgelte über einen Zeitraum von drei Jahren gewährt; im ersten Jahr beträgt die Ermäßigung 100 %, im zweiten 66 % und im dritten 33 %.
161. Diese Marketingzuschüsse haben den in Absatz 4.2.4 beschriebenen Entgeltregelungen vergleichbare Auswirkungen. Die dort vorgenommene Bewertung ist also entsprechend übertragbar. Aus den in Absatz 4.2.4 genannten Gründen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass diese Marketingzuschüsse als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

IV.2.7. Marketingzuschuss in Form einer Einmalzahlung

162. Alle Billigfluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld außer Volare Airlines und V-Bird haben Marketingzuschüsse in Form einer Einmalzahlung erhalten. Dabei wurden allerdings sehr unterschiedliche Bedingungen zugrunde gelegt.
163. Die Kommission möchte darauf hinweisen, dass sie keine Einwände dagegen hat, dass Fluggesellschaften Ermäßigungen gewährt werden, um diese zur Eröffnung neuer Verbindungen oder zur Erhöhung der Anzahl bestehender Verbindung zu bewegen und dadurch das Fluggastaufkommen zu steigern; dabei müssen jedoch bestimmte Bedingungen erfüllt sein.
- Die Würdigung gemäß Absatz 4.2.4 gilt hier entsprechend.
164. Da diese Zahlungen einen anderen Charakter haben, erscheint es angemessen, zwischen diesen Einmalzahlungen an die Norwegian Airshuttle AS sowie an Icelandair und Aer Lingus einerseits und den Einmalzahlungen an easyJet, Ryanair und Germanwings andererseits zu unterscheiden. Diese Unterscheidung ist unbeschadet der Analyse in Absatz 4.2.4 auch hier vorzunehmen.

IV.2.7.1. Norwegian Airshuttle AS, Icelandair und Aer Lingus

165. Die Einmalzahlungen an die Norwegian Airshuttle AS sowie an Icelandair und Aer Lingus erfüllen die von der Kommission in der Entscheidung in der Sache Charleroi vorgesehenen Bedingungen für so genannte ‚einmalige Zahlungen‘. Die Zahlungen beinhalten nur die Kosten, die die Fluggesellschaft gegenüber der Kommission tatsächlich als ihr entstandene Marketingkosten nachgewiesen hat. Wegen ihres Charakters als Einmalzahlungen, welche die Fluggesellschaft während der Anlaufphase ihrer Geschäftstätigkeit am Flughafen Berlin-Schönefeld erhalten hat, sowie in Anbetracht der den Fluggesellschaften tatsächlich gezahlten Beträge sind diese Zahlungen nicht als unverhältnismäßig zu bewerten.
166. In diesem Stadium der Untersuchung kann die Kommission die Auswirkungen dieser Zahlungen auf den Wettbewerb noch nicht beurteilen, da sie nicht weiß, ob zu der Zeit, als die Zahlungen geleistet wurden, bereits konkurrierende Verbindungen bestanden haben. Daher befindet sich die Kommission im Zweifel darüber, ob die positiven Auswirkungen dieser Einmalzahlungen auf die Wirtschaftsentwicklung stärker wiegen als die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb.

IV.2.7.2. easyJet, Ryanair und Germanwings

167. Hinsichtlich der Marketingzuschüsse für easyJet, Ryanair und Germanwings stellt sich eine andere Situation dar. Bei diesen Einmalzahlungen scheint kein Zusammenhang zwischen den den Fluggesellschaften entstandenen Kosten und der Höhe der Marketingzuschüsse zu bestehen.
168. Bei easyJet und Germanwings besteht außerdem offenbar die Möglichkeit einer Wiederholung der Einmalzahlung. Wenn die Fluggesellschaft Marketingzuschüsse vom Flughafen jedoch unbefristet sowie immer dann erhält, wenn sie eine neue Verbindung eröffnet (selbst wenn sie diese Verbindung am Flughafen bereits wirtschaftlich anbietet), verliert die geleistete Anreizzahlung des Flughafens ihren Anreizcharakter.
169. Die Kommission bezweifelt nicht nur aus den in der vorstehenden Randnummer 143 genannten Gründen, dass die positiven Auswirkungen dieser Marketingzuschüsse auf die Wirtschaftsentwicklung stärker wiegen als die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb, sondern auch, dass diese Marketingzuschüsse verhältnismäßig sind und die erforderliche Anreizwirkung erzielen.

ENTSCHEIDUNG

In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags auf, binnen eines Monats nach Eingang dieses Schreibens eine Stellungnahme abzugeben und alle für die Beurteilung der möglichen Beihilfemaßnahmen sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Ihre Behörden werden aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an die potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten (d. h. an die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, an easyJet und an die übrigen Fluggesellschaften, mit denen die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Einzelvereinbarungen geschlossen hat).

Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung von Artikel 88 Absatz 3 des EG-Vertrags und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, dem zufolge jede unrechtmäßig gewährte Beihilfe vom Empfänger zurückgefordert werden kann.

Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie interessierte Parteien durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie interessierte Parteien in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle interessierten Parteien werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben. Diese interessierten Parteien werden gebeten, ihre Stellungnahmen binnen eines Monats nach dieser Veröffentlichung zu übermitteln."

Komunikat Ministra Gospodarki Królestwa Niderlandów wydany na podstawie art. 2 ust. 3 dyrektywy 94/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. w sprawie warunków udzielania i korzystania z zezwoleń na poszukiwanie, badanie i produkcję węglowodorów

(2007/C 257/10)

Minister Gospodarki Królestwa Niderlandów informuje, że złożono wniosek o zezwolenie na poszukiwanie węglowodorów na obszarze oznaczonym jako segment Q16b na mapie stanowiącej załącznik 3 do Rozporządzenia Górniczego (Dziennik Urzędowy Królestwa Niderlandów (*Staatscourant*) 2002, nr 245).

Zgodnie z dyrektywą wymienioną w tytule oraz art. 15 Ustawy o Górnictwie (Dziennik Ustaw (*Staatsblad*) 2002, nr 542) Minister Gospodarki zaprasza zainteresowane strony do składania konkurencyjnych wniosków o zezwolenie na poszukiwanie węglowodorów w segmencie Q16b szelfu kontynentalnego należącego do Królestwa Niderlandów.

Za wydawanie zezwoleń na poszukiwania odpowiada Minister Gospodarki. Kryteria, warunki i wymagania, o których mowa w art. 5 ust. 1, art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 wyżej wymienionej dyrektywy określa Ustawa o Górnictwie (Dziennik Ustaw (*Staatsblad*) 2002, nr 542).

Wnioski można składać przez 13 tygodni od daty opublikowania niniejszego komunikatu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Wnioski należy przysyłać na adres: Ministerie van Economische Zaken ter attentie van J.C. De Groot, directeur Energiemarkt, ALP/562, Postbus 20101, 2500 EC Den Haag, Nederland.

Wnioski złożone po upływie powyższego terminu nie będą rozpatrywane.

Decyzja w sprawie wniosków zostanie podjęta nie później niż dwanaście miesięcy od upływu wspomnianego terminu.

Dalsze informacje można uzyskać pod następującym numerem telefonu: (31-70) 379 77 62.

Upřednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4947 — Vodafone/Tele2 Italia/Tele2 España)
Sprawa kwalifikująca się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/11)

1. W dniu 19 października 2007 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Vodafone Group Plc („Vodafone”, Zjednoczone Królestwo) przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwami Tele2 Italia SpA („Tele2 Italia”, Włochy) oraz Tele2 Telecommunications Services SLU („Tele2 España”, Hiszpania) w drodze zakupu akcji/udziałów.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:
— w przypadku przedsiębiorstwa Vodafone: świadczenie usług telefonii komórkowej, telefonii stacjonarnej oraz usług szerokopasmowych,
— w przypadku przedsiębiorstw Tele2 Italia i Tele2 España: telefonia stacjonarna, usługi szerokopasmowe.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii. Należy zauważyć, iż zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie uproszczonej procedury stosowanej do niektórych koncentracji na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽²⁾, sprawa ta kwalifikuje się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym obwieszczeniu.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przysyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4947 — Vodafone/Tele2 Italia/Tele2 España, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 56 z 5.3.2005, str. 32.

Upřednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4810 — Toepfer/Thyssen Krupp/Imperial Logistics/JV)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/12)

1. W dniu 19 października 2007 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa Alfred C. Toepfer International GmbH („Toepfer” Niemcy), Thyssen Krupp MinEnergy GmbH („Thyssen Krupp”, Niemcy) oraz Imperial Logistics International („Imperial”, Niemcy) przejmują w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady wspólną kontrolę nad przedsiębiorstwem Brouwer Shipping & Chartering GmbH & Co KG („Brouwer”, Niemcy), obecnie kontrolowanym wyłącznie przez Imperial, w drodze zakupu udziałów.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku Toepfer: produkcja i sprzedaż produktów rolnych;
- w przypadku Thyssen Krupp: produkcja i sprzedaż wyrobów ze stali;
- w przypadku Imperial: transport i logistyka;
- w przypadku Brouwer: pośrednictwo w zakresie usług frachtu morskiego.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) /296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4810 — Toepfer/Thyssen Krupp/Imperial Logistics/JV, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej.

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

Upřednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4898 — Compagnie de Saint-Gobain/Maxit)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/13)

1. W dniu 22 października 2007 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾ Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Compagnie de Saint-Gobain („Saint-Gobain”, Francja) przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwem Maxit („Maxit”, Szwecja) w drodze zakupu akcji/udziałów.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku przedsiębiorstwa Saint-Gobain: produkcja, sprzedaż i dystrybucja materiałów budowlanych, w tym zaprawy murarskiej i gipsu;
- w przypadku przedsiębiorstwa Maxit: produkcja i sprzedaż zaprawy murarskiej, gipsu i keramzytu; projektowanie i montaż urządzeń do produkcji mieszanek dla producentów mieszanek.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4898 — Compagnie de Saint-Gobain/Maxit, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

Uprzednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4823 — Yara/Praxair/JV)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/14)

1. W dniu 22 października 2007 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa Yara International ASA („Yara”, Norwegia) oraz Praxair, Inc. („Praxair”, Stany Zjednoczone) przejmują w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady wspólną kontrolę nad mającym zostać utworzonym wspólnym przedsiębiorstwem („JV”) w drodze zakupu udziałów w nowo utworzonej spółce stanowiącej wspólne przedsiębiorstwo.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku przedsiębiorstwa Yara: produkcja i sprzedaż nawozów i produktów chemicznych na bazie azotu;
- w przypadku przedsiębiorstwa Praxair: gazy techniczne, głównie tlen, wodór, azot, argon, dwutlenek węgla, hel, gazy na potrzeby przemysłu elektronicznego i gazy specjalne
- w przypadku przedsiębiorstwa JV: produkcja i sprzedaż gazów technicznych, gazów specjalnych i gazów do użytku medycznego w Skandynawii.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4823 — Yara/Praxair/JV, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji w Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

Uprzednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4779 — Akzo Nobel/ICI)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/15)

1. W dniu 24 października 2007 r. zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾ Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Akzo Nobel N.V. („Akzo Nobel”, Niderlandy) przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwem Imperial Chemical Industries PLC („ICI”, Zjednoczone Królestwo) w drodze zakupu akcji.
2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:
 - w przypadku przedsiębiorstwa Akzo Nobel: produkty farmaceutyczne, powłoki i artykuły chemiczne;
 - w przypadku przedsiębiorstwa ICI: powłoki, kleje przemysłowe, specjalistyczne skrobie i polimery oraz materiały elektroniczne.
3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.
4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4779 — Akzo Nobel/ICI, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

Upřednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa COMP/M.4902 — Yamaha Motor Europe/Yamaha Distribution Companies)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 257/16)

1. W dniu 22 października 2007 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Yamaha Motor Europe N.V. („YME”, Niderlandy), kontrolowane przez Yamaha Motor Corporation of Japan („YMC”), przejmie w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwami Mitsui Motor Polska Sp. z o.o. w Polsce, Yamaha Motor Deutschland GmbH w Niemczech oraz Yamaha Motor UK Ltd. w Zjednoczonym Królestwie (łącznie „Yamaha Distribution Companies”) w drodze zakupu udziałów.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku YME: marketing i sprzedaż produktów YMC, głównie motocykli, skuterów, silników zaburtowych, pontonów, skuterów wodnych, quadów, wózków golfowych, generatorów prądu i skuterów śnieżnych;
- w przypadku Yamaha Distribution Companies: import i hurtowa dystrybucja produktów YMC, głównie motocykli, skuterów, silników zaburtowych, pontonów, skuterów wodnych, quadów, wózków golfowych, generatorów prądu i skuterów śnieżnych, w Polsce, Niemczech i Zjednoczonym Królestwie.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Jednocześnie Komisja zastrzeża sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (nr faksu: (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.4902 — Yamaha Motor Europe/Yamaha Distribution Companies, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

INNE AKTY

KOMISJA

Publikacja wniosku zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych

(2007/C 257/17)

Niniejsza publikacja uprawnia do zgłoszenia sprzeciwu wobec wniosku zgodnie z art. 7 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 ⁽¹⁾. Komisja musi otrzymać oświadczenia o sprzeciwie w terminie sześciu miesięcy od daty publikacji

ZESTAWIENIE STRESZCZAJĄCE

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) nr 510/2006

„CIPOLLOTTO NOCERINO”

Nr WE: IT/PDO/005/0453/10.03.2005

CHNP (X) CHOG ()

Niniejsze stwierdzenie zawiera główne elementy specyfikacji produktu przeznaczone do celów informacyjnych.

1. *Właściwy organ państwa członkowskiego:*

Nazwa: Ministero delle Politiche agricole e forestali

Adres: Via XX Settembre, 20
I-00187 Roma

Tel.: (39) 06 481 99 68

Faks: (39) 06 42 01 31 26

e-mail: qpa3@politicheagricole.it

2. *Grupa składająca wniosek:*

Nazwa: Comitato promotore per la registrazione D.O.P. «Cipollotto Nocerino»

Adres: Via Fucilari, 28 (presso CONFAS)
I-84014 Nocera Inferiore (SA)

Tel.: (39) 338 77 311 23

Faks: (39) 081 92 64 77

e-mail: bulleri@email.it

Skład: Producenci/przetwórcy (X) inni ()

⁽¹⁾ Dz.U. L 93 z 31.3.2006, str. 12.

2. Rodzaj produktu:

Klasa 1.6 — Owoce, warzywa i zboża nieprzetworzone lub przetworzone, wymienione w załączniku 1 — Cebula.

3. Specyfikacja produktu:

(Podsumowanie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 2)

4. Nazwa: „Cipollotto Nocerino”

4.1. Opis: „Cipollotto Nocerino” CHNP oznacza bulwy należące do gatunku *Allium Cepa* L., będące dwuletnią rośliną zielną. Produkt w momencie spożycia musi charakteryzować się następującymi cechami: BULWA: Smak: delikatnie słodki, absolutnie nie pikantny, wyrazisty i aromatyczny; Kształt: cylindryczny, lekko rozszerzający się u podstawy; Kolor: cząstki wewnętrzne i zewnętrzne całkowicie białe; Średnica bulwy: od 1 do 5 cm; Wilgotność: ponad 92 %. LIŚCIE: Kolor: intensywnie zielone o niebieskawym zabarwieniu z zielononiebieskimi refleksami; Kształt: linearne, puszczalkowate, cylindryczne, szpiczasto zakończone. W celu wprowadzenia na rynek „Cipollotto Nocerino” musi być: zdrowa, w całości, czysta, bez widocznych obcych substancji, nieuszkodzona, bez pustych łodyg, nierobaczyną, pozbawiona nadmiaru wilgoci na zewnątrz, bez obcych zapachów i/lub aromatów, bez widocznych zewnętrznych kielków, bez wyrzuteń spowodowanych nieprawidłowym wzrostem, twarda, zwarta, może być pozbawiona ostrego czubka lub takowy posiadać, a liście mogą być w całości lub obcięte na dowolnej wysokości.

4.2. Obszar geograficzny: „Cipollotto Nocerino” uprawia się na całym obszarze doliny Valle del Sarno, rozciągającej się na terenie Agro Nocerino w prowincji Salerno, a także w południowo-wschodniej części prowincji Neapolu. Szczegółowy wykaz gmin, na terenie których uprawia się „Cipollotto Nocerino” znajduje się w specyfikacji produktu.

4.3. Dowód pochodzenia: Każda faza procesu produkcji musi być kontrolowana poprzez rejestrowanie każdego produktu wchodzącego i każdego produktu wychodzącego. W ten sposób wpisanie do odpowiednich rejestrów, prowadzonych przez organ kontrolny, hodowców, producentów, działek uprawowych i podmiotów pakujących, gwarantuje możliwość identyfikacji produktu i odtworzenia jego historii (od zakończenia procesu produkcji do jego fazy początkowej). Wszystkie osoby fizyczne i prawne wymienione w poszczególnych rejestrach podlegają kontroli prowadzonej przez organ kontrolny, zgodnie ze specyfikacją produktu i związanym z nią planem kontroli. W przypadku stwierdzenia przez organ kontrolny jakichkolwiek nieprawidłowości, nawet gdyby dotyczyły one tylko jednego etapu produkcji, produkt nie będzie mógł być wprowadzony do obrotu pod chronioną nazwą pochodzenia „Cipollotto Nocerino”.

4.4. Metoda produkcji: Specyfikacji produktu przewiduje między innymi, że „Cipollotto Nocerino” musi być uprawiana na polu. Ziemię pod uprawę orze się na głębokość nieprzekraczającą 40 cm. Po zaozieniu ziemia jest bronowana pod zasiew. Maksymalna gęstość uprawy wynosi do 200 roślin na metr kwadratowy, a odstępy między grządkami wynoszą 20-35 cm, natomiast między roślinami w grządce 10-15 cm. Nasiona są produkowane wyłącznie z bulw uzyskanych z obszaru określonego w art. 3 specyfikacji produktu i odpowiednio wyselekcjonowanych. Zasiewów można dokonywać przez cały rok w rozsadniku lub bezpośrednio na polu; rośliny przesadza się, gdy osiągną wysokość 14-16 cm. Poziom nawodnienia jest bezpośrednio uzależniony od pór roku: latem rośliny podlewa się 3-4 razy w tygodniu. Inne czynności, które należy wykonać to nawożenie w trakcie siewu i ponownie w chwili, gdy roślina wykazuje oznaki wzrostu, a także odchwaszczanie przy użyciu środków chwastobójczych do stosowania przed i po zasiewie lub przed i po przesadzeniu. Produkcja i pakowanie muszą mieć miejsce na określonym obszarze w celu zapewnienia odpowiedniej jakości, możliwości identyfikacji i kontroli produktów.

W celu uniknięcia dalszych uszkodzeń, które mogłyby spowodować zmniejszenie liczby sprzedawanych produktów, a przede wszystkim spadek jakości całej partii, niezbędne jest wykonanie tych czynności w jak najkrótszym czasie, podczas gdy bulwa ma całkowicie naprężone komórki: jest to jedyny sposób obierania bulw, gdy posiadają one jeszcze najbardziej odpowiednie właściwości fizjologiczne, dla osiągnięcia jak najlepszych wyników. Wskazując na istotę wykonania w jak najkrótszym czasie w miejscu produkcji wszystkich czynności związanych z obróbką i pakowaniem, należy podkreślić, że bulwa „Cipollotto Nocerino” jest spożywana na surowo jako świeży produkt, a jej najważniejsze właściwości (przyjemny zapach, połysk, delikatność, smak, kruchość, twardość), które uczyniły z niej wyjątkowy i uznany produkt, bezpowrotnie zostałyby utracone w przypadku ewentualnych dodatkowych czynności i/lub transportu w inne miejsce.

- 4.5. Związek: Istnieją dowody potwierdzające uprawę cebuli w dolinie rzeki Sarno od ponad 2000 lat: w starożytnych Pompejach cebula przedstawiona jest na malowidłach w Larario del Sarno, kaplicy larów, bóstw opiekuńczych domu. Źródła historyczne podają, że w średniowieczu cebulę sprzedawano na targu wraz z pomarańczami, cytrynami i kasztanami. W słynnej szkole medycznej w Salerno, Hippocratica Civitas, zalecano stosowanie cebuli. Także pod koniec XVIII w. i na początku XIX w. o cebuli pisze się w podręcznikach agronomii i katalogach najważniejszych producentów nasion. Od tego czasu uprawa białej cebuli miała ogromne znaczenie dla miejscowego rolnictwa. Na przestrzeni wieków uprawie „Cipollotto Nocerino” w dolinie rzeki Sarno sprzyjały doskonałe warunki klimatyczne, charakterystyczne dla całego obszaru. Pochodzenie, rozwój i obecna struktura gleby stanowią optymalny podkład dla „Cipollotto Nocerino”, która dobrze rośnie na lekkim, próchniczym, wilgotnym, dobrze nawodnionym gruncie bez stojącej wody. Obecność w pobliżu wulkanów przyczyniła się do ukształtowania Valle del Sarno pod względem geologicznym i litologicznym; liczne wybuchy Wezuwiusza miały wpływ na stratyfikację i układ fizyczno-chemiczny terenu. Wezuwiusz regularnie wyrzucał na tym terenie popioły, minerały i lapilli, które wzbogaciły ziemię o substancje odżywcze i utworzyły naturalny i efektywny drenaż.

O wyjątkowości lokalnych warunków stanowią także fotoperiody, które dzięki korzystnemu i równomiernemu stosunkowi światła dziennego do ciemności jeszcze lepiej predysponują obszar ten pod uprawę Liliacee z szybko wyrastającymi bulwami, przyczyniając się do zrównoważonego rozwoju części naziemnej (łodyga, itp.) rośliny oraz części podziemnej, która wykorzystując te szczególne warunki nabiera charakterystycznych cech organoleptycznych i morfologicznych, a także uzyskuje naturalnie biały kolor.

Na łagodny klimat, typowy dla środkowego wybrzeża Morza Śródziemnego, korzystnie wpływa orografia terenu chronionego przed wiatrami północno-wschodnio-zachodnimi przez Góry Picentini, Lattari i Wezuwiusz, co z kolei stanowi o panujących przez cały rok idealnych warunkach charakteryzujących się umiarkowanymi temperaturami bez upałów. Oprócz czynników środowiskowych istotne znaczenie ma czynnik ludzki: zdobyte na przestrzeni wieków doświadczenie miejscowych rolników, którzy wyszukany ręcznymi metodami (ręczne przesadzanie, obieranie bulw, reprodukcja nasion) potwierdza ścisły związek produktu z producentami i miejscem jego uprawy oraz zakres, w jakim kombinacja tych wszystkich czynników wpływa na cechy charakterystyczne produktu, stanowiąc o jego wyjątkowości w swoim gatunku i niezaprzeczalnej renomie.

4.6. Organ kontrolny:

Nazwa: CSQA Certificazioni S.R.L.

Adres: Via San Gaetano, 74
I-36016 Thiene (VI)

Tel.: (39) 0445 31 30 11

Faks: (39) 0445 31 30 70

e-mail: csqa@csqa.it

- 4.8. Etykietowanie: „Cipollotto Nocerino” muszą być pakowane w sposób zapewniający należyłą ochronę produktu. Opakowania muszą zawierać następujące dane szczegółowe umieszczone po tej samej stronie, w sposób czytelny i trwały oraz widoczny z zewnątrz: „Cipollotto Nocerino” i „Denominazione Origine Protetta” lub skrót „D.O.P.”. Każde opakowanie musi być zaopatrzone w oznaczenie identyfikacyjne, tj. symbol graficzny przedstawiający charakterystyczne i jednoznaczne logo ściśle związane z chronioną nazwą pochodzenia, a także dane dotyczące producenta i/lub pakującego (wystarczy kod identyfikacyjny), informacje handlowe: klasa extra — klasa I, rzeczywista ilość produktu znajdującego się w opakowaniu wyrażona zgodnie z obowiązującymi przepisami. Logo stanowi okrąg, w ramach którego przedstawiono trzy elementy. Pierwszy to stylizowana cebulka składająca się z cylindrycznej bulwy w kolorze białym z czarnym cieniowaniem oraz z dwóch długich liści w kolorze zielonym o ostro zakończonych wierzchołkach. Drugi to element graficznie przypominający stylizowaną literę „S” w kolorze zielonym, lekko pochyloną w prawo, na której, w dolnej jej części po lewej stronie, przedstawiona jest cebulka. Trzeci element to napis „Cipollotto Nocerino” po prawej stronie, umieszczony pod środkową częścią litery „S”. Szczegółowy opis logo znajduje się w specyfikacji produktu. Produkty, do przygotowania których używa się chronionego oznaczenia geograficznego „Cipollotto Nocerino”, także w wyniku procesów przetwórczych, można dopuścić do spożycia w opakowaniach, na których znajduje się odniesienie do wspomnianej nazwy bez logo wspólnotowego pod warunkiem, że:

— produkt o chronionej nazwie „Cipollotto Nocerino”, potwierdzony jako taki, stanowi wyłączny składnik przynależnej grupy towarowej;

- użytkownicy chronionej nazwy pochodzenia „Cipollotto Nocerino” zostali upoważnieni do jej używania przez właścicieli prawa do własności intelektualnej udzielonego w drodze rejestracji chronionej nazwy pochodzenia „Cipollotto Nocerino” zrzeszonych w konsorcjum działającym pod nadzorem Ministerstwa Rolnictwa, Żywności i Leśnictwa. Konsorcjum to odpowiedzialne będzie także za dokonywanie wpisów w odpowiednich rejestrach i sprawowanie nadzoru nad prawidłowym użyciem chronionej nazwy. W przypadku braku takiego konsorcjum powyższe funkcje sprawować będzie Ministerstwo Rolnictwa, Żywności i Leśnictwa, jako organ władzy państwowej odpowiedzialny za stosowanie rozporządzenia (WE) nr 510/2006.

