

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 217

femtionde årgången

15 september 2007

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	II <i>Meddelanden</i>	
	MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN	
	<b>Kommissionen</b>	
2007/C 217/01	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.4706 – Superior Essex/Invex) <sup>(1)</sup> .....	1
2007/C 217/02	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.4516 – Continental/Matador) <sup>(1)</sup> .....	1
2007/C 217/03	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.4818 – Citigroup/Nikko) <sup>(1)</sup> .....	2
2007/C 217/04	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.4831 – ECAS/3i/Hejenion) <sup>(1)</sup> .....	2
2007/C 217/05	Inledning av förfarande (Fall COMP/M.4734 – INEOS/Kerling) <sup>(1)</sup> .....	3
	IV <i>Upplysningar</i>	
	UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN	
	<b>Kommissionen</b>	
2007/C 217/06	Eurons växelkurs .....	4
2007/C 217/07	Meddelande till producenter av jordbruksgrödor om avvikelse från kravet på arealuttag under 2008	5



Pris:  
18 EUR

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

(Fortsättning på nästa sida.)

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

2007/C 217/08	Listor som offentliggörs i enlighet med artikel 30 i kommissionens förordning (EG) nr 1291/2000 om gemensamma tillämpningsföreskrifter för systemet med import- och exportlicenser samt förutfastställda licenser för jordbruksprodukter Dessa listor ersätter de som offentliggjordes i <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> C 23 av den 28 januari 2005, s. 15. ....	6
---------------	---	---

V *Yttranden*

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

**Kommissionen**

2007/C 217/09	Statligt stöd – Tyskland – Statligt stöd C 26/07 (ex NN 28/07) – NERES – Dortmunds flygplats – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget <sup>(1)</sup> .....	25
2007/C 217/10	Statligt stöd – Irland – Statligt stöd C 31/07 (ex NN 17/07) – Statligt stöd till bussbolag som drivs av Córas Iompair Éireann (Dublin Bus och Irish Bus) – Inbjudan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	44
2007/C 217/11	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.4828 – Owens Corning/Saint Gobain Vetrotex) <sup>(1)</sup> .....	67
2007/C 217/12	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.4775 – MAN/Hörmann/JV) – Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande <sup>(1)</sup> .....	68



<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

## II

*(Meddelanden)*MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH  
ORGAN

## KOMMISSIONEN

**Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration****(Ärende COMP/M.4706 – Superior Essex/Invex)****(Text av betydelse för EES)**

(2007/C 217/01)

Kommissionen beslutade den 26 juli 2007 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats ger olika möjligheter att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på EUR-Lex webbplats, under dokument nummer 32007M4706. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapsrätten via Internet. (<http://eur-lex.europa.eu>)

**Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration****(Ärende COMP/M.4516 – Continental/Matador)****(Text av betydelse för EES)**

(2007/C 217/02)

Kommissionen beslutade den 8 juni 2007 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats ger olika möjligheter att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på EUR-Lex webbplats, under dokument nummer 32007M4516. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapsrätten via Internet. (<http://eur-lex.europa.eu>)

**Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**  
**(Ärende COMP/M.4818 – Citigroup/Nikko)**

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/03)

Kommissionen beslutade den 17 augusti 2007 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats ger olika möjligheter att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på EUR-Lex webbplats, under dokument nummer 32007M4818. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapsrätten via Internet. (<http://eur-lex.europa.eu>)

---

**Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**  
**(Ärende COMP/M.4831 – ECAS/3i/Hejenion)**

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/04)

Kommissionen beslutade den 24 augusti 2007 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats ger olika möjligheter att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på EUR-Lex webbplats, under dokument nummer 32007M4831. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapsrätten via Internet. (<http://eur-lex.europa.eu>)

**Inledning av förfarande**  
**(Fall COMP/M.4734 – INEOS/Kerling)**

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/05)

Den 7 september 2007 beslutade kommissionen att inleda ett förfarande i detta ärende efter att ha konstaterat att den anmälda koncentrationen ger anledning till allvarliga tvivel beträffande dess förenlighet med den gemensamma marknaden. Inledandet av förfarandet öppnar en undersökning i andra fasen avseende den anmälda koncentrationen och påverkar inte det slutliga beslutet i ärendet. Beslutet baseras på artikel 6.1. c i rådets förordning (EG) nr 139/2004.

Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

För att kunna beaktas i sin helhet, måste synpunkterna nå kommissionen senast 15 dagar efter offentliggörandet. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax ((32-2) 296 43 01 – 296 72 44) eller per post med referensnummer COMP/M.4734 – INEOS/Kerling, till:

Europeiska gemenskapernas kommission  
GD Konkurrens  
Merger Registry  
Rue Joseph II/Jozef II-sstraat 70  
B-1000 Bruxelles/Brussel

---

## IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS  
INSTITUTIONER OCH ORGAN

## KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>

14 september 2007

(2007/C 217/06)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs	
USD	US-dollar	1,386	RON rumänsk leu	3,3651
JPY	japansk yen	159,2	SKK slovakisk koruna	33,76
DKK	dansk krona	7,4488	TRY turkisk lira	1,7526
GBP	pund sterling	0,68915	AUD australisk dollar	1,6499
SEK	svensk krona	9,2735	CAD kanadensisk dollar	1,4286
CHF	schweizisk franc	1,6463	HKD Hongkongdollar	10,7951
ISK	isländsk krona	89,75	NZD nyzeeländsk dollar	1,9407
NOK	norsk krona	7,8275	SGD singaporiensk dollar	2,0964
BGN	bulgarisk lev	1,9558	KRW sydkoreansk won	1 287,04
CYP	cypriotiskt pund	0,5842	ZAR sydafrikansk rand	9,9654
CZK	tjeckisk koruna	27,508	CNY kinesisk yuan renminbi	10,4172
EEK	estnisk krona	15,6466	HRK kroatisk kuna	7,328
HUF	ungersk forint	254,95	IDR indonesisk rupiah	13 000,68
LTL	litauisk litas	3,4528	MYR malaysisk ringgit	4,8267
LVL	lettisk lats	0,702	PHP filippinsk peso	63,978
MTL	maltesisk lira	0,4293	RUB rysk rubel	35,148
PLN	polsk zloty	3,7886	THB thailändsk baht	44,269

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

**Meddelande till producenter av jordbruksgrödor om avvikelser från kravet på arealuttag under 2008**

(2007/C 217/07)

Kommissionen vill uppmärksamma producenterna av jordbruksgrödor inom gemenskapen om det förslag till rådsförordning som antogs av kommissionen den 13 september 2007 om avvikelser från kravet på arealuttag för år 2008 från rådets förordning (EG) nr 1782/2003 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av vissa stödssystem för jordbrukare.

Enligt förslaget, som har överlämnats till rådet och Europaparlamentet för antagande, skulle den obligatoriska uttagssatsen för 2008 fastställas till 0 %. Jordbrukarna skulle därför inte vara tvungna att ta ut mark från produktionen för att bli berättigade till det belopp som fastställs utifrån uttagsrättigheterna. De skulle kunna utnyttja denna åtgärd i samband med höstsådden 2007 och vårsådden 2008.

---

## UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

**Listor som offentliggörs i enlighet med artikel 30 i kommissionens förordning (EG) nr 1291/2000 om gemensamma tillämpningsföreskrifter för systemet med import- och exportlicenser samt förutfastställelselicenser för jordbruksprodukter**

(2007/C 217/08)

Dessa listor ersätter de som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* C 23 av den 28 januari 2005, s. 15.

## LISTA 1

**Myndigheter som utfärdar import- och exportlicenser samt utdrag av licenser**

	Myndighet	Befogenheter
1.	BELGIEN Bureau d'intervention et de restitution belge (BIRB) Rue de Trèves 82 B-1040 Bruxelles  Belgisch Interventie- en Restitutiebureau (BIRB) Trierstraat 82 B-1040 Brussel www.birb.be Tel. (32-2) 287 24 11 Fax (32-2) 230 25 33 (32-2) 280 03 07 E-mail: birb@birb.be	Alla import- och exportlicenser
2.	BULGARIEN 1. State Fund Agriculture Paying Agency 136, blvd Tzar Boris III BG-1618 Sofia  Tel. (359) 2 81 87 401 (359) 2 81 87 419 Fax (359) 2 955 52 39 (359) 2 955 52 48 (359) 2 955 76 69 E-mail: export@dfz.bg	Alla exportlicenser
	2. Ministry of Agriculture and Forestry Marketing and Regulatory Regimes 55, blvd Hristo Botev BG-1040 Sofia www.mzgar.government.bg Tel. (359) 2 985 11 545 Fax (359) 2 980 87 17 E-mail: emilia@mzgar.government.bg	Alla importlicenser
3.	TJECKIEN Státní zemědělský intervenční fond (SZIF) Ve Smečkách 33, CZ-110 00 Praha 1 www.szif.cz Tel. (420) 222 87 16 20 Fax (420) 296 32 61 11 E-mail: info@szif.cz	Alla import- och exportlicenser



	Myndighet	Befogenheter
4.	<p>DANMARK</p> <p>Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri Direktoratet for FødevarerErhverv Nyropsgade 30 DK-1780 København V Tel. (45) 33 95 80 00 Fax (45) 33 95 80 18 E-mail: importlicens@dffe.dk</p>	Alla import- och exportlicenser
5.	<p>TYSKLAND</p> <p>Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung Deichmanns Aue 29 D-53179 Bonn www.ble.de Tel. (49-228) 68 45-0 Fax (49-228) 68 45-3444/3445/3446 E-mail: info@ble.de</p>	Alla import- och exportlicenser
6.	<p>ESTLAND</p> <p>Põllumajanduse Registrite ja Informatsiooni Amet (PRIA) Narva mnt 3, Tartu 51009 Estonia Tel. (372) 737 1339 Fax (372) 737 1201 E-mail: Sander.Pedaja@pria.ee</p>	Alla import- och exportlicenser
7.	<p>GREKLAND</p> <p>Οργανισμός Πληρωμών και Ελέγχου Κοινοτικών Ενισχύσεων Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΟΠΕΚΕΠΕ) Αχαρνών 241 GR-104 46 Αθήνα Payment and Control Agency for Guidance and Guarantee Community Aid (OPEKEPE) Acharnon 241 GR-104 46 Athens Tel. (30-210) 21 24 984 (30-210) 21 24 967 Fax (30-210) 86 75 993 (30-210) 86 57 881 E-mail: glu061@minagric.gr</p>	Alla import- och exportlicenser
8.	<p>SPANIEN</p> <p>Ministerio de Industria, Turismo y Comercio Secretaría General de Comercio Exterior Paseo de la Castellana, 162 E-28071 Madrid Tel. (34) 913 49 37 80 Fax (34) 913 49 38 06 E-mail: sgagro.sccc@mcx.es</p>	Alla import- och exportlicenser
9.	<p>FRANKRIKE</p> <p>1. Office national interprofessionnel des grandes cultures (ONIGC) 21, avenue Bosquet F-75007 Paris Tel. (33) 144 18 22 67 Fax (33) 147 05 61 32 E-mail: secretariatdesechangescommerciaux@onigc.fr</p>	<p>Observera att i Frankrike utfärdas utdrag av licenser även av de regionala tullklaringskontoren (se lista 3).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 1784/2003 (spannmål)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr 1785/2003 (ris)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr 865/2004 (olivolja och bordsoliver)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 23 i förordning (EG) nr 318/2006 (socker)</li> </ul>

Myndighet	Befogenheter
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 11 i förordning (EG) nr 2201/96 (bearbetade produkter av frukt och grönsaker med tillsats av socker)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 26 i förordning (EG) nr 1255/1999 för de produkter som anges i artikel 1 i i den förordningen (mjölk och mjölkprodukter)</li> <li>— Bidragslicenser i enlighet med förordning (EG) nr 1043/2005 (produkter som inte tas upp i bilaga I)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med förordning (EG) nr 2307/98 (hund- eller kattfoder)</li> </ul>
<p>2. Office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture (Viniflor)</p> <p>Wine: 232, rue de Rivoli F-75001 Paris</p> <p>Tel. (33) 142 86 32 00 Fax (33) 140 15 06 96 E-mail: jean-marc.rouvier@viniflor.fr marc.diemer@viniflor.fr</p> <p>Fruits and Vegetables: 164, rue de Javel F-75739 Paris Cedex 15</p> <p>Tel. (33) 144 25 36 36 Fax (33) 145 54 31 69 E-mail: francoise.bohn@viniflor.fr sylvie.giet@viniflor.fr</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 59 i förordning (EEG) nr 1493/1999 (vin)</li> <li>— Import och exportlicenser i enlighet med artikel 11 i förordning (EG) nr 2201/96 (bearbetade produkter av frukt och grönsaker)</li> <li>— Import och exportlicenser i enlighet med artikel 31 i förordning (EG) nr 2200/96 (frukt och grönsaker)</li> </ul>
<p>3. Office national interprofessionnel de l'élevage et de ses productions (Office de l'élevage) 12, rue Henri-Rol-Tanguy TSA 30003 F-93555 Montreuil-sous-Bois Cedex www.office-elevage.fr</p> <p>Tel. (33) 173 30 30 00 Fax (33) 173 30 30 30 E-mail: certificats-dce@office-elevage.fr</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 3 i förordning (EEG) nr 2777/75 (fjäderfäkött)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 3 i förordning (EEG) nr 2771/75 (ägg)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 8 i förordning (EEG) nr 2759/75 (griskött)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 2529/2001 (får- och getkött)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 29 i förordning (EEG) nr 1254/1999 (nötkött)</li> <li>— Import och exportlicenser i enlighet med artikel 26 i förordning (EG) nr 1255/1999 (mjölk och mjölkprodukter)</li> </ul>
<p>4. Groupement national interprofessionnel des semences (GNIS) 44, rue du Louvre F-75001 Paris www.gnis.fr</p> <p>Tel. (33) 142 33 51 12 Fax (33) 140 28 40 16 E-mail: gnisimpex@gnis.fr</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Importlicenser i enlighet med förordning (EG) nr 1947/2005 (utsäde)</li> </ul>
<p>5. Office de développement de l'économie agricole des départements d'outre-mer (Odeadom) 46, rue de Lagny F-93104 Montreuil Cedex</p> <p>Tel. (33) 141 63 19 70 Fax (33) 141 63 19 45 E-mail: am.serizier@odeadom.fr</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Licenser i enlighet med artikel 17 i förordning (EEG) nr 404/93 (bananer)</li> </ul>

Myndighet	Befogenheter
<p>6. Recette régionale des douanes de Guadeloupe 51, rue du Docteur-Pitat F-97100 Basse-Terre</p> <p>Tel. (33) 590 41 10 33 Fax (33) 590 81 10 75 E-mail: rr-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr</p>	Alla import- och exportlicenser
<p>7. Recette régionale des douanes de La Réunion 4, rue Léon-Dierx F-97488 Saint-Denis</p> <p>Tel. (33) 262 94 44 75 Fax (33) 262 41 88 24 E-mail: rr-reunion@douane.finances.gouv.fr</p>	Alla import- och exportlicenser
<p>Direction régionale des douanes de La Réunion 7, avenue de la Victoire BP 02041 F-97488 Saint Denis Cedex</p> <p>Tel. (33) 262 90 81 03 Fax (33) 262 41 09 81 E-mail: dr-reunion@douane.finances.gouv.fr</p>	Alla import- och exportlicenser
<p>8. Recette régionale des douanes de Guyane 69, rue Justine-Catayee BP 5026 F-97305 Cayenne Cedex</p> <p>Tel. (33) 594 25 23 20 Fax (33) 594 25 23 25 E-mail: rr-guyane@douane.finances.gouv.fr</p>	Alla import- och exportlicenser
<p>9. Direction régionale des douanes de Martinique Plateau Roy-Cluny BP 630 F-97261 Fort-de-France Cedex</p> <p>Tel. (33) 596 70 70 72 Fax (33) 596 70 73 65 E-mail: dr-martinique@douane.finances.gouv.fr</p>	Alla import- och exportlicenser
<p>Recette régionale des douanes de Martinique Plateau Roy-Cluny BP 630 F-97261 Fort-de-France Cedex</p> <p>Tel. (33) 596 70 72 93 Fax (33) 596 70 73 65 E-mail: rr-martinique@douane.finances.gouv.fr</p>	Alla import- och exportlicenser
<p>10. IRLAND</p> <p>1. Department of Agriculture and Food Johnstown Castle Estate Wexford Ireland</p> <p>Tel. (353-53) 9163400 Fax (353-53) 9165511</p>	<p>Alla exportlicenser</p> <p>Importlicenser för vin, importlicenser för etanol importlicenser för spannmål, importlicenser för socker, importlicenser för mejeriprodukter enligt förordning (EG) nr 2535/01</p>
<p>2. Department of Agriculture and Food Kildare Street Dublin 2 Ireland</p> <p>Tel. (353-1) 6072000 Fax (353-1) 6616263</p>	Alla de importlicenser som inte anges ovan

	Myndighet	Befogenheter
11.	<p>ITALIEN</p> <p>Ministero del Commercio internazionale D.G. Politica commerciale — Div. II Viale Boston, 25 I-00144 Roma</p> <p>Tel. (39) 06 599 31 Fax (39) 06 59 93 22 03 E-mail: Polcom2@mincomes.it</p>	Alla import- och exportlicenser
12.	<p>CYPERN</p> <p>Ministry of Commerce, Industry and Tourism Import and Export Licensing Unit 6, Andrea Araouzou Street CY-1421 Nicosia</p> <p>Tel. (357) 22 86 71 36 Fax (357) 22 37 54 43 E-mail: mtelevantou@mcit.gov.cy</p>	Alla import- och exportlicenser
13.	<p>LETTLAND</p> <p>Lauku atbalsta dienests (LAD) Rural Support Service (RSS) Republikas laukums 2 LV-1981 Rīga</p> <p>Tel. (371) 67 02 75 42 Fax (371) 67 02 71 20 E-mail: lad@lad.gov.lv</p>	Alla import- och exportlicenser
14.	<p>LITAUEN</p> <p>Nacionalinė mokėjimo agentūra prie Žemės ūkio ministerijos National Paying Agency under the Ministry of Agriculture Blindžių Str. 17 LT-08111 Vilnius www.nma.lt</p> <p>Tel. (370-5) 252 67 03 Fax (370-5) 252 69 45 E-mail: info@nma.lt</p>	Alla import- och exportlicenser
15.	<p>LUXEMBURG</p> <p>1. Commerce extérieur Office des licences BP 113 L-2011 Luxembourg</p> <p>Tel. (352) 47 82 370 Fax (352) 46 61 38 E-mail: office.licences@mae.etat.lu</p> <p>2. Direction des douanes et accises Division douane/valeur 26, place de la Gare BP 1605 L-1016 Luxembourg</p> <p>Tel. (352) 29 01 91245 (352) 29 01 91250 Fax (352) 48 49 47 E-mail: Jean-Paul.Hinger@do.etat.lu Fernand.Schmit@do.etat.lu</p>	Alla exportlicenser

	Myndighet	Befogenheter
16.	<p>UNGERN</p> <p>1. Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal Hungarian Trade Licensing Office H-1024 Budapest Margit krt. 85. Tel. (36-1) 336 74 00 Fax (36-1) 336 73 02 E-mail: foigazgato@mkeh.gov.hu agrara@mkeh.gov.hu</p> <p>2. Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Hivatal (MVH) H-1095 Budapest Soroksári út 22-24. www.mvh.gov.hu Tel. (36-1) 219 45 14 Fax (36-1) 219 45 11 E-mail: export@mvh.gov.hu</p>	<p>Alla importlicenser</p> <p>Alla exportlicenser</p>
17.	<p>MALTA</p> <p>Ministry for Rural Affairs and the Environment Paying Agency Trade Mechanisms Unit Agricultural Research and Development Centre Ghammieri Marsa CMR 02, Malta Imports Section Tel. (356) 2590 4144 Fax (356) 2590 4217 E-mail: noel.montebello@gov.mt Export Section Tel. (356) 2590 4170 Fax (356) 2590 4217 E-mail: karl.grima-bezzina@gov.mt</p>	<p>Alla import- och exportlicenser</p>
18.	<p>NEDERLÄNDERNA</p> <p>1. Productschap Zuivel Louis Braillelaan 80 Postbus 755 2700 AT Zoetermeer Nederland www.prodzuivel.nl Tel. (31-79) 368 15 00 Fax (31-79) 368 19 49 E-mail: zuivel@pz.agro.nl</p> <p>2. Productschappen Pluimvee en Eieren en Vee en Vlees Louis Braillelaan 80 Postbus 460 2700 AL Zoetermeer Nederland Tel. (31-79) 368 71 02 Fax (31-79) 368 71 81 E-mail: eur.info@pve.agro.nl</p>	<p>— Importlicenser i enlighet med artikel 26 i förordning (EG) nr 1255/1999 (mjölk och mjölkprodukter)</p> <p>— Exportlicenser i enlighet med artikel 26 i förordning (EG) nr 1255/1999 (mjölk och mjölkprodukter) med undantag av produkter som omfattas av KN-nummer ex 2309</p> <p>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 29 i förordning (EEG) nr 1254/1999 (nötkött)</p> <p>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 3 i förordning (EEG) nr 2771/75 (ägg)</p> <p>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 13 i förordning (EG) nr 2529/2001 (får- och getkött)</p> <p>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 3 i förordning (EEG) nr 2777/75 (fjäderfäkött)</p> <p>— Importlicenser i enlighet med artikel 2 i förordning (EG) nr 2783/75 (albumin)</p> <p>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 8 i förordning (EEG) nr 2759/75 (griskött)</p>

Myndighet	Befogenheter
<p>3. Productschap Tuinbouw Louis Pasteurlaan 6 Postbus 280 2700 AG Zoetermeer Nederland <a href="http://www.tuinbouw.nl">www.tuinbouw.nl</a> Tel. (31-79) 347 07 07 Fax (31-79) 347 04 04 E-mail: <a href="mailto:info@tuinbouw.nl">info@tuinbouw.nl</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Import och exportlicenser i enlighet med artikel 11 i förordning (EG) nr 2201/96 (bearbetade produkter av frukt och grönsaker)</li> <li>— Exportlicenser i enlighet med förordning (EG) nr 1493/1999 (vinprodukter som omfattas av KN-nummer 2009 60, druvsaft)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 59 i förordning (EG) nr 1493/1999 (vinprodukter som omfattas av KN-nummer 0806 10 93–0806 10 97 och 2009 60)</li> <li>— Import och exportlicenser i enlighet med artikel 31 i förordning (EG) nr 2000/96 (färsk frukt och grönsaker)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 17 i förordning (EEG) nr 404/93 (bananer)</li> </ul>
<p>4. Hoofdproductschap Akkerbouw Stadhoudersplantsoen 12 Postbus 29 739 2502 LS Den Haag Nederland Tel. (31-70) 370 87 08 Fax (31-70) 370 84 44 E-mail: <a href="mailto:hpa@hpa.agro.nl">hpa@hpa.agro.nl</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 1784/2003 (spannmål)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr 1785/2003 (ris)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 23 i förordning (EG) nr 318/2006 (socker och isoglukos)</li> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr 865/2004 (olivolja och bordsoliver)</li> <li>— Exportlicenser i enlighet med artikel 59 i förordning (EG) nr 1493/1999 (vin)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 59 i förordning (EG) nr 1493/1999 (alla vinprodukter utom de som omfattas av KN-nummer 0806 10 93–0806 10 97 och 2009 60)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 1947/2005 (utsäde)</li> <li>— Bidragslicenser i enlighet med förordning (EG) nr 1043/2005 (produkter som inte tas upp i bilaga I)</li> <li>— Exportlicenser som införts i enlighet med artikel 26 i förordning (EG) nr 1255/1999 för produkter som omfattas av KN-nummer ex 2309</li> </ul>
<p>19. ÖSTERRIKE</p> <p>1. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Abteilung III/8 Stubenring 12 A-1012 Wien Tel. (43-1) 711 00-2840 Fax (43-1) 711 00-2725 E-Mail <a href="mailto:abteilung.38@lebensministerium.at">abteilung.38@lebensministerium.at</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Import- och exportlicenser i enlighet med artikel 59 i förordning (EEG) nr 1493/1999 (vin)</li> <li>— Importlicenser i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 670/2003 (alkohol)</li> </ul>
<p>2. Agrarmarkt Austria Dresdner Straße 70 Postfach 62 A-1200 Wien Tel. (43-1) 331 51-209 Fax (43-1) 331 51-303 E-mail: <a href="mailto:lizenzen@ama.gv.at">lizenzen@ama.gv.at</a></p>	<p>Alla övriga import- och exportlicenser</p>
<p>20. POLEN</p> <p>Agencja Rynku Rolnego (Agricultural Market Agency) ul. Nowy Swiat 6/12 00-400 Warszawa Polska <a href="http://www.arr.gov.pl">www.arr.gov.pl</a> Tel. (48) 22 661 72 72 Fax (48) 22 628 93 53 E-mail: <a href="mailto:sekretariat_baotzz@arr.gov.pl">sekretariat_baotzz@arr.gov.pl</a></p>	<p>Alla import- och exportlicenser</p>

	Myndighet	Befogenheter
21.	<p>PORTUGAL</p> <p>1. Ministério das Finanças e da Administração Pública Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Edifício da Alfândega, Rua Terreiro do Trigo P-1149-060 Lisboa Tel. (351) 218 81 42 62 Fax (351) 218 81 42 61 E-mail: dsl@dgaiec.min-financas.pt</p> <p>2. Açores Secretaria Regional da Economia Direcção Regional do Comércio, Indústria e Energia Rua Dr. Gil Mont' Alverne Sequeira, n.º 41 P-9504-517 Ponta Delgada Tel. (351) 296 28 69 99 Fax (351) 296 62 99 24 E-mail: Daniel.M.Mestre@azores.gov.pt</p> <p>3. Madeira Vice-Presidência do Governo Regional da Região Autónoma da Madeira Direcção Regional do Comércio, Indústria e Energia Av. do Mar e das Comunidades Madeirenses, n.º 23, 1.º P-9000-054 Funchal Tel. (351) 291 20 70 70 Fax (351) 291 22 52 06 E-mail: drcie.vp@gov-madeira.pt</p>	<p>Alla import- och exportlicenser</p> <p>Alla import- och exportlicenser</p> <p>Alla import- och exportlicenser</p>
22.	<p>SLOVENIEN</p> <p>Agencija Republike Slovenije za kmetijske trge in razvoj podeželja Dunajska 160 SI-1000 Ljubljana www.aktrp.gov.si Tel. (386-1) 580 75 66 Telefax (386-1) 580 77 04 (Meat) (386-1) 580 77 26 (Milk) (386-1) 478 92 97 (Vegetal and non annex 1 products) E-mail: aktrp@gov.si</p>	<p>Alla import- och exportlicenser</p>
23.	<p>SLOVAKIEN</p> <p>Pôdohospodárska platobná agentúra Sekcia organizácie trhu Odbor obchodných mechanizmov Dobrovičova 12 815 26 Bratislava 1 Slovenská republika www.apa.sk Tel. (421-2) 58 24 33 60 Fax (421-2) 53 41 21 80 E-mail: vgelaticova@apa.sk</p>	<p>Alla import- och exportlicenser</p>
24.	<p>FINLAND</p> <p>Agency for Rural Affairs Department of Market Support Malminkatu 16, Helsinki PO Box 256 FI-00101 Helsinki Tel. (358) 20 772 007 Fax (358) 20 7725 508 (cereals, fruit and vegetables, non annex 1) (358) 20 7725 509(milk, meat) E-mail: markkinatukiosasto@mavi.fi</p>	<p>Alla import- och exportlicenser</p>

	Myndighet	Befogenheter
25.	RUMÄNIEN  Agenția de Plăți și Intervenție pentru Agricultură Direcția Măsuri de piață — Comerț exterior Bulevardul Carol I nr. 17, sector 2, București www.apia.org.ro  Tel. (40) 21 3054 870 Fax (40) 21 3054 870 E-mail: vica.hapau@apia.org.ro gabriela.marchis@apia.org.ro	Alla import- och exportlicenser
26.	SVERIGE  Swedish Board of Agriculture Statens jordbruksverk (SJV) Vallgatan 8 S-551 82 Jönköping www.sjv.se  Tel. (46) 36 15 51 83 Fax (46) 36 15 59 95 E-mail: intervention@sjv.se	Alla import- och exportlicenser
27.	FÖRENADE KUNGARIKET  Rural Payments Agency Lancaster House Newcastle Business park Hampshire Court Newcastle Upon Tyne NE4 7YH United Kingdom www.rpa.gov.uk  Tel. (44) 191 226 52 49 Fax (44) 191 226 58 23 E-mail: tsmu@rpa.gsi.gov.uk	Alla import- och exportlicenser

## LISTA 2

**Lista över de myndigheter som ansvarar för uppbörden av importtullar och exportavgifter och som utbetalar bidrag för jordbruksprodukter**

	Myndighet	Befogenheter
1.	BELGIEN  Bureau d'intervention et de restitution belge (BIRB) Rue de Trèves 82 B-1040 Bruxelles  Belgisch Interventie- en Restitutiebureau (BIRB) Trierstraat 82 B-1040 Brussel www.birb.be  Tel. (32-2) 287 24 11 Fax (32-2) 230 25 33 (32-2) 280 03 07 E-mail: birb@birb.be	Alla bidrag
	Service public fédéral finances Bureaux de douane Federale Overheidsdienst Financiën Douanekantoren	Alla importtullar och exportavgifter



	Myndighet	Befogenheter
2.	<p>BULGARIEN</p> <p>1. State Fund Agriculture Paying Agency 136, blvd Tzar Boris III BG-1618 Sofia</p> <p>Tel. (359) 2 81 87 202 Fax (359) 2 81 87 202 E-mail: export@dfz.bg</p>	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
3.	<p>TJECKIEN</p> <p>Státní zemědělský intervenční fond (SZIF) Ve Smečkách 33 CZ-110 00 Praha 1 www.szif.cz</p> <p>Tel. (420) 222 87 16 20 Fax (420) 296 32 61 11 E-mail: info@szif.cz</p>	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
4.	<p>DANMARK</p> <p>Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri Direktoratet for FødevareErhverv Nyropsgade 30 DK-1780 København V</p> <p>Tel. (45) 33 95 80 00 Fax (45) 33 95 80 17 E-mail: INFO@dfve.dk</p>	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
5.	<p>TYSKLAND</p> <p>Hauptzollamt Hamburg-Jonas Süderstraße 63 D-20097 Hamburg</p> <p>Tel. (49-40) 23 95-5 Fax (49-40) 23 95-7001 E-mail: poststelle@hzahh-jonas.bfinv.de</p>	Alla exportavgifter Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar
6.	<p>ESTLAND</p> <p>Põllumajanduse Registrite ja Informatsiooni Amet (PRIA) Narva mnt 3, Tartu 51009 Estonia</p> <p>Tel. (372) 737 1339 Fax (372) 737 1201</p>	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
7.	<p>GREKLAND</p> <p>Οργανισμός Πληρωμών και Ελέγχου Κοινοτικών Ενισχύσεων Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΟΠΕΚΕΠΕ) Αχαρνών 241 GR-104 46 Αθήνα Payment and Control Agency for Guidance and Guarantee Community Aid (OPEKEPE) Acharnon 241 GR-104 46 Athens</p> <p>Tel. (30-210) 21 24 984 (30-210) 21 24 667 Fax (30-210) 86 75 993 (30-210) 86 57 881 E-mail: glu061@minagric.gr</p>	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter

	Myndighet	Befogenheter
8.	<p>SPANIEN</p> <p>Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros José Ortega y Gasset, 57 E-28006 Madrid</p> <p>Tel. (34) 913 47 60 50/51/52/53 Fax (34) 913 47 60 54 Correo electrónico: depesmar@mapya.es</p> <p>Fondo Español de Garantía Agrícola (FEGA) Beneficencia, 8 E-28004 Madrid</p> <p>Tel. (34) 913 47 46 00/913 47 48 00 Fax (34) 913 10 46 18 Correo electrónico: sg.regulacionmercados@fega.mapya.es</p> <p>Customs offices</p>	<p>Bidrag enligt förordning (EG) nr 104/2000 (fiskeriprodukter)</p> <p>Övriga bidrag</p> <p>Alla importtullar och exportavgifter</p>
9.	<p>FRANKRIKE</p> <p>1. Office national interprofessionnel des grandes cultures (ONIGC) 21, avenue Bosquet F-75340 Paris Cedex 07</p> <p>Tel. (33) 156 79 46 24 Fax (33) 147 05 61 32 E-mail: d.rambaud@onic.fr</p> <p>2. Office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture (Viniflhor)</p> <p>Wine: 232, rue de Rivoli F-75001 Paris</p> <p>Tel. (33) 142 86 32 00 Fax (33) 140 15 06 96 E-mail: jean-marc.rouvier@viniflhor.fr marc.diemer@viniflhor.fr</p> <p>Fruits and Vegetables: 164, rue de Javel F-75739 Paris Cedex 15</p> <p>Tel. (33) 144 25 36 36 Fax (33) 145 54 31 69 E-mail: sylvie.giet@viniflhor.fr francoise.bohn@viniflhor.fr</p> <p>3. Office national interprofessionnel de l'élevage et de ses productions (Office de l'élevage) 12, rue Henri-Rol-Tanguy TSA 30003 F-93555 Montreuil-sous-Bois Cedex www.office-elevage.fr</p> <p>Tel. (33) 173 30 30 00 Fax (33) 173 30 30 30 E-mail: virginie.bouvard@office-elevage.fr katia.tarrassenko@office-elevage.fr</p> <p>4. Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture 76-78, rue de Reuilly F-75012 Paris</p> <p>Tel. (33) 153 33 47 00 Fax (33) 153 33 47 47 E-mail: sylvana.desire@ofimer.fr</p>	<p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 1784/2003 (spannmål)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 1785/2003 (ris)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 865/2004 (olivolja och bordsoliver)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 318/2006 (socker)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) 1043/2005 för vissa jordbruksprodukter som exporteras i form av varor som inte omfattas av bilaga I till fördraget</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 1493/1999 (vin)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 2201/96 (bearbetade produkter av frukt och grönsaker)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EEG) nr 2759/75 (griskött)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 2201/96 (bearbetade produkter av frukt och grönsaker)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 1254/1999 (nötkött)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EEG) nr 2771/75 (ägg)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EEG) nr 2777/75 (fjäderfäkött)</p> <p>— De bidrag som fastställs genom förordning (EG) nr 1255/1999 (mjölk och mjölkprodukter)</p> <p>De bidrag som fastställs genom förordning (EEG) nr 3759/92 (fiskeriprodukter)</p>

	Myndighet	Befogenheter
10.	IRLAND  Department of Agriculture and Food Johnstown Castle Estate Wexford Ireland  Tel. (353-53) 9163400 Fax (353-53) 9165511	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
11.	ITALIEN  Agenzia delle dogane (SAISA) Servizio autonomo Interventi settore agricolo Via Carucci, 71 I-00143 Roma  Tel. (39) 06 50 24 60 33 Fax (39) 06 50 95 70 56 E-mail: saisa.organismopagatore@agenziadogane.it	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
12.	CYPERN  Cyprus Agricultural Payments Organisation (CAPO) 20, Michael Koutsofta (Esperidon & Michael Koutsofta) 2000 Nicosia PO Box: 16102, 2086 Nicosia  Tel. (357) 22 55 76 66 Fax (357) 22 55 77 55 e-mail commissioner@capo.gov.cy	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
13.	LETTLAND  Lauku atbalsta dienests (LAD) Rural Support Service (RSS) Republikas laukums 2 Rīga, LV-1981  Tel. (371) 67 02 75 42 Fax (371) 67 02 71 20 E-mail: lad@lad.gov.lv	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
14.	LITAUEN  Nacionalinė mokejimo agentūra prie Žemės ūkio ministerijos National Paying agency under the Ministry of Agriculture Blindžių st. 17, LT-08111 Vilnius www.nma.lt  Tel. (370) 5 252 6703 Fax (370) 5 252 69 45 E-mail: info@nma.lt	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter

	Myndighet	Befogenheter
15.	LUXEMBURG Commerce extérieur Office des licences BP 113 L-2011 Luxembourg Tel. (352) 47 82 370 Fax (352) 46 61 38 E-mail: office.licences@mae.etat.lu	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
16.	UNGERN Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Hivatal (MVH) H-1095 Budapest Soroksári út 22–24. www.mvh.gov.hu Tel. (36-1) 219 45 14 Fax (36-1) 219 45 11 E-mail: export@mvh.gov.hu	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
17.	MALTA Ministry for Rural Affairs and the Environment Paying Agency Trade Mechanisms Unit Agricultural Research and Development Centre Ghammieri Marsa CMR 02, Malta Imports Section Tel. (356) 2590 4144 Fax (356) 2590 4144 E-mail: noel.montebello@gov.mt Export Section Tel. (356) 2590 4220 Fax (356) 2590 4170 E-mail: karl.grima-bezzina@gov.mt	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
18.	NEDERLÄNDERNA 1. The agencies (Productschappen) in point 18 List 1	De bidrag som överensstämmer med ansvarsfördelningen avseende utfärdande av licenser Importtullar och exportavgifter efter samma ansvarighetsfördelning som utfärdande av licenser på begäran av berörda parter, med undantag av de importtullar som avses i förordning (EEG) nr 2759/75, (EG) 3448/93, (EG) 2200/96, (EG) 2201/96, (EG) 1254/1999, (EG) 1493/1999 och (EG) 2529/2001
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
19.	ÖSTERRIKE Zollamt Salzburg Zahlstelle für Ausfuhrerstattungen Weiserstraße 22 A-5020 Salzburg Tel. (43-662) 85 03 21-0 Fax (43-662) 85 03 21-478 E-Mail Post.ZA6-ABB@bmf.gv.at	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter

	Myndighet	Befogenheter
20.	POLEN  Agencja Rynku Rolnego (Agricultural Market Agency) ul. Nowy Świat 6/12 00-400 Warszawa Polska www.arr.gov.pl Tel. (48) 22 661 72 72 Fax (48) 22 628 93 53 E-mail: sekretariat_baotzz@arr.gov.pl	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
21.	PORTUGAL  INGA-Instituto Nacional de Intervenção e Garantia Agrícola Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas Rua Fernando Curado Ribeiro, n.º 4 G P-1269-164 Lisboa Tel. (351) 217 51 85 00 (351) 217 51 88 69 Fax (351) 217 51 86 17 E-mail: afaria@inga.min-agricultura.pt	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
22.	SLOVENIEN  Agencija Republike Slovenije za kmetijske trge in razvoj pode- želja Dunajska 160 SI-1000 Ljubljana www.aktrp.gov.si Tel. (386-1) 580 75 66 Fax (386-1) 580 77 04 (Meat) (386-1) 580 77 26 (Milk) (386-1) 478 92 97 (Vegetal part and non annex 1 products) E-mail: aktrp@gov.si	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
23.	SLOVAKIEN  Pôdohospodárska platobná agentúra Dobrovičova 12 815 26 Bratislava 1 Slovenská republika www.apa.sk Tel. (421-2) 58 24 33 60 Fax (421-2) 53 41 21 80 E-mail: vgelaticova@apa.sk	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter

	Myndighet	Befogenheter
24.	FINLAND  Agency for Rural Affairs Department of Market Support Malminkatu 16, Helsinki PO Box 256 FI-00101 Helsinki  Tel. (358) 20 772 007 Fax (358) 20 7725 508 (cereals, fruit and vegetables, non annex 1) (358) 20 7725 509 (milk, meat) E-mail: markkinatukiosasto@mavi.fi	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
25.	RUMÄNIEN  Agenția de Plăți și Intervenție pentru Agricultură Direcția Măsuri de piață — Comerț exterior Bulevardul Carol I nr. 17, sector 2, București www.apia.org.ro  Tel. (40) 21 3054 874 Fax (40) 21 3054 880 E-mail: severus.stefancu@apia.org.ro gabriela.marchis@apia.org.ro	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
26.	SVERIGE  Swedish Board of Agriculture Statens jordbruksverk (SJV) Vallgatan 8 S-551 82 Jönköping www.sjv.se  Tel. (46) 36 15 51 83 Fax (46) 36 15 59 95 E-mail: intervention@sjv.se	Alla bidrag
	Customs offices	Alla importtullar och exportavgifter
27.	FÖRENADE KUNGARIKET  Rural Payments Agency Lancaster House Hampshire Court Newcastle Business park Newcastle Upon Tyne NE4 7YH www.rpa.gov.uk  Tel. (44) 191 226 5249 Fax (44) 191226 5823 E-mail: tsmu@rpa.gsi.gov.uk	Alla bidrag Alla exportavgifter
	HM Revenue and Customs International Trade Operations Portcullis House 27 Victoria Avenue Southend on Sea Essex SS2 6AL United Kingdom www.hmrc.gov.uk  Tel. (44) 1702 361 953 Fax (44) 1702 361 945 E-mail: mike.davies@hmrc.gsi.gov.uk	Alla importtullar

## LISTA 3

## Lista över regionala tullklareringskontor i Frankrike

ALSACE MULHOUSE	63, rue Franklin BP 3147 F-68063 Mulhouse Cedex Tel. (33) 389 66 94 00 Fax (33) 389 66 35 99 dr-mulhouse@douane.finances.gouv.fr
ALSACE STRASBOURG	11, avenue de la Liberté BP 1004 F-67070 Strasbourg Cedex Tel. (33) 388 21 22 50 Fax (33) 388 25 66 11 dr-strasbourg@douane.finances.gouv.fr
AQUITAINE BAYONNE	Cité administrative Rue Jules-Labat BP 2 F-64109 Bayonne Cedex Tel. (33) 559 46 68 80 Fax (33) 559 25 54 58 dr-bayonne@douane.finances.gouv.fr
AQUITAINE BORDEAUX	1, quai de la Douane BP 60 F-33024 Bordeaux Cedex Tel. (33) 557 81 03 60 Fax (33) 556 44 82 46 dr-bordeaux@douane.finances.gouv.fr
AUVERGNE	8, rue de Rabanesse BP 15 F-60333 Clermont-Ferrand Cedex 1 Tel. (33) 473 34 79 00 Fax (33) 473 34 84 89 dr-auvergne@douane.finances.gouv.fr
BASSE-NORMANDIE	Hôtel des douanes 44, quai de Vendeuvre BP 3131 F-14072 Caen Cedex Tel. (33) 231 39 46 46 Fax (33) 231 39 46 00 dr-basse-normandie@douane.finances.gouv.fr
BASSE-NORMANDIE LE HAVRE	195, chaussée du 24e-Territorial BP 27 F-76083 Le Havre Cedex Tel. (33) 235 19 51 00 Fax (33) 235 21 35 48 dr-le-havre@douane.finances.gouv.fr
BOURGOGNE	6, rue Nicolas-Berthelot BP 1508 F-21033 Dijon Cedex Tel. (33) 380 58 20 20 Fax (33) 380 56 63 19 dr-bourgogne@douane.finances.gouv.fr
BRETAGNE	8, cours des Alliés F-35012 Rennes Cedex Tel. (33) 299 65 01 99 Fax (33) 299 31 89 64 dr-bretagne@douane.finances.gouv.fr

CENTRE	Parc d'activité les Vallées BP 285 F-45401 Fleury-les-Aubrais Cedex Tel. (33) 238 77 46 00 Fax (33) 238 77 46 23 dr-centre@douane.finances.gouv.fr
CHAMPAGNE-ARDENNE	25, rue Gutenberg BP 2723 F-51056 Reims Cedex Tel. (33) 326 50 54 00 Fax (33) 326 50 54 23 dr-champagne-ardenne@douane.finances.gouv.fr
CORSE	Port de commerce de Bastia BP 54 F-20416 Ville-di-Pietrabugno Cedex Tel. (33) 495 51 71 71 Fax (33) 495 51 39 00 dr-corse@douane.finances.gouv.fr
FRANCHE-COMTÉ	38, rue Megevand F-25031 Besançon Cedex Tel. (33) 381 65 24 24 Fax (33) 381 81 81 32 dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr
GUADELOUPE	Chemin du Stade-Gouverneur-Général-Félix-Éboué F-97109 Basse-Terre Tel. (33) 590 81 81 22 Fax (33) 590 81 33 92 dr-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr
GUYANE	8, rue Louis-Blanc BP 5026 F-97305 Cayenne Cedex Tel. (33) 594 29 74 74 Fax (33) 594 29 74 52 dr-guyane@douane.finances.gouv.fr
HAUTE-NORMANDIE ROUEN	Hôtel des douanes 13, avenue du Mont-Riboudet BP 4084 F-76022 Rouen Cedex Tel. (33) 235 52 36 52 Fax (33) 235 52 36 82 dr-rouen@douane.finances.gouv.fr
ÎLE-DE-FRANCE ORLY	7, allée du Commandant-Mouchotte Orlytech — Bât. 517 F-91781 Wissous Cedex Tel. (33) 149 75 84 00 Fax (33) 149 75 84 01 dr-orly@douane.finances.gouv.fr
ÎLE-DE-FRANCE PARIS	14, rue Perrée F-75003 Paris Tel. (33) 140 40 39 00 Fax (33) 142 40 47 90 dr-paris@douane.finances.gouv.fr
ÎLE-DE-FRANCE PARIS-EST	9, cours de l'Arche-Guédon BP 115 F-77207 Torcy Cedex 1 Tel. (33) 164 62 75 00 Fax (33) 160 17 85 77 dr-paris-est@douane.finances.gouv.fr



ÎLE-DE-FRANCE PARIS-OUEST	5, rue Volta BP 3046 F-78103 Saint-Germain-en-Laye Cedex Tel. (33) 139 21 50 00 Fax (33) 134 51 30 78 dr-paris-ouest@douane.finances.gouv.fr
ÎLE-DE-FRANCE ROISSY-EN-FRANCE	Rue du Signe — Aéroport Charles-de-Gaulle Zone centrale BP 10108 F-95701 Roissy-en-France Cedex Tel. (33) 148 62 35 43 Fax dr-roissy@douane.finances.gouv.fr
LORRAINE	Hôtel des finances 2, rue Cyffle BP 70061 F-54036 Nancy Cedex Tel. (33) 383 17 72 00 Fax (33) 383 17 72 12 dr-lorraine@douane.finances.gouv.fr
MARTINIQUE	Plateau Roy-Cluny BP 630 F-97261 Fort-de-France Cedex Tel. (33) 596 70 72 72 Fax (33) 596 70 73 65 dr-martinique@douane.finances.gouv.fr
MIDI-PYRÉNÉES	3, rue Alaric BP 885 F-31685 Toulouse Cedex 6 Tel. (33) 562 12 12 50 Fax (33) 561 21 81 65 dr-midi-pyrenees@douane.finances.gouv.fr
MIDI-PYRÉNÉES MONTPELLIER	Hôtel des douanes 18, rue Paul-Brousse F-34056 Montpellier Cedex 01 Tel. (33) 467 20 44 00 Fax (33) 467 58 79 15 dr-montpellier@douane.finances.gouv.fr
MIDI-PYRÉNÉES PERPIGNAN	1, boulevard Kennedy BP 99934 F-66962 Perpignan Cedex 9 Tel. (33) 468 66 29 00 Fax (33) 468 50 51 61 dr-perpignan@douane.finances.gouv.fr
NORD — PAS-DE-CALAIS DUNKERQUE	103, rue de l'École-Maternelle BP 6568 F-59385 Dunkerque Cedex Tel. (33) 328 29 25 50 Fax (33) 328 61 33 27 dr-dunkerque@douane.finances.gouv.fr
NORD — PAS-DE-CALAIS LILLE	5, rue de Courtrai BP 683 F-59033 Lille Cedex Tel. (33) 328 36 36 36 Fax (33) 320 06 30 59 dr-lille@douane.finances.gouv.fr
PAYS-DE-LA-LOIRE	8, rue Eugène-Varlin BP 88732 F-44187 Nantes Cedex 04 Tel. (33) 240 44 34 00 Fax (33) 240 73 37 95 dr-pays-de-loire@douane.finances.gouv.fr

PICARDIE	39, rue Pierre-Rollin BP 009 F-80091 Amiens Cedex 3 Tel. (33) 322 46 85 00 Fax (33) 322 46 85 39 dr-picardie@douane.finances.gouv.fr
POITOU-CHARENTES POITIERS	32, rue Salvador-Allende BP 545 F-86020 Poitiers Cedex Tel. (33) 549 42 32 00 Fax (33) 549 42 32 29 dr-poitiers@douane.finances.gouv.fr
PROVENCE — ALPES — CÔTE-D'AZUR	Hôtel des douanes Boulevard du Château-Double F-13098 Aix-en-Provence Cedex 02 Tel. (33) 442 95 27 50 Fax (33) 442 95 46 58 dr-provence@douane.finances.gouv.fr
PROVENCE — ALPES — CÔTE-D'AZUR MARSEILLE	48, avenue Robert-Schuman F-13224 Marseille Cedex 1 Tel. (33) 491 14 15 16 Fax (33) 491 56 26 60 dr-marseille@douane.finances.gouv.fr
PROVENCE — ALPES — CÔTE-D'AZUR NICE	17, rue de l'Hôtel-des-Postes BP 1459 F-06008 Nice Cedex 01 Tel. (33) 493 13 78 13 Fax (33) 493 13 78 14 dr-nice@douane.finances.gouv.fr
RÉUNION	7, avenue de la Victoire BP 02041 F-97488 Saint-Denis Cedex Tel. (33) 262 90 81 00 Fax (33) 262 41 09 81 dr-reunion@douane.finances.gouv.fr
RHÔNE-ALPES CHAMBÉRY	4, rue Waldeck-Rousseau BP 1154 F-73011 Chambéry Cedex Tel. (33) 479 33 80 70 Fax (33) 479 85 28 61 dr-chambery@douane.finances.gouv.fr
RHÔNE-ALPES LÉMAN	38, avenue du Parmelan BP 155 F-74004 Annecy Cedex Tel. (33) 450 33 41 41 Fax (33) 450 51 00 68 dr-leman@douane.finances.gouv.fr
RHÔNE-ALPES LYON	6, rue Charles-Biennier BP 2353 F-69215 Lyon Cedex 0 Tel. (33) 472 77 39 00 Fax (33) 478 42 88 39 dr-lyon@douane.finances.gouv.fr

## V

(Yttranden)

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

## KOMMISSIONEN

## STATLIGT STÖD – TYSKLAND

Statligt stöd C 26/07 (ex NN 28/07) – NERES – Dortmunds flygplats

Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/09)

Genom en skrivelse av den 10 juli 2007, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, har kommissionen underrättat Tyskland om sitt beslut att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för energi och transport  
Direktorat A  
B-1049 Bryssel  
Fax: (32-2) 296 41 04

Synpunkterna kommer att meddelas Tyskland. En part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

## SAMMANFATTNING

Detta program avser att främja etablering av nya flygförbindelser och utvidgning av befintliga förbindelser (högre turtäthet).

## FÖRFARANDE

Efter ett klagomål av den 27 november 2006 om att det NERES-program (*New and Existing Routes Expansion Scheme*) som införts av Dortmunds flygplats och trädde i kraft den 1 juli 2004 utgjorde ett "statligt stöd" uppmanade Europeiska kommissionen i en skrivelse av den 1 december 2006 de tyska myndigheterna att lämna synpunkter. Motsvarande uppgifter mottogs med post den 13 april 2007.

Det trädde i kraft den 1 juli 2004 och löper fram till och med den 30 juni 2009. Flygbolag kan ansöka om ett stöd för varje ny flygförbindelse och alla befintliga förbindelser: ansökan måste emellertid vara flygplatsen till handa under perioden 1 juli 2004–30 juni 2009. Genom NERES-programmet beviljas flygbolag som uppfyller kraven följande tre förmåner:

## BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

Klagomålet avser det stödprogram NERES som införts av Dortmunds flygplats.

— En enhetlig flygplatsavgift som är betydligt lägre än flygplatsens normala avgift. Flygplatsavgiften varierar efter antalet platser i luftfartygen. I programmet föreskrivs också ett minimibelopp på 200 euro per luftfartyg.

- För etablering av en ny flygförbindelse beviljar flygplatsen ett marknadsföringsbidrag, som betalas för varje avgående passagerare. Detta bidrag är avhängigt antalet nya förbindelser samt det antal platser som ställs till förfogande i varje förbindelse. Från och med tre flygförbindelser med en kapacitet på minst 100 000 platser per år beviljas ett marknadsföringsbidrag på 0,30 euro. Bidraget ökar upp till 1,00 euro för fem flygförbindelser och en kapacitet på minst 225 000 platser per år.
- Slutligen föreskriver programmet en ytterligare sänkning av den enhetliga flygplatsavgiften beroende på den årliga passagerarvolymen. Denna ändring trädde i kraft först den 1 juli 2005. Från och med en volym på 500 000 passagerare per år beviljas en sänkning på 1,00 euro. Sänkningen är som mest 3 euro, vid mer än 2 000 000 passagerare per år. Oavsett den ytterligare rabatten måste flygplatsavgiften minst uppgå till 5 euro för varje avgående flygpasagerare.

Flughafen Dortmund GmbH, som driver flygplatsen, noterade en rörelseförlust för 2001. Förlusterna uppnådde sin högsta nivå 2004, dvs. 28 miljoner euro, det år då NERES-programmet infördes. Sedan dess har förlusterna minskat något. För 2006 noterades en förlust på 21 miljoner euro. Enligt prognosen för perioden 2007–2011 kommer den årliga förlusten att minska kontinuerligt, och uppgå till endast 14 miljoner euro 2011.

Dessa förluster har till fullo ersatts av Stadtwerke Dortmund AG enligt ett avtal som slutits mellan de två bolagen (som båda kontrolleras av staden Dortmund). Denna ersättning kommer att betalas även under de kommande åren.

## BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

### Förekomsten av stöd

Tyskland anser att NERES-programmet inte utgör något statligt stöd till lågprisflygbolag, eftersom programmet är öppet för alla flygbolag som etablerar nya flygförbindelser eller ökar turtätheten på befintliga förbindelser på Dortmunds flygplats. Av denna anledning betraktar Tyskland denna åtgärd som en allmän åtgärd. Tyskland stöder sig på beslutet i ärende NN 109/98, Manchester Airport, där kommissionen sade följande:

*"Att bevilja flygbolag rabatt på landningsavgifter är ett affärsbruk som flygplatser vanligtvis följer för att uppmuntra nyetableringar och attrahera nya kunder. Om den som driver flygplatsen är en offentlig enhet, utgör de inkomster som förloras genom en rabatt på flygplatsavgifter statliga medel och då uppstår frågan huruvida sådana åtgärder omfattas av artikel 87. Om en rabatt eller ett rabattsystem utformats så att ett specifikt företag behandlas förmånligt, kan artikel 87 vara tillämplig. [...]"*

*Däremot omfattas rabatter inte av artikel 87 om de till följd av sin utformning kan betraktas som åtgärder med begränsad varaktighet som inte diskriminerar mellan olika användare av en flygplatsinfrastruktur."*

Av kommissionens preliminära undersökning framgår, av de skäl som anges nedan, att NERES-programmet inte utgör någon allmän åtgärd i den mening som avses i beslutet i *Manchester Airport*-ärendet, utan omfattas av reglerna om kontroll av statligt stöd:

- Genom programmet införs en diskriminering mellan de flygbolag som redan före införandet av programmet var företrädare på flygplatsen och som fortsätter att betala avgifter enligt normal taxa, och de lågprisflygbolag som etablerat sig på Dortmunds flygplats först efter programmets införande.
- Dessutom ingår i själva programmet redan en form av diskriminering, eftersom företaget easyJet gynnas i det att det genom den ytterligare sänkningen av flygplatsavgiften (det tredje inslaget i programmet) erhåller den största rabatten, då det med stor marginal står för den största passagerarvolymen i Dortmund.
- Programmet har inte en begränsad varaktighet. Flughafen Dortmund GmbH har nämligen meddelat kommissionen att man från och med 2009 avser att införliva programmet i en ny avgiftsstruktur.
- Slutligen förefaller Flughafen Dortmund GmbH erbjuda dessa rabatter även vid ihållande förluster, vilket inte motsvarar sakförhållandena i *Manchester Airport*-ärendet.

Följaktligen drar kommissionen preliminärt slutsatsen att NERES-programmet utgör ett statligt stöd till förmån för lågprisflygbolag. Av undersökningen framgår preliminärt, på grund av förbindelserna mellan Stadtwerke Dortmund AG och Flughafen Dortmund GmbH, att den ersättning som Stadtwerke Dortmund AG betalar för Flughafen Dortmund GmbH:s förluster utgör en förmån, som anses vara beviljad av staten och således måste betraktas som statligt stöd till Flughafen Dortmund GmbH.

### Granskning av huruvida stöden är förenliga med den gemensamma marknaden

Eftersom programmet började gälla efter det att kommissionen fattat sitt slutgiltiga beslut i Charleroi-ärendet, men före den tidpunkt då 2005 års riktlinjer för statligt stöd till regionala flygplatser trädde i kraft, måste man bedöma om programmet är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget och granska programmet mot bakgrund av beslutet i Charleroi-ärendet.

I detta skede av undersökningen tvivlar kommissionen, av nedanstående skäl, på att de villkor som tas upp i beslutet i Charleroi-ärendet är uppfyllda i detta fall:

Programmet NERES utgör av följande skäl en diskriminering:

- De flygplatsavgifter som lågprisflygbolagen får betala förefaller inte kunna täcka Flughafen Dortmund GmbH:s driftskostnader för att tillhandahålla flygplatstjänster.

- Inkomsterna från tjänster för flygpassagerare förefaller inte vara tillräckliga för att täcka förlusterna.
- Stimulanserna är varken begränsade i tiden eller avtagande.
- Det finns inget samband mellan marknadsföringsbidraget och de faktiska reklamkostnaderna.
- Den ytterligare sänkningen (det tredje inslaget i programmet) gynnar bara redan väletablerade företag och har således inget samband med eventuella igångsättningskostnader.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

#### SJÄLVA SKRIVELSEN

"Die Kommission möchte die Bundesrepublik Deutschland hiermit davon in Kenntnis setzen, dass sie nach Prüfung der von Ihren Behörden übermittelten Informationen zu den im Betreff genannten Maßnahmen beschlossen hat, das in Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag vorgesehene Verfahren einzuleiten.

### 1. VERFAHREN

#### 1.1. Beschwerde

1. Mit Schreiben vom 27.11.2006 ist bei der Kommission eine Beschwerde wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfe in Verbindung mit dem Programm NERES (*New and Existing Routes Expansion Scheme* = Förderregelung für den Ausbau neuer und bestehender Verbindungen) eingegangen. Dieses Programm wurde am 1.7.2004 vom Flughafen Dortmund eingeführt. Am 7.12.2006 hat die Kommission ein Auskunftsverlangen an die deutschen Behörden gerichtet. Die deutschen Behörden haben die gewünschten Informationen am 13.4.2006 per E-Mail übermittelt.

#### 1.2. Allgemeine Beschreibung der beanstandeten Maßnahmen

2. Die Beschwerde betrifft das vom Flughafen Dortmund eingeführte Förderprogramm NERES.
3. Der Flughafen Dortmund wird von der privatrechtlichen Flughafen Dortmund GmbH betrieben. Die Flughafen Dortmund GmbH befindet sich zu 26 % im Besitz der Stadt Dortmund und zu 74 % im Besitz der Dortmunder Stadtwerke AG. Einziger Anteilseigner der Dortmunder Stadtwerke AG ist die Stadt Dortmund.

Gemäß einem Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag werden Verluste und Gewinne der Flughafen Dortmund GmbH auf die Dortmunder Stadtwerke AG übertragen. Die Dortmunder Stadtwerke AG finanziert die Verrechnung der Verluste der Flughafen Dortmund AG über eine Quersubvention aus den Erträgen anderer Tochtergesellschaften.

4. Das Programm NERES hat folgende Förderziele:

- Eröffnung neuer Flugverbindungen,
- Erhöhung der Anzahl bestehender Verbindungen (nachstehend auch ‚Frequenzen‘).

### 2. NÄHERE BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

#### 2.1. Das Programm NERES

5. Die maximale Kapazität des Flughafens liegt bei 3 Mio. Fluggästen. 2001 bis 2003 war diese Kapazität nur zu etwa 30 % ausgelastet. Um die Einnahmen aus den Flughafenentgelten zu erhöhen, hat der Flughafen Dortmund am 1.7.04 das Programm NERES eingeführt.
6. Das Programm NERES hat eine Laufzeit vom 1.7.04 bis zum 30.6.09. Die Fluggesellschaften können für jede neue Flugverbindung und für alle bereits bestehenden Verbindungen einen Förderantrag stellen; der Antrag muss allerdings im Zeitraum vom 1.7.2004 bis zum 30.6.2009 beim Flughafen eingegangen sein.
7. NERES ergänzt die geltende *Entgeltordnung* des Flughafens Dortmund, die gemäß der Genehmigung durch das Verkehrsministerium des Landes *Nordrhein-Westfalen* am 1.11.2000 in Kraft getreten ist.
8. Mit Wirkung zum 1.7.2009 will die Flughafen Dortmund GmbH das Programm vollständig in die Entgeltordnung aufnehmen. Einzelheiten dazu sind noch nicht bekannt.
9. NERES gewährt den Fluggesellschaften, welche die Anforderungen des Programms erfüllen, die folgenden drei Vorteile:
  - ein einheitliches Flughafennutzungsentgelt pro Fluggast,
  - einen Marketingbeitrag pro Fluggast,
  - eine Ermäßigung des von jeder Fluggesellschaft zu zahlenden einheitlichen Flughafennutzungsentgelts abhängig vom gesamten jährlichen Fluggastaufkommen der betreffenden Fluggesellschaft.
10. Diese Vorteile werden in den folgenden Abschnitten ausführlicher erläutert.
  - 2.1.1. *Das einheitliche Flughafennutzungsentgelt*
11. Gemäß der Entgeltordnung werden die Flughafenentgelte grundsätzlich nach der Gesamtheit aller Bewegungen der eingesetzten Luftfahrzeuge und nicht nach der Anzahl der Fluggäste festgesetzt. Die Flughafenentgelte gemäß der Entgeltordnung beinhalten die folgenden Einzelposten:
  - Landeentgelt,
  - Parkentgelt,
  - Entgelte für Infrastrukturdienste (Einchecken, Gepäckabfertigung, Positionsentgelt),
  - die Entgelte für Bodenabfertigungsdienste (Einchecken der Fluggäste, Gepäckaufgabe, Laden und Entladen und ‚Boden-Handling‘).

12. Diese Gebühren werden größtenteils nach dem Gewicht der Flugzeuge berechnet. Nur die Landeentgelte werden zum einen nach dem Gewicht der Flugzeuge und zum anderen nach dem Fluggastaufkommen ermittelt. Bei der Gebühr für das ‚Boden-Handling‘ wird außerdem die Anzahl der Sitzplätze im Flugzeug berücksichtigt.
13. Für Verbindungen, denen das Programm NERES zugute kommt, treten die Bestimmungen des NERES an die Stelle der Entgeltordnung. Anstelle der in der Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte zahlen die betreffenden Fluggesellschaften ein einheitliches Flughafennutzungsentgelt pro Fluggast. Diese Gebühr beinhaltet die Entgelte für sämtliche Flughafendienstleistungen mit Ausnahme der Flugsicherheitsgebühr.
14. Bei am 1.7.2004 bereits bestehenden Verbindungen wird die Ermäßigung nur für jeden weiteren Fluggast gewährt. Eine Fluggesellschaft wird auch dann bei Eröffnung einer neuen Verbindung nicht durch NERES gefördert, wenn diese Verbindung anstelle einer früheren Verbindung eingerichtet wurde, für die bereits Startbeihilfen gewährt wurden.
15. Die Fluggesellschaften müssen drei Monate vor Eröffnung der Flugverbindung einen Antrag auf Förderung im Rahmen von NERES stellen. Die Bewilligung der Förderung ist nur durch die Kapazität des Flughafens Dortmund beschränkt. Bei Entscheidungen über Zeitengpässe ist in Konfliktfällen das Antragsdatum maßgeblich für die Aufnahme in das Förderprogramm NERES.
16. Die Höhe des einheitlichen Flughafennutzungsentgelts hängt von der Anzahl der Sitzplätze im jeweiligen Flugzeug ab. Gemäß der Anzahl der Sitzplätze werden die folgenden fünf Kategorien unterschieden:

Tabelle 1

**Die fünf Sitzplatzkategorien**

Kategorie 1	Mindestens 140 Sitzplätze
Kategorie 2	Mindestens 100 Sitzplätze
Kategorie 3	Mindestens 70 Sitzplätze
Kategorie 4	Mindestens 40 Sitzplätze
Kategorie 5	Weniger als 40 Sitzplätze

Tabelle 2

**Einheitliches Flughafennutzungsentgelt gestaffelt nach Kategorien**

1.7.2004-30.6.2005	5,00 EUR	Kategorie 1
	8,00 EUR	Kategorie 2
	11,00 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5

1.7.2005-30.6.2006	6,75 EUR	Kategorie 1
	9,00 EUR	Kategorie 2
	11,75 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5
1.7.2006-30.6.2007	6,75 EUR	Kategorie 1
	9,00 EUR	Kategorie 2
	11,75 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5
1.7.2007-30.6.2008	7,50 EUR	Kategorie 1
	9,75 EUR	Kategorie 2
	12,25 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5
1.7.2008-30.6.2009	7,50 EUR	Kategorie 1
	9,75 EUR	Kategorie 2
	12,25 EUR	Kategorie 3
	20,00 EUR	Kategorie 4
	25,00 EUR	Kategorie 5

17. Bezüglich der Zusammensetzung der Kosten, die dem Flughafen Dortmund für die Erbringung der Flughafendienstleistungen entstehen, haben die deutschen Behörden der Kommission nur eine Analyse der Kosten in Verbindung mit Bodenabfertigungsdiensten übermittelt:

Bodenabfertigungsdienste, in EUR		[...](*)
	Anteil administrative Abfertigung am Boden, EUR	[...]
	Anteil Einchecken, EUR	[...]
	Anteil operative Leistungen, EUR	[...]
	Anteil Betankungsdienste, EUR	[...]

(\*) Vertrauliche Informationen.

18. Das einheitliche Flughafennutzungsentgelt liegt für jedes Jahr des Programmzeitraums von NERES unterhalb der in der Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte. Das Programm NERES stellt somit einen Anreiz zur Eröffnung neuer Verbindungen und zur Erhöhung bestehender Frequenzen dar.
19. Das Entgelt beträgt mindestens 200,00 EUR pro Flugzeug.

2.1.2. *Der Marketingbeitrag*

20. Zusätzlich zum einheitlichen Flughafennutzungsentgelt gewährt der Flughafen für die Einrichtung einer neuen Verbindung einen Marketingbeitrag pro Fluggast. Dieser Beitrag hängt von der Anzahl der neuen Verbindungen sowie von der Anzahl der Sitzplätze ab, die für die betreffenden Verbindungen zur Verfügung gestellt werden.

Tabelle 3

**Marketingbeitrag**

Anzahl der geförderten neuen Flugverbindungen	Marketingbeitrag pro Fluggast bei den geförderten Verbindungen
3 Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 100 000 Sitzplätzen pro Jahr	0,30 EUR
4 Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 175 000 Sitzplätzen pro Jahr	0,50 EUR
5 Flugverbindungen mit einer Kapazität von mindestens 225 000 Sitzplätzen pro Jahr	1,00 EUR

2.1.3. *Vom Fluggastaufkommen abhängige Ermäßigung*

21. Dieser Zusatz zum Programm NERES ist erst am 1.7.05 in Kraft getreten. Die ergänzende Förderung hängt von der Gesamtzahl der abfliegenden Fluggäste während des Jahres ab, in dem die Beihilfen gezahlt werden. Diese Ermäßigung wird auf die von jeder Fluggesellschaft zu zahlenden einheitlichen Flughafennutzungsentgelte angerechnet, gemäß des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens der betreffenden Fluggesellschaft. Aber auch mit dieser ergänzenden Ermäßigung darf das einheitliche Flughafennutzungsentgelt einen Betrag von 5 EUR für jeden abfliegenden Fluggast nicht unterschreiten.

Tabelle 4

**Vom Fluggastaufkommen abhängige Ermäßigung**

Gesamtzahl der pro Jahr abfliegenden Fluggäste	500 000 bis 1 000 000	1 000 001 bis 1 500 000	1 500 001 bis 2 000 000	Über 2 000 000
Ermäßigung des einheitlichen Flughafennutzungsentgelts für jeden abfliegenden Fluggast	1,00 EUR	1,50 EUR	2,00 EUR	3,00 EUR

**2.2. Begünstigte des Programms NERES**

22. NERES ist ein Programm, das allen Fluggesellschaften offen steht, die die Förderkriterien erfüllen und einen entsprechenden Antrag stellen. NERES wurde am 30.6.2004 im Internet veröffentlicht.
23. Heute ist easyJet Hauptbegünstigter des Programms. easyJet bietet 12 im Rahmen von NERES geförderte Verbindungen an, die sich alle innerhalb der Europäischen Gemeinschaft befinden. Die übrigen Begünstigten sind Wizzair (5 Verbindungen, ebenfalls alle in der Europäischen Union), Germanwings (4 Verbindungen, 3 davon in der Europäischen Union) und Air Berlin (1 Verbindung).

**2.3. Die Marktstudie in Verbindung mit dem Programm NERES**

24. Vor der Einführung von NERES hat der Flughafen Dortmund eine Marktstudie durchgeführt, in der zwei Szenarien für die künftige Entwicklung untersucht wurden: die Einführung von NERES und die Beibehaltung der Entgeltordnung ohne NERES.
25. Die Marktstudie wurde für einen Zeitraum von 10 Jahren (2004 bis 2014) durchgeführt. Für jedes der beiden Szenarien werden in der Studie ein Ausgangsszenario, ein Best-Case-Szenario und ein Worst-Case-Szenario unterschieden.

### 2.3.1.1. Szenario bei Beibehaltung der Entgeltordnung ohne NERES

26. Gewisse Annahmen sind bei allen drei Szenarien (Ausgangsszenario, Best-Case-Szenario und Worst-Case-Szenario) gleich. Zunächst einmal sehen beide Szenarien vor, dass die Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten außerhalb des Flugverkehrs (insbesondere die Parkentgelte) um jährlich [...] % steigen. Die Szenarien gehen davon aus, dass die Parkentgelte keinen Einfluss auf die Auslastung der Parkplätze haben. Außerdem wird bei beiden Szenarien angenommen, dass die Personalkosten bei jedem abfliegenden Fluggast in erheblichem Umfang (etwa um [...] %) gesenkt werden können.
27. Bei Zugrundelegung der Entgeltordnung als Ausgangsszenario erwartet der Flughafen Dortmund ein jährliches Wachstum von [...] %. In diesem Fall würde der Flughafen 2014 ein Aufkommen von 1,55 Mio. Fluggästen erreichen. Bei Flughafenentgelten von durchschnittlich [...] EUR pro Fluggast könnte der Flughafen 2014 Einnahmen in Höhe von [...] Mio. EUR erzielen. Bei Einnahmen in dieser Höhe könnte der Flughafen ab 2012 einen operativen Gewinn von [...] Mio. EUR verbuchen. Wegen Abschreibungen und Zinsen für Investitionen in die Flughafeninfrastruktur wird das konsolidierte Ergebnis des Flughafens negativ bleiben und 2014 bei [...] Mio. EUR liegen.
28. Beim Best-Case-Szenario wird ein jährliches Wachstum von [...] % angenommen; bei diesem Wachstum könnten Einnahmen von [...] EUR pro Fluggast erzielt werden. In diesem Fall würde der Flughafen ab 2009 einen operativen Gewinn verbuchen; das konsolidierte Jahresergebnis würde 2014 bei [...] Mio. EUR liegen.
29. Beim Worst-Case-Szenario werden eine jährliche Zunahme des Fluggastaufkommens von nur [...] % und ein Flughafenentgelt von [...] EUR pro Fluggast angenommen. In diesem Fall würden bis 2014 anhaltend operative Verluste in Höhe von [...] Mio. EUR erzielt. Das konsolidierte Ergebnis 2014 würde dann [...] Mio. EUR betragen.

### 2.3.1.2. Szenario unter Beibehaltung von NERES

30. Wenn NERES beibehalten wird, geht die Marktstudie davon aus, dass die Parkentgelte nicht nur um [...] %, sondern sogar um [...] % steigen könnten. Außerdem wird ebenso wie beim Szenario ohne NERES angenommen, dass die Personalkosten um [...] % gesenkt werden könnten.
31. Beim Ausgangsszenario unter Beibehaltung von NERES geht die Studie davon aus, dass der Flughafen Dortmund 2014 ein Aufkommen von [...] Mio. Fluggästen verzeichnen wird. Diese Prognose beruht auf den Planungen von easyJet, nach denen Dortmund zu einem der Hauptstandorte der Gesellschaft ausgebaut werden soll. Daher wird eine Zunahme des Fluggastaufkommens um jährlich [...] % angenommen.
32. Bei diesem Szenario geht die Studie davon aus, dass die Einnahmen des Flughafens 2014 [...] Mio. EUR betragen werden. Diese Einnahmen wurden unter Annahme eines Flughafenentgelts von [...] EUR pro Fluggast ermittelt. Gleichzeitig erhöhen sich die dem Flughafen entstehenden Kosten aus zwei Gründen: Das entsprechende Fluggastaufkommen geht mit einem höheren Personalbedarf einher und setzt den Bau eines neuen Terminals (für 2007 vorgesehen) voraus. 2014 werden die laufenden Kosten [...] Mio. EUR betragen; damit wird sich der operative Gewinn auf [...] Mio. EUR belaufen. Das konsolidierte Ergebnis dürfte 2014 bei [...] Mio. EUR liegen.
33. Beim Best-Case-Szenario werden für 2014 ein Aufkommen von [...] Mio. Fluggästen und Einnahmen in Höhe von [...] Mio. EUR angenommen. Der operative Gewinn wird 2014 [...] Mio. EUR und das konsolidierte Ergebnis [...] Mio. EUR betragen.
34. Gemäß dem Worst-Case-Szenario wird sich easyJet binnen eineinhalb Jahren aus dem Flughafen Dortmund zurückziehen. In den Jahren 2004 und 2005 wird das Ergebnis um 612 000 EUR höher ausfallen als ohne easyJet, da der Flughafen in den ersten eineinhalb Jahren ohne zusätzliche Aufwendungen die zuvor von easyJet bedienten Fluggäste übernehmen wird. Im verbleibenden Zeitraum wird sich die gleiche Entwicklung vollziehen, wie im Worst-Case-Szenario ohne das Programm NERES angenommen.

## 2.4. Allgemeine Informationen zum Flughafen Dortmund

35. Der Flughafen Dortmund ist ein Regionalflughafen und als solcher Bestandteil des Flugverkehrsnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Dieses Netz umfasst heute fünf Regionalflughäfen (darunter Dortmund) und drei internationale Flughäfen. Der Ausbau der Landebahn zum Regionalflughafen erfolgte in den 80er Jahren.
36. 2000 wurde eine zweite Erweiterung des Flughafens Dortmund abgeschlossen. Die Landebahn und die Startbahn wurden auf eine Länge von 2000 m erweitert. Außerdem wurde ein neues Terminal in Betrieb genommen. Die Investitionen beliefen sich insgesamt auf 27,3 Mio. EUR. 80 % dieser Aufwendungen wurden aus Gemeinschaftsmitteln finanziert.



37. Mit diesem Ausbau sollten die Verbindungen zu den Nachbarflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und Paderborn ergänzt werden, um Geschäftsreisenden eine Zeitersparnis gegenüber Bahnverbindungen bzw. den Umwegen über die genannten Nachbarflughäfen bieten zu können. Infolge der neuen Angebote hat sich die Anzahl der Linienflüge erhöht. Die Charterflüge zu Touristenzielen hingegen haben eine untergeordnete Rolle gespielt. Es wurde davon ausgegangen, dass Großraumflugzeuge zu beliebten Touristenzielen nur noch auf den großen internationalen Flughäfen eingesetzt würden. Außerdem ergaben Umfragen in den 90er Jahren, dass 90 % der Fluggäste den Flughafen Dortmund für Geschäftsreisen, nicht aber für private Flugreisen nutzten.
38. Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 hat der Flughafen Dortmund viele Geschäftsreisende verloren. Lufthansa und Eurowings haben den Umfang ihrer Verbindungen beträchtlich verringert. Air Berlin war zeitweise an die Stelle dieser beiden Gesellschaften getreten; trotzdem beschloss Air Berlin 2003, sich verstärkt auf Düsseldorf zu konzentrieren.
39. Um die Infrastruktur des Flughafens besser zu nutzen, hat der Flughafen Dortmund 2004 einen Strategiewechsel mit dem Ziel beschlossen, Billigfluggesellschaften als Anbieter von Verbindungen zu Touristenzielen zu gewinnen. Dazu hat der Flughafen das Programm NERES eingeführt.
40. In den folgenden Abschnitten wird die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens näher erläutert.

#### 2.4.1. Entwicklung des Fluggastaufkommens

41. Aus der folgenden Tabelle ist die Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Dortmund seit 2001 ersichtlich:

Jahr	Fluggastaufkommen
2001	1 064 153
2002	994 508
2003	1 023 339
2004	1 179 278
2005	1 742 891
2006	2 019 666

#### 2.4.2. Kostenanalyse und Analyse des Geschäftsplans

42. Aus der folgenden Tabelle gehen die Umsätze und die Verluste der Flughafen Dortmund GmbH in den Jahren 2001 bis 2006 hervor:

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fluggastaufkommen	1 064 153	994 508	1 023 339	1 179 278	1 742 891	2 019 666
Linienflüge	1 033 788	698 732	998 680	1 154 492	1 716 109	1 976 408
Bewegungen der eingesetzten Luftfahrz.	46 255	41 690	37 879	33 429	38 918	43 514
davon Linienflüge	28 299	24 103	19 912	17 366	21 959	23 588
Einnahmen insgesamt, 1 000 EUR	25 942	24 351	23 856	20 995	24 111	25 549
davon Umsätze	22 403	20 910	20 584	17 029	17 911	20 602
Ausgaben insgesamt, 1 000 EUR	34 564	40 021	42 060	49 259	49 976	46 864
davon Zinsen und Abschr.	16 856	21 682	21 156	23 335	21 106	16 309
Jährliche Verluste und Gewinne, 1 000 EUR	- 8 622	- 15 670	- 18 204	- 28 264	- 25 865	- 21 315
EBITDA, *1 000 EUR	+ 7 336	+ 5 471	+ 2 583	- 5 263	- 5 817	- 5 374
EBITDA-Ergebnis, in %	32,7	26,2	12,5	- 30,9	- 32,5	- 26,1

43. Aus der folgenden Tabelle gehen die Ausgaben des Flughafens für bestimmte Posten im Zeitraum 1999 bis 2003 hervor:

Jahr	1999	2000	2001	2002	2003
Personalkosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Materialkosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Abschreibungen, 1 000 EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
sonstige Ausgaben des Unternehmens, 1 000 EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zinsen, 1 000 EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sonstige Steuern	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ausgaben insgesamt, 1 000 EUR	17 063	22 099	34 564	40 021	42 060
Veränderung gegenüber dem Vorjahr, in %	+ 22,5	+ 29,5	+ 56,4	+ 15,8	+ 5,1

44. In der folgenden Tabelle sind die Prognosen für die Jahre 2007 bis 2011 zusammengestellt:

Fluggäste (in 1 000)	1 740	1 800	2 000	2 100	2 300	2 400	2 500	2 700
<b>Gewinne 1 000 EUR</b>	Ergebnis	WP	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose
	2005	2006	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Flugverkehr	9 960	10 400	11 800	11 850	13 400	14 350	15 300	16 400
Außerhalb des Flugverkehrs	7 950	7 500	7 900	8 800	9 350	10 350	10 750	12 250
<b>Umsatz insgesamt</b>	<b>17 910</b>	<b>17 900</b>	<b>19 700</b>	<b>20 650</b>	<b>22 750</b>	<b>24 700</b>	<b>26 050</b>	<b>28 650</b>
Sonstige Gewinne	6 200	3 600	4 850	4 800	5 100	5 250	5 450	5 800
<b>Gewinne insgesamt</b>	<b>24 110</b>	<b>21 500</b>	<b>24 550</b>	<b>25 450</b>	<b>27 850</b>	<b>29 950</b>	<b>31 500</b>	<b>34 450</b>
<b>Ausgaben</b>	2005	2006	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Personal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Material	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AfA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zinsen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Ausgaben insgesamt</b>	<b>49 980</b>	<b>43 400</b>	<b>46 650</b>	<b>45 350</b>	<b>47 000</b>	<b>47 400</b>	<b>47 500</b>	<b>49 150</b>
<b>Jährliche Verluste und Gewinne</b>	<b>- 5 870</b>	<b>- 21 900</b>	<b>- 21 100</b>	<b>- 19 900</b>	<b>- 19 150</b>	<b>- 17 450</b>	<b>- 16 000</b>	<b>- 14 700</b>
<b>EBITDA</b>	<b>- 5 800</b>	<b>- 5 600</b>	<b>- 5 200</b>	<b>- 4 450</b>	<b>- 3 600</b>	<b>- 2 500</b>	<b>- 1 950</b>	<b>- 450</b>

## 3. WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

45. Um eine Würdigung der Maßnahme vornehmen zu können, müssen die beiden Maßnahmen, d. h. die der Flughafen Dortmund GmbH von der Dortmunder Stadtwerke AG gewährte potenzielle Beihilfe und die potenzielle Beihilfe für Billigfluggesellschaften gemäß dem Programm NERES, unterschieden werden.

### 3.1. Die der Flughafen Dortmund GmbH von der Dortmunder Stadtwerke AG gewährte potenzielle Beihilfe

#### 3.1.1. Vorliegen einer Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (nachstehend ‚EWR-Abkommen‘) sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

##### 3.1.1.1. Staatliche Mittel

46. Eine Bewertung als Beihilfe kommt dann in Betracht, wenn die von der Dortmunder Stadtwerke AG übernommenen Verluste der Flughafen Dortmund GmbH vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gemäß Artikel 87 Absatz 1 ausgeglichen werden.

47. In der ständigen Rechtsprechung wird nicht danach unterschieden, ob die Beihilfe unmittelbar vom Staat (in diesem Fall von der Stadt Dortmund) oder von öffentlichen oder privaten Stellen gewährt wird, die der Staat zur Gewährung der Beihilfe eingerichtet oder vorgesehen hat (Dortmunder Stadtwerke AG) <sup>(1)</sup>. Gemeinschaftsrechtlich kann es nämlich nicht zulässig sein, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen allein dadurch umgangen werden, dass unabhängige Einrichtungen geschaffen werden, denen die Verteilung der Beihilfen übertragen wird. In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof kürzlich folgende Feststellung getroffen <sup>(2)</sup>: ‚Damit [...] Begünstigungen als Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG eingestuft werden können, müssen sie zum einen unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden [...]; und zum anderen dem Staat zuzurechnen sein [...]‘ <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Siehe insbesondere Urteile vom 22. März 1977 in der Rechtssache 78/76, Steinike & Weinlig, Slg. 1977, S. 595, Randnummer 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.

<sup>(2)</sup> Urteil vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, S. I-4397.

<sup>(3)</sup> Urteile in den Rechtssachen Van der Kooy u. a./Kommission, o. a., Randnummer 35; vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, S. I-1433, Randnummer 11, und in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, o. a., Randnummer 13; Rechtssache C-482/99 o. a.

a) Mittelbar oder unmittelbar durch staatliche Mittel gewährte Vorteile

48. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist dann nicht davon auszugehen, dass staatliche Mittel übertragen wurden, wenn die öffentlichen Stellen zu keiner Zeit Kontrolle über die Mittel erlangen, mit denen der betreffende Vorteil finanziert wurde. Vorliegend hat der Staat jedoch durchaus Kontrolle über die betreffenden Mittel ausgeübt.

49. In der Rechtssache Stardust hat der Gerichtshof festgestellt: ‚Artikel 87 Absatz 1 EG [erfasst] alle Geldmittel [...], 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 zugunsten anderer Unternehmen zu finanzieren. [...] [D]ie 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 festgestellt wird.‘ <sup>(4)</sup>.

50. Die Dortmunder Stadtwerke AG ist ein öffentliches Unternehmen gemäß der Richtlinie 2006/111/EG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten. Dort werden öffentliche 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. Es wird vermutet, dass ein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, wenn die öffentliche Hand unmittelbar oder mittelbar:*

i) die Mehrheit des gezeichneten Kapitals des Unternehmens besitzt oder [...]‘ <sup>(5)</sup>.

51. Hier besitzt die Stadt Dortmund das gesamte Aktienkapital der Dortmunder Stadtwerke AG. Entsprechend sind die Mittel der Dortmunder Stadtwerke AG als staatliche Mittel zu betrachten.

b) Zurechenbarkeit der Maßnahme zum Staat

52. In der Sache Stardust hat der Gerichtshof festgestellt: ‚Auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen

<sup>(4)</sup> Siehe Randnummern 37, 38 und 39 des Urteils vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, S. I-4397.

<sup>(5)</sup> Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen; diese Richtlinie ersetzt Richtlinie 80/723/EWG vom 25. Juni 1980, geändert durch die Richtlinie 93/84/EWG der Kommission vom 30. September 1993 (ABl. L 254, S. 16) und die Richtlinie 2000/52/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 (ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 75).

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.'<sup>(6)</sup>

53. Der Kommission liegt weder der zwischen der Dortmunder Stadtwerke AG und der Flughafen Dortmund GmbH geschlossene ‚Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag‘ noch die Satzung der Dortmunder Stadtwerke AG vor. Sie fordert die deutschen Behörden sowie beteiligte Dritte auf, ihr alle in diesem Zusammenhang hilfreichen Informationen zu übermitteln.
54. Trotzdem ist die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung und ausgehend von den ihr vorliegenden Informationen der Ansicht, dass bereits ein wichtiges Anzeichen dafür vorhanden ist, dass die Übernahme der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH durch die Dortmunder Stadtwerke AG der Stadt Dortmund zugerechnet werden kann.
55. Diese Annahme stützt sich auf den folgenden Sachverhalt: Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Dortmunder Stadtwerke AG ist gleichzeitig Bürgermeister der Stadt Dortmund. Da die Dortmunder Stadtwerke AG ohnehin jährlich erhebliche Beträge zur Deckung der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH an diese überweisen muss, ist als wenig wahrscheinlich anzunehmen, dass die entsprechenden Zahlungen auch ohne die Zustimmung des Aufsichtsrats der Dortmunder Stadtwerke AG und somit ohne die Zustimmung eines Vertreters der Stadt hätten erfolgen können.

#### c) Vorläufige Schlussfolgerung

56. In diesem Stadium der Untersuchung gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Übernahme der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH durch die Dortmunder Stadtwerke AG aus staatlichen Mitteln finanziert wurde und dass diese Finanzierung dem Staat zurechenbar ist.

#### 3.1.1.2. Der Flughafen Dortmund GmbH von der Dortmunder Stadtwerke AG gewährter Vorteil

57. Um beurteilen zu können, ob eine Maßnahme eine Beihilfe gemäß Artikel 87 EG-Vertrag darstellt, muss festgestellt werden, ob das begünstigte Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt, durch den das Unternehmen Kosten vermeidet, die das Unternehmen ansonsten aus eigenen finanziellen Mitteln tragen müsste.

58. Seit dem Urteil des Gerichtshofs in der Sache *Aéroports de Paris* (7) vertritt die Kommission die Ansicht, dass die Leitung und der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, die der Kontrolle auf das Vorliegen staatlicher Beihilfe unterliegt. Entsprechend stellt ein Flughafen, sobald er eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, ungeachtet seiner Rechtsform oder der Finanzierung des Flughafens ein Unternehmen gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Wenn dem Betreiber eines Flughafens öffentliche Beihilfen bewilligt werden, kann dies bedeuten, dass diesem Flughafen gegenüber seinen Wettbewerbern ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wird.
59. In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob der Flughafen Dortmund GmbH durch die Übernahme der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH seitens der Dortmunder Stadtwerke AG ein Vorteil gewährt wird.
60. Die Flughafen Dortmund GmbH betreibt den Flughafen Dortmund und erbringt Flughafendienstleistungen für Fluggesellschaften; somit ist eine wirtschaftliche Tätigkeit gegeben.
61. Die Flughafen Dortmund GmbH erwirtschaftet Verluste. Die Dortmunder Stadtwerke AG übernimmt diese Verluste, indem sie einen Teil der mit anderen Tochtergesellschaften erzielten Gewinne auf die Flughafen Dortmund GmbH überträgt. Diese Verrechnung stellt eine Begünstigung oder einen Vorteil für die Flughafen Dortmund GmbH gegenüber konkurrierenden Flughäfen dar, bei denen eine entsprechende Verrechnung nicht erfolgt.

#### 3.1.1.3. Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels und des Wettbewerbs

62. Die Flughafen Dortmund GmbH steht im Wettbewerb mit anderen Flughäfen in der Region, die von den Fluggästen als vergleichbar betrachtet werden. Die Marktstudien belegen, dass die Kunden der Billigfluggesellschaften Anfahrtszeiten von zwei Stunden und mehr zum jeweiligen Startflughafen in Kauf zu nehmen bereit sind. Entsprechend steht die Flughafen Dortmund GmbH im Wettbewerb mit den anderen Flughäfen der Region Rhein/Ruhr sowie möglicherweise auch mit den grenznahen belgischen und niederländischen Flughäfen. Ein der Flughafen Dortmund GmbH gewährter Vorteil kann daher den Wettbewerb verzerren und den Handel innerhalb der Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

#### 3.1.1.4. Schlussfolgerung bezüglich des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe

63. In diesem Stadium der Untersuchung gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die zu bewertende Maßnahme scheinbar eine staatliche Beihilfe darstellt.

(7) Rechtssache T-128/98, *Aéroports de Paris/Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, Slg. 2000, S. II-3929, bestätigt in der Rechtssache C-82/01, Slg. 2002, S. I-9297, Randnummern 75-79.

(6) Randnummer 52 des o. a. Urteils C-482/99.

64. Wenn die beanstandete Maßnahme bzw. die beanstandeten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe gemäß Artikel 87 EG-Vertrag darstellen sollte(n), muss die Vereinbarkeit dieser Maßnahme(n) mit den Absätzen 2 und 3 des Artikels 87 EG-Vertrag und mit Artikel 61 EWR-Abkommen untersucht werden.

3.1.2. *Vereinbarkeit der seitens der Dortmunder Stadtwerke AG der Flughafen Dortmund GmbH gewährten Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt*

65. Die Kommission bezweifelt, dass diese potenzielle Beihilfemaßnahme nach Maßgabe der Ausnahme- und Freistellungsbestimmungen des EG-Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

66. In Artikel 87 Absatz 3 sind die Bedingungen genannt, unter denen eine Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

— Die Buchstaben a) und c) sehen Ausnahmeregelungen für Beihilfen vor, mit denen die Entwicklung bestimmter Gebiete gefördert oder begünstigt werden soll<sup>(8)</sup>. Offenbar sind diese Ausnahmeregelungen auf die zu untersuchende Beihilfe nicht anwendbar, weil diese Beihilfe nicht als Investitionsbeihilfe, sondern als Betriebsbeihilfe gewährt wurde und weil diese Beihilfe Ad-hoc-Maßnahmen beinhaltet, die ein bestimmtes Unternehmen betreffen und nicht Bestandteil einer umfassenderen Regelung sind.

— Die Buchstaben b) und d) sind nicht anwendbar, da diese Maßnahmen keine Beihilfe zur Förderung der Durchführung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats oder eine Beihilfe zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes darstellen.

— Die Ausnahmeregelung gemäß Buchstabe c) bezüglich Beihilfen zur Förderung bestimmter Produktionszweige ist in dieser Sache nicht anwendbar, weil die Beihilfe — wie bereits erläutert — eine Betriebsbeihilfe darstellt, die nicht zur Förderung von Investitionen vorgesehen ist. Zudem anerkennt die Kommission die Anwendung dieser Ausnahmebestimmung nur bei Beihilfen in Verbindung mit der Umstrukturierung eines Unternehmens, die im Falle der Dortmund Flughafen GmbH aber nicht gegeben ist.

67. In Bezug auf Artikel 86 Absatz 2 ist festzustellen, dass sich die deutschen Behörden nicht darauf berufen haben, dass der Flughafen Dortmund GmbH eine Verpflichtung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse übertragen worden wäre. Außerdem macht die Kommission die deutschen Behörden auf Ziffer 34 der Flughafen-Leitlinien aus dem Jahre 2005 aufmerksam, wonach der Betrieb eines Flughafens nur in Ausnahmefällen eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung darstellen kann.

<sup>(8)</sup> Siehe Mitteilung 98/C 74/06 der Kommission ‚Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung‘ (ABL C 74 vom 10.3.1998, S. 9).

68. Daher bezweifelt die Kommission, dass die der Flughafen Dortmund GmbH gewährte Betriebsbeihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnte.

### 3.2. Die potenzielle Beihilfe, welche die Flughafen Dortmund GmbH im Rahmen des Programms NERES begünstigten Billigfluggesellschaften gewährt hat

#### 3.2.1. Vorliegen einer Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (nachstehend ‚EWR-Abkommen‘) sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

##### 3.2.1.1. Staatliche Mittel

69. Voraussetzung für eine Bewertung als Beihilfe ist zunächst einmal, dass die Finanzierung des Programms NERES durch den Staat oder aus staatlichen Mitteln gemäß Artikel 87 Absatz 1 erfolgt ist.

70. In der ständigen Rechtsprechung wird nicht danach unterschieden, ob die Beihilfe unmittelbar vom Staat (in diesem Fall von der Stadt Dortmund) oder von öffentlichen oder privaten Stellen gewährt wird, die der Staat zur Gewährung der Beihilfe eingerichtet oder vorgesehen hat (Flughafen Dortmund GmbH)<sup>(9)</sup>. Gemeinschaftsrechtlich kann es nämlich nicht zulässig sein, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen allein dadurch umgangen werden, dass unabhängige Einrichtungen geschaffen werden, denen die Verteilung der Beihilfen übertragen wird. In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof kürzlich folgende Feststellung getroffen<sup>(10)</sup>: ‚Damit [...] Begünstigungen als Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG eingestuft werden können, müssen sie zum einen unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden [...]‘<sup>(11)</sup> und zum anderen dem Staat zuzurechnen sein [...]‘<sup>(12)</sup>.

<sup>(9)</sup> Siehe insbesondere Urteile vom 22. März 1977 in der Rechtssache 78/76, Steinike & Weinlig, Slg. 1977, S. 595, Randnummer 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.

<sup>(10)</sup> Urteil vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, S. I-4397.

<sup>(11)</sup> Siehe Urteile vom 17. März 1993 in der Rechtssache C-72/91, Sloman Neptun, und Rechtssache C-73/91, Slg. 1993, S. I-887, Randnummer 19; vom 30. November 1993 in der Rechtssache C-189/91, Kirsammer-Hack, Slg. 1993, S. I-6185, Randnummer 16; vom 7. Mai 1998 in den verbundenen Rechtssachen C-52/97 bis C-54/97, Viscido u. a., Slg. 1998, S. I-2629, Randnummer 13; vom 1. Dezember 1998 in der Rechtssache C-200/97, Ecotrade, Slg. 1998, S. I-7907, Randnummer 35; vom 17. Juni 1999 in der Rechtssache C-295/97, Piaggio, Slg. 1999, S. I-3735, Randnummer 35, und vom 13. März 2001 in der Rechtssache C-379/98, PreussenElektra, Slg. 2001, S. I-2099, Randnummer 58.

<sup>(12)</sup> Urteile in den Rechtssachen Van der Kooy u. a./Kommission, o. a., Randnummer 35, vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, S. I-1433, Randnummer 11, und in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, o. a., Randnummer 13; Rechtssache C-482/99, o. a.

a) *Mittelbar oder unmittelbar durch staatliche Mittel gewährte Vorteile*

71. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist dann nicht davon auszugehen, dass staatliche Mittel übertragen wurden, wenn die öffentlichen Stellen zu keiner Zeit Kontrolle über die Mittel erlangen, mit denen der betreffende Vorteil finanziert wurde. In dieser Sache hat der Staat jedoch durchaus Kontrolle über die betreffenden Mittel ausgeübt.
72. In der Rechtssache *Stardust* hat der Gerichtshof festgestellt: *„Artikel 87 Absatz 1 EG [erfasst] alle Geldmittel [...], 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 zugunsten anderer Unternehmen zu finanzieren. [...] [D]ie 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 festgestellt wird.“* <sup>(13)</sup>.
73. Die Flughafen Dortmund GmbH ist ein öffentliches Unternehmen gemäß der Richtlinie 2006/111/EG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten. Dort werden öffentliche 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. Es wird vermutet, dass ein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, wenn die öffentliche Hand unmittelbar oder mittelbar:*
- i) *die Mehrheit des gezeichneten Kapitals des Unternehmens besitzt oder [...]“* <sup>(14)</sup>.
74. Hier besitzt die Stadt Dortmund das gesamte Aktienkapital der Dortmunder Stadtwerke AG. Entsprechend kontrolliert die Stadt Dortmund über die Dortmunder Stadtwerke AG unmittelbar (zu 26 %) und mittelbar (zu 74 %) sämtliche Anteile der Flughafen Dortmund GmbH. Die Mittel der Flughafen Dortmund GmbH sind somit als staatliche Mittel zu betrachten.

b) *Zurechenbarkeit der Maßnahme zum Staat*

75. In der Sache *Stardust* 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.“* <sup>(15)</sup>.
76. Die Satzung der Flughafen Dortmund GmbH liegt der Kommission nicht vor. Außerdem ist der Kommission nicht bekannt, wie der Beschluss zur Einführung von NERES in Verbindung mit dem Flughafen Dortmund im Einzelnen zustande gekommen ist. Sie fordert die deutschen Behörden sowie beteiligte Dritte auf, ihr alle in diesem Zusammenhang hilfreichen Informationen zu übermitteln.
77. Trotzdem ist die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung gemäß den ihr vorliegenden Informationen der Ansicht, dass sie hinreichende Anhaltspunkte dafür besitzt, dass die Einführung des Programms NERES der Stadt Dortmund zugerechnet werden kann.
78. Zunächst einmal stellt die Kommission fest, dass die Änderung der vom Flughafen Dortmund verfolgten Strategie der Verlagerung von Angeboten für Geschäftsreisende hin zu Angeboten von Billigfluggesellschaften und der entsprechenden Einführung des Programms NERES einen Beschluss von erheblicher strategischer Bedeutung darstellt. Daher dürfte wenig wahrscheinlich sein, dass die Geschäftsführung der Flughafen Dortmund GmbH einen derartigen Beschluss ohne die Zustimmung der Stadt Dortmund als Eigentümerin der Gesellschaft gefasst hätte.
79. Ferner stellt die Kommission fest, dass der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Dortmunder Stadtwerke AG gleichzeitig Bürgermeister der Stadt Dortmund ist. Da die Dortmunder Stadtwerke AG ohnehin jährlich erhebliche Beträge zur Deckung der Verluste der Flughafen Dortmund GmbH an die Flughafen Dortmund GmbH überweisen muss, ist als wenig wahrscheinlich anzunehmen, dass die entsprechenden Zahlungen auch ohne die Zustimmung des Aufsichtsrats der Dortmunder Stadtwerke AG hätten erfolgen können.

c) *Vorläufige Schlussfolgerung*

80. Daher gelangt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung zu der Schlussfolgerung, dass das Programm NERES aus staatlichen Mitteln finanziert wurde und dass die Finanzierung dem Staat zuzurechnen ist.

<sup>(13)</sup> Siehe Randnummern 37, 38 und 39 des Urteils vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397.

<sup>(14)</sup> Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen; diese Richtlinie ersetzt Richtlinie 80/723/EWG vom 25. Juni 1980, geändert durch die Richtlinie 93/84/EWG der Kommission vom 30. September 1993 (ABl. L 254, S. 16) und die Richtlinie 2000/52/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 (ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 75).

<sup>(15)</sup> Randnummer 52 des o. a. Urteils C-482/99.

### 3.2.1.2. Begünstigung und spezifischer Charakter

81. Um beurteilen zu können, ob eine Maßnahme eine Beihilfe darstellt, muss festgestellt werden, ob das begünstigte Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt hat, durch den das Unternehmen Kosten vermieden hat, die dem Unternehmen ansonsten entstanden wären.
82. Daher muss geprüft werden, ob eines oder mehrere der drei Elemente des Programms NERES (d. h. das einheitliche Flughafenutzungsentgelt, der Marketingbeitrag und die vom Fluggastaufkommen abhängige Ermäßigung) einen Vorteil für die betreffenden Fluggesellschaften darstellen, indem sie diesen eine Senkung ihrer Betriebsaufwendungen ermöglichen.
83. **Stellungnahme Deutschlands:** Deutschland erklärt, dass das Programm NERES als allgemeine und transparente Maßnahme, die nicht auf eine Begünstigung bestimmter Unternehmen zum Nachteil anderer Unternehmen abziele, und deshalb nicht als staatliche Beihilfe zu betrachten sei. Das Programm NERES stehe allen Fluggesellschaften offen.

In diesem Zusammenhang verweist Deutschland auf die Entscheidung in der Sache NN 109/98, *Manchester Airport* sowie auf die Entscheidung in der Sache C 76/02, *Charleroi*.

84. Die Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* bezog sich auf die vom Flughafen Manchester den betreffenden Fluggesellschaften gewährte Ermäßigung von Landeentgelten bei Eröffnung neuer Verbindungen. In dieser Entscheidung wurde wie folgt formuliert:

*„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.“]*

85. Die Entscheidung in der Sache *Charleroi* betrifft eine Vereinbarung zwischen der Region Wallonien und Ryanair, die eine Ermäßigung des Landeentgelts um 50 % gegenüber dem von der Regierung festgesetzten Entgelt, eine Beteiligung an den Kosten im Zusammenhang mit der Eröffnung der Heimatbasis von Ryanair in Charleroi und eine Ermäßigung des Preises für die Bodenabfertigungsdienste von 10 EUR auf 1 EUR vorsieht. In dieser Entscheidung erinnert die Kommission daran,

*... dass sie unter bestimmten Bedingungen nichts dagegen einwendet, dass Luftfahrtunternehmen Ermäßigungen gewährt werden. In der genannten Entscheidung Manchester entschied die Kommission, dass befristet verfügbare Rabatte, die den Flughafenutzern diskriminierungsfrei gewährt werden, nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 87 EG-Vertrag fallen, da sie keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen. Die Kommission führte dagegen aus, dass ein Rabatt oder Rabattsystem, mit dem einem Unternehmen eine Vorzugsbehandlung zuteil wird, in den Anwendungsbereich von Artikel 87 EG-Vertrag fällt (<sup>16</sup>).*

*Die Kommission stellt fest, dass weder BSCA noch die Region Wallonien Systeme mit objektiven Kriterien eingeführt haben, die es ermöglichen, jede Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen, die sich in Charleroi niedergelassen haben bzw. niederlassen wollen, auszuschließen, beispielsweise in Abhängigkeit von dem Fluggastaufkommen, das ein Unternehmen dem Flughafen bringen kann.“ (<sup>17</sup>).*

86. **Standpunkt der Kommission:** Die Kommission ist aus folgenden Gründen der Ansicht, dass keine der drei im Programm NERES vorgesehenen Maßnahmen die in der Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* genannten Anforderungen erfüllt:

- Zwischen den der *Entgeltordnung* unterworfenen Fluggesellschaften und Fluggesellschaften, die gemäß dem Programm NERES behandelt werden, erfolgt eine Diskriminierung.
- De facto-Diskriminierung zugunsten von easyJet.
- Das Programm NERES ist zeitlich nicht befristet.
- Der Flughafen Dortmund erwirtschaftet beträchtliche Verluste.

<sup>(16)</sup> 2004/393/EG: 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 (ABl. L 137 vom 30.4.2004, S. 1), Randnummer 139.

<sup>(17)</sup> Randnummer 241 der o. a. Entscheidung.

**Zwischen den der Entgeltordnung unterworfenen Fluggesellschaften und Fluggesellschaften, die gemäß dem Programm NERES behandelt werden, erfolgt eine Diskriminierung**

87. Das Programm NERES wird parallel zur Entgeltordnung angewendet. Die jährlich nach dem Programm NERES festgesetzten Flughafenentgelte sind eindeutig vorteilhafter als die in der Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte, und nur die im Rahmen des Programms NERES geförderten Gesellschaften werden durch den Marketingbeitrag und durch die vom Fluggastaufkommen abhängige Ermäßigung begünstigt. Entsprechend versetzen die drei Elemente des Programms NERES die begünstigten Gesellschaften in eine vorteilhaftere Lage als die konkurrierenden Gesellschaften, die ebenfalls Flüge ab dem Flughafen Dortmund anbieten und die die Anforderungen für eine Förderung gemäß NERES nicht erfüllen und daher die in der Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte zahlen müssen. Daher ist die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung der Ansicht, dass das Programm NERES Fluggesellschaften diskriminiert, welche die in der Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte zahlen müssen.

**Die Diskriminierung erfolgt de facto zugunsten von easyJet**

88. Die Kommission stellt fest, dass das Programm NERES ungeachtet des scheinbar allgemeinen Charakters und trotz der Tatsache, dass das Programm allen Fluggesellschaften offen steht, de facto eine Diskriminierung zugunsten von easyJet zur Folge hat. An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass alle Fluggesellschaften, die in ihren Flugzeugen nicht mindestens 140 Sitzplätze (Kategorie 1), sondern nur 100 bis 140 Sitzplätze zur Verfügung stellen konnten, im Jahr 2004/2005 einen um 3 EUR höheren Betrag zahlen mussten als die Unternehmen, die mindestens 140 Sitzplätze anboten. Außerdem wird bei Eröffnung einer neuen Verbindung für jeden abfliegenden Fluggast ein Marketingbeitrag gewährt. Für die Gewährung dieses Beitrags wird die Anzahl der neuen Verbindungen mit der Anzahl der für die entsprechenden Verbindungen zur Verfügung gestellten Sitzplätze ins Verhältnis gesetzt und eine Diskriminierung zugunsten von Fluggesellschaften mit großen Flugzeugen vorgenommen. Das dritte Element des Programms NERES, nämlich die vom Fluggastaufkommen abhängige und auf das einheitliche Flughafenentgelt anzurechnende Ermäßigung schließlich stellt ebenfalls eine Diskriminierung nach dem Fluggastaufkommen dar.
89. Insgesamt soll das Programm NERES offenbar die Fluggesellschaften begünstigen, die in der Lage sind, die meisten Verbindungen anzubieten und die größte Anzahl an Sitzplätzen zur Verfügung zu stellen (in diesem Fall easyJet).

**Das Programm NERES ist nicht befristet**

90. Das Programm NERES begann am 1.7.04 und dauert bis zum 30.6.09. Mit Wirkung zum 1.7.09 will die Flughafen Dortmund GmbH das Programm vollständig in die Entgeltordnung aufnehmen. Entsprechend stellt die im Rahmen des Programms NERES gewährte Ermäßigung unter keinen Umständen einen befristeten Rabatt dar, sondern ist als langfristige Ermäßigung zu bewerten.

**Der Flughafen Dortmund erwirtschaftet beträchtliche Verluste**

91. Schließlich stellt die Kommission im Gegensatz zur Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* fest, dass der Flughafen Dortmund seit Einführung des Programms NERES Verluste verbucht hat, und dass der der Kommission übermittelte Geschäftsplan die Annahme nahe legt, dass die Gewinnschwelle ungeachtet der erheblichen Zunahme des Fluggastaufkommens mittelfristig nicht erreicht werden kann.

**Vorläufige Schlussfolgerung**

92. In Anbetracht dieser vier Punkte gelangt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung zu der Schlussfolgerung, dass das Programm NERES den Begünstigten einen Vorteil gewährt.

**3.2.1.3. Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers**

93. Deutschland vertritt die Ansicht, der Flughafen Dortmund habe sich bei der Einführung des Programms NERES wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten. Deutschland erklärt, die Einführung des Programms NERES führe zu einer besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur des Flughafens Dortmund. Zudem erläutert Deutschland, zumindest mittel- bis langfristig könnten die durch die Einführung des Programms NERES erwirtschafteten Einnahmen zur Deckung der sehr hohen Festkosten beitragen, für die der Flughafen Dortmund wegen der Abschreibungen und der Zinsen in Verbindung mit der Finanzierung von im Jahre 2002 in die Infrastruktur des Flughafens getätigten wichtigen Investitionen aufkommen muss.
94. Nach Ansicht der Kommission kann aufgrund der von Deutschland vorgelegten Informationen nicht festgestellt werden, ob sich der Flughafen Dortmund wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat. Insbesondere hat Deutschland keine ausführliche Analyse der Kosten infolge der Einführung des Programms NERES sowie der aufgrund des Programms NERES erwirtschafteten Einnahmen übermittelt, die eine Beurteilung dahingehend ermöglicht hätte, ob das Programm NERES eine rentable Investition für den Flughafen Dortmund darstellt.
95. Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie angesichts der mittelfristigen Prognosen des Flughafens Dortmund, die darauf schließen lassen, dass der Flughafen anhaltend Verluste erwirtschaften wird, bezweifelt, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter den Bedingungen, die für die Flughafen Dortmund GmbH gegeben waren, das Programm NERES eingeführt hätte.
96. Gemäß der von den deutschen Behörden übermittelten Marktstudie trifft die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung die folgenden Feststellungen:
- Deutschland scheint die Ansicht zu vertreten, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber das Programm NERES eingeführt hätte, wenn dieses Programm dem Kapitalgeber die Möglichkeit geboten



hätte, die Verluste des Flughafens gegenüber der unter Anwendung der Entgeltordnung gegebenen Situation zu verringern. Diese Frage ist hier allerdings nicht von Bedeutung. Deutschland muss nachweisen, dass die Einführung des Programms NERES ein rentables Verhalten darstellt, d. h. dass durch die Einführung dieses Programms eine Gewinnspanne geschaffen wird, die für einen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber auf dem Flughafenektor annehmbar wäre.

- Um diesen Nachweis zu führen, muss Deutschland eine ausführliche Analyse der in Verbindung mit NERES entstandenen Kosten und Investitionen sowie der durch NERES erzeugten Einnahmen und der mit NERES verbundenen Risiken vorlegen.
- Ein erster wesentlicher Punkt in diesem Zusammenhang ist die Frage, ob der Flughafen Dortmund die easyJet gewährten Rabatte wie vorgesehen reduzieren könnte. Dass der Flughafen 2005 einen zusätzlichen Rabatt eingeführt hat, mit dem die ursprünglich für das Jahr 2005 vorgesehene Erhöhung des einheitlichen Flughafenentgelts gegenüber 2004 hinaufgeführt wurde, ist zu bezweifeln.
- Ein zweiter wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist die Frage, ob die prognostizierte Zunahme des Fluggastaufkommens bis 2014 angesichts des Marktumfangs und der aufsichtsrechtlichen Risiken realistisch ist.
- Ein dritter wesentlicher Punkt ist die Frage, ob in Anbetracht insbesondere der Tatsache, dass die Kunden der Billigfluggesellschaften empfindlicher auf Preiserhöhungen reagieren als die frühere Klientel, die Annahme einer jährlichen Steigerung der Parkentgelte um [...] % realistisch ist. Die Marktstudie geht nämlich nur von einer Preissteigerung um [...] % beim Szenario ohne NERES (und damit bei der früheren Klientel) aus, während sie bei den Kunden der Billigfluggesellschaften ebenfalls eine Steigerung um [...] % annimmt.

97. Die Kommission fordert Deutschland sowie etwaige Dritte auf, alle zur Klärung dieser Punkte hilfreichen Informationen zu übermitteln.

#### 3.2.1.4. Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels und des Wettbewerbs

98. Das Programm NERES beeinträchtigt den Handel zwischen den Mitgliedstaaten bzw. droht, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, da das Programm dazu führt, dass einige Fluggesellschaften Luftverkehrsdienste zu ermäßigten Preisen anbieten können. Die Ermäßigung der Flughafenabgaben verfälscht den Wettbewerb innerhalb dieses Marktes bzw. droht, den Wettbewerb innerhalb dieses Marktes zu verzerren, da sie nur einigen Unternehmen zugute kommt, die im europäischen Luftverkehrsnetz mit den übrigen Fluggesellschaften konkurrieren; dies gilt insbesondere seit Inkrafttreten des dritten Pakets für die Liberalisierung des Flugverkehrsmarktes („drittes Paket“) am 1. Januar 1993<sup>(18)</sup>.

Da eine öffentliche Finanzierung eines Flughafens in der Absicht erfolgen könnte, die Flughafenentgelte auf einem künstlich niedrigen Niveau zu halten, zusätzlichen Verkehr anzuziehen und eine wettbewerbsverzerrende Wirkung herbeizuführen, ist die Höhe der Entgelte als aufschlussreicher Aspekt zu betrachten. Angesichts der Flüge vom Flughafen Dortmund zu anderen europäischen Städten ist zweifellos eine grenzüberschreitende Wirkung gegeben. Vor diesem Hintergrund kann die Einführung des Programms NERES durch die Stadt Dortmund zugunsten von easyJet, Wizzair, Germanwings und Air Berlin eine staatliche Beihilfe gemäß Artikel 87 EG-Vertrag und gemäß Artikel 61 des genannten Abkommens darstellen.

#### 3.2.1.5. Schlussfolgerung bezüglich des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe

99. Die Kommission vertritt in diesem Stadium der Untersuchung die Ansicht, dass diese drei Elemente des Programms NERES offenbar als staatliche Beihilfen zu betrachten sind.
100. Wenn die beanstandete(n) Maßnahme(n) eine staatliche Beihilfe gemäß Artikel 87 EG-Vertrag darstellen sollte(n), muss die Vereinbarkeit dieser Maßnahme(n) mit den Absätzen 2 und 3 Artikel 87 EG-Vertrag und Artikel 61 EWR-Abkommen untersucht werden.

#### 3.2.2. Vereinbarkeit der Beihilfen für die Fluggesellschaften mit dem Gemeinsamen Markt

101. In Artikel 87 Absatz 3 sind die Beihilfen genannt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden können. Diese Vereinbarkeit muss im Zusammenhang mit der gesamten Gemeinschaft und nicht nur mit einem einzigen Mitgliedstaat bewertet werden.

Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Gemeinsamen Marktes sicherzustellen, sowie gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe g) EG-Vertrag sind Ausnahmen von den Bestimmungen des Artikels 87 Absatz 1 gemäß Artikel 87 Absatz 3 bei der Untersuchung von Beihilferegulungen oder Einzelmaßnahmen innerhalb eines engen Rahmens auszulegen. Angesichts des stärkeren Wettbewerbs infolge der Liberalisierung des Luftverkehrs ist die Kommission an eine Politik strikter Prüfungen potenzieller staatlicher Beihilfen gebunden, um sicherzustellen, dass staatliche Beihilfen keine nachgeordneten Auswirkungen zur Folge haben, die dem gemeinsamen Interesse entgegenstehen würden.

102. Die Buchstaben a) und c) sehen Ausnahmeregelungen zugunsten von Beihilfen zur Förderung oder Erleichterung der wirtschaftlichen Entwicklung gewisser Gebiete vor<sup>(19)</sup>. Für die Beihilfemaßnahmen in dieser Sache scheinen diese Ausnahmeregelungen jedoch nicht in Betracht zu kommen, da sie zum einen Betriebsbeihilfen und keine Investitionsbeihilfen darstellen, und da es sich zum anderen um Ad-hoc-Maßnahmen nur für einige Unternehmen handelt, die nicht Bestandteil einer allgemeinen Regelung sind, die allen Gesellschaften zugute käme, welche die Flughäfen der Region oder des Landes Nordrhein-Westfalen anfliegen. Die Kommission schließt

<sup>(18)</sup> Verordnungen (EWG) NR. 2407/92, (EWG) Nr. 2408/92 und (EWG) Nr. 2409/92 (ABl. L 240 vom 24.8.1992).

<sup>(19)</sup> Siehe Leitlinien für Regionalbeihilfen (ABl. C 74 vom 10.3.1998).

eine an eine Investition geknüpfte ausschließlich regionale Orientierung aus. Vielmehr stellt die Maßnahme eine Beihilfe zur Förderung der Entwicklung gewerblicher Tätigkeiten im Luftverkehr dar. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die genannten Beihilfen wegen ihrer Auswirkungen auf die Entwicklung bestimmter Regionen nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

103. Die Regelungen der Buchstaben b) und d) sind nicht anwendbar, weil die Maßnahmen keine Beihilfen zur Förderung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats und keine Beihilfen zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes darstellen.
104. Die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag vorgesehene Ausnahmeregelung für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete könnte in dieser Sache anwendbar sein.
105. 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 b) EG-Vertrag kommt somit gemäß den Bestimmungen über bestehende Maßnahmen mit horizontaler Zielsetzung nicht in Betracht.
106. Für den Flugverkehr hat die Kommission kürzlich ihre Praxis bezüglich der Anwendung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag in den gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen vom 9. Dezember 2005 zusammengefasst <sup>(20)</sup>.
107. Für den Fall, dass die Beihilfe nicht notifiziert wurde, ist gemäß Ziffer 85 Absatz 2 der Leitlinien für das anwendbare Recht das Datum maßgeblich, ab dem die Beihilfe gewährt wurde. Wenn die Beihilfe bereits vor Veröffentlichung der Leitlinien im Amtsblatt gewährt wurde, wendet die Kommission bei ihrer Prüfung die Regeln an, die zu dem Zeitpunkt galten, ab dem die Beihilfe gewährt wurde. Das Programm NERES ist seit dem 1.7.04 in Kraft. easyjet wird seit der zweiten Jahreshälfte 2004 (d. h. seit dem 1.7.04) im Rahmen von NERES gefördert. Somit ist als Zeitpunkt, ab dem die Beihilfe gewährt wurde, der 1.7.04 anzunehmen. Entsprechend sind die gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen als in dieser Form nicht anwendbar.
108. Auch eine Anwendung der im Jahre 1994, d. h. vor etwa 13 Jahren, veröffentlichten Leitlinien für den Flughafen-sektor kommen in dieser Sache nicht in Betracht. Bezüglich der Leitlinien des Jahres 1994 ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission die Möglichkeit der Bewilligung direkter Betriebsbeihilfen für die Bereitstellung von

Flugverbindungen auf zwei genau begrenzte Fälle beschränkt hat <sup>(21)</sup>:

- 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) EG-Vertrag anzuwenden sind; allerdings wurde bereits festgestellt, dass diese Ausnahmeregelung in dieser Sache nicht in Betracht kommt.
109. In dieser Sache muss die Kommission daher Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) unmittelbar anwenden, wobei sie allerdings insbesondere ihre in den Leitlinien aus dem Jahre 2005 zusammengefasste frühere Entscheidungspraxis zu berücksichtigen hat.
110. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass sie in ihrer Entscheidungspraxis vor Einführung des Programms NERES in Dortmund festgestellt hat, dass angesichts der durch die vollständige Öffnung des europäischen Markts der Luftverkehrsdienste im Jahre 1997 ausgelösten wirtschaftlichen Entwicklung des Flugverkehrs und der Flughäfen die Freistellungsbestimmung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) eine rechtliche Grundlage für die Genehmigung von Startbeihilfen für die Eröffnung neuer Flugverbindungen von Regionalflughäfen darstellen könnte, wobei jedoch die Rolle betrachtet werden müsse, die diese Beihilfen für die Entwicklung der Regionalflughäfen spielen <sup>(22)</sup>.
111. In ihrer Entscheidung in der Sache *Charleroi* z. B. hat die Kommission erklärt, dass die zur Förderung der Eröffnung neuer Flugverbindungen oder zur Verstärkung bestehender Frequenzen vorgesehenen Betriebsbeihilfen ein für die Entwicklung kleiner Regionalflughäfen erforderliches Instrument sein können <sup>(23)</sup>. Diese Beihilfen können interessierte Unternehmen dazu bewegen, das Risiko der Investition in die Eröffnung neuer Verbindungen einzugehen. In diesem Sinne wurde in Randnummer 356 der Entscheidung in der Sache *Charleroi* 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 innereuropäischen Flügen stellt dabei einen positiven Faktor dar. 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.“*

<sup>(21)</sup> Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrages sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994).

<sup>(22)</sup> Randnummer 262 der o. a. Entscheidung.

<sup>(23)</sup> Randnummern 283 ff. der o. a. Entscheidung.

<sup>(20)</sup> ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

112. 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.

113. 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 die betreffenden Verbindungen langfristig wirtschaftlich sind;
- die Beihilfe ist angesichts der zusätzlichen Kosten für die Eröffnung der Verbindung in der gewährten 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 seitens der Fluggesellschaften vor;
- die Beihilfe trägt nicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in einem Umfang bei, der dem gemeinsamen Interesse entgegenstehen würde.

114. Zu untersuchen ist die Vereinbarkeit der einzelnen Bestandteile des Programms NERES mit dem Gemeinsamen Markt unter Berücksichtigung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c).

### **Das einheitliche Flughafenentgelt**

115. Bevor die in Randnummer 113 genannten Kriterien im Einzelnen untersucht werden, wird auf die Randnummern 267 ff. der Entscheidung in der Sache *Charleroi* hingewiesen, die in dieser Sache zugrunde gelegt werden:

*[...] Rabatte auf die Bodenabfertigungsentgelte, die Luftfahrtunternehmen von einem Flughafenbetreiber gewährt*

*werden, [sind] nicht anstößig<sup>(24)</sup>. Sie können es jedoch sein, wenn ein Dienstleistungsunternehmen anhaltend Verluste erwirtschaftet und diese Verluste potenziell mit öffentlichen Mitteln gedeckt werden, die der Betreiber beispielsweise in seiner Eigenschaft als Flughafenleitung oder Erbringer einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse bezieht<sup>(25)</sup>. [...]*

*Wenn ein Flughafen einem Luftfahrtunternehmen diese Dienstleistungen nicht kostendeckend erbringt, muss er nachweisen können, dass diese Verluste gerechtfertigt sind und durch erwartete Einnahmen aus anderen gewerblichen Tätigkeiten ausgeglichen werden. Diese Verluste dürfen in keinem Fall durch Einnahmen ausgeglichen werden, die der Flughafen als Flughafenleitung oder als Erbringer eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse bezieht. Dies setzt voraus, dass die Aufgaben, die einem Flughafen als Flughafenleitung, Erbringer eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse oder gewerblicher Dienstleister obliegen, sowie die damit zusammenhängenden Finanzflüsse klar abgegrenzt sind.'*

116. Vorliegend lassen sowohl die Ergebnisse der Jahre 2001 bis 2006 als auch die Prognosen für die Jahre 2007 bis 2011 annehmen, dass die Flughafen Dortmund GmbH im Bereich der Flughafenentgelte gegenüber den Begünstigten des Programms NERES anhaltend Verluste erwirtschaftet.

117. Aufgrund der von Deutschland übermittelten Informationen kann diese Frage jedoch noch nicht endgültig beantwortet werden. Diese Informationen beinhalten nämlich nur eine Analyse der mit den Bodenabfertigungsdiensten verbundenen Kosten in Höhe von [...] EUR für jeden abfliegenden Fluggast (siehe Randnummern 7-14 dieses Beschlusses). Deutschland hat keinerlei sonstige Informationen vorgelegt, die eine Bestimmung der Kosten ermöglichen hätten, die dem Flughafen in Verbindung mit den anderen durch das einheitliche Flughafenentgelt abgedeckten Leistungen entstanden sind.

118. Bezüglich der Einnahmen aus gewerblicher Tätigkeit stellt die Kommission fest, dass die Einnahmen aus den von den Fluggästen zu zahlenden Parkgebühren zwischen 2003 und 2005 um 27 % gestiegen sind; die Kommission besitzt jedoch keine sonstigen Belege, anhand derer

<sup>(24)</sup> In Randnummer 85 des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens heißt es: „Hinsichtlich der Bodenabfertigungsentgelte versteht die Kommission, dass Größenvorteile erzielt werden können, wenn ein Flughafenutzer die Bodenabfertigungsdienste eines Unternehmens in erheblichem Umfang einsetzt. Deshalb überrascht es nicht, dass der für bestimmte Unternehmen geltende Preis unter dem allgemeinen Preis liegt, wenn diese Unternehmen weniger umfangreiche Dienstleistungen als andere Kunden in Anspruch nehmen.“

<sup>(25)</sup> In Richtlinie 96/67/EG wird der Gefahr von Quersubventionen ausdrücklich Rechnung getragen, indem die Richtlinie eine buchmäßige Trennung zwischen Bodenabfertigungsdiensten und sonstigen Flughafenentgelten vorsieht. Dort heißt es in Artikel 4:

1. Bieten ein Leitungsorgan eines Flughafens, ein Nutzer oder ein Dienstleister selber Bodenabfertigungsdienste an, so müssen sie zwischen den damit verbundenen und ihren übrigen Tätigkeiten eine strenge buchmäßige Trennung entsprechend den geltenden Handelsgepflogenheiten vornehmen.

2. Ob diese buchmäßige Trennung tatsächlich vollzogen wird, ist von einer von dem Mitgliedstaat benannten, unabhängigen Stelle zu überprüfen.

Diese Stelle prüft auch, ob keine Finanzflüsse zwischen den Tätigkeiten, die das Leitungsorgan in seiner Eigenschaft als Flughafenentgelt ausübt, und seinen Tätigkeiten als Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten stattfinden.“

festgestellt werden könnte, ob die aus sonstigen gewerblichen Tätigkeiten zu erwartenden Einnahmen einen Ausgleich der potenziellen Verluste in Verbindung mit der Erbringung der Flughafendienstleistungen ermöglichen könnten.

119. In diesem Stadium der Untersuchung geht die Kommission davon aus, dass der Flughafen Dortmund seine Dienste im Rahmen des Programms NERES unter Verlusten erbringt und bezweifelt, dass die mit gewerblichen Tätigkeiten erzielten Einnahmen ggf. eine Deckung dieser Verluste ermöglichen würden.
120. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission die deutschen Behörden außerdem an Randnummer 273 der Entscheidung in der Sache *Charleroi*, wo die Kommission die Einschätzung äußert, dass die mit der Bodenabfertigung einer Boeing 737 verbundenen Tätigkeiten unmöglich für weniger als 800 bis 1 200 EUR übernommen werden könnten. Im Rahmen des Programms NERES liegt der vom Flughafen geforderte Mindestpreis bei nur 200 EUR bzw. bei 5 EUR pro Fluggast; somit betragen die Einnahmen pro Flugzeug bei 140 Personen nur 700 EUR.
121. **Beitrag zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse:** Das Programm NERES soll die Fluggesellschaften zur Eröffnung neuer Verbindungen auf dem Flughafen Dortmund (einem Flughafen der Kategorie C) bewegen. Trotzdem beschränkt sich das Programm nicht auf Verbindungen innerhalb der Europäischen Union, und die Vorlage eines Geschäftsplans, mit dem die langfristige Wirtschaftlichkeit der Verbindung nachgewiesen würde, ist offenbar keine Voraussetzung für eine Förderung nach Maßgabe des Programms. Aus diesen Gründen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass die Beihilferegulierung zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse beiträgt.
122. **Notwendigkeit, Anreizwirkung und Verhältnismäßigkeit:** Bezüglich der Notwendigkeit der Beihilfe stellt die Kommission fest, dass die deutschen Behörden in keiner Weise die Notwendigkeit des einheitlichen Flughafennutzungsentgelts für die Sicherstellung der Rentabilität der begünstigten neuen Flugverbindungen nachgewiesen haben (was im Übrigen ohne einen Geschäftsplan auch schwierig wäre). Und hinsichtlich der Anreizwirkung gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass NERES zwar auf eine Dauer von fünf Jahren angelegt ist; eine Verlängerung ist jedoch vorgesehen, und die schrittweise Erhöhung des Entgelts ist nur gering und auf Flugzeuge der Kategorien 1 bis 3 beschränkt. Entsprechend hat die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung Zweifel bezüglich dieser Punkte. Und schließlich haben die deutschen Behörden nicht nachgewiesen, dass das einheitliche Flughafennutzungsentgelt gemessen an den zusätzlichen Anlaufkosten, die den Fluggesellschaften bei der Eröffnung neuer Verbindungen entstehen, verhältnismäßig wäre.
123. **Nicht diskriminierender Charakter der Beihilfe:** Wie die Kommission bereits im Abschnitt über das Vorliegen einer Beihilfe erläutert hat, scheint das Programm NERES Vorteile in diskriminierender Weise zu gewähren. Daher bezweifelt die Kommission den nicht diskriminierenden Charakter des Programms NERES.

124. **Sanktionsmechanismus:** Das Programm NERES sieht einen Sanktionsmechanismus für den Fall vor, dass die Bedingungen für eine Förderung nach Maßgabe des Programms nicht erfüllt werden. In diesem Fall sind die Fluggesellschaften verpflichtet, die unrechtmäßig erhaltenen Mittel zu erstatten.
125. **Die Beihilfe darf keine dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende Beeinträchtigung des Handels bewirken:** Offenbar besteht kein Zusammenhang zwischen den den Begünstigten des Programms für die Eröffnung neuer Verbindungen entstandenen Kosten und dem ermäßigten einheitlichen Flughafennutzungsentgelt gegenüber dem in der Entgeltordnung vorgesehenen einheitlichen Flughafennutzungsentgelt; daher kann die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung nicht ausschließen, dass den Begünstigten des Programms NERES Vorteile gewährt werden, die den Handel in einer dem gemeinsamen Interesse entgegenstehenden Weise beeinträchtigen. Entsprechend hat die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung Zweifel bezüglich dieses Punktes.

#### *Der Marketingbeitrag*

126. Die Kommission bezweifelt, dass die in Randnummer 113 erläuterten Bedingungen bezüglich des Marketingbeitrags erfüllt sind. Dies gilt sowohl für die Notwendigkeit als auch für die Anreizwirkung, die Verhältnismäßigkeit und die Anforderung, dass der Handel nicht in einer dem gemeinsamen Interesse entgegenstehenden Weise beeinträchtigt wird.
127. Zunächst einmal muss eine Betriebsbeihilfe für die Eröffnung einer neuen Verbindung oder für die Verstärkung bestehender Frequenzen gewährt werden. Die Kommission stellt diesbezüglich fest, dass der Marketingbeitrag mit zunehmender Anzahl an Sitzplätzen immer höher ausfällt. Entsprechend der Funktion von Marketingmaßnahmen müsste der Marketingbeitrag jedoch umso niedriger sein, je mehr Personen befördert werden. Die Werbekosten pro Fluggast z. B. sinken proportional zur Zunahme des Fluggastaufkommens bei einer Verbindung. In dieser Sache besteht keinerlei Zusammenhang zwischen den Kosten und der Zielsetzung der Beihilfe. Der Marketingbeitrag ist angesichts der Zielsetzung offenbar weder erforderlich noch verhältnismäßig.
128. Außerdem muss eine als Beihilfe mit Anreizcharakter einem Unternehmen die Entfaltung einer Tätigkeit ermöglichen, die es ohne es die öffentliche Unterstützung nicht in Angriff genommen hätte. Diese Tätigkeit muss im Laufe der Zeit auch ohne die Beihilfe wirtschaftlich sein<sup>(26)</sup>. Deshalb müssen die Beihilfen für die Eröffnung neuer Verbindungen oder zur Verstärkung bestehender Frequenzen zeitlich beschränkt und degressiv gestaffelt sein. Im Falle des Marketingbeitrags scheint weder das eine noch das andere zuzutreffen.

<sup>(26)</sup> Randnummer 311 der o. a. Entscheidung.

129. Angesichts dieser Sachverhalte bezweifelt die Kommission die Vereinbarkeit des Marketingbeitrags mit dem Gemeinsamen Markt.

***Die vom Fluggastaufkommen abhängige Ermäßigung***

130. Die Kommission bezweifelt aus folgenden Gründen, dass diese Ermäßigung als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnte:
- Die Betriebsbeihilfe ist weder zeitlich befristet noch degressiv gestaffelt.
  - Sie ist auch nicht zur Förderung der Eröffnung neuer Verbindungen oder zur Verstärkung bestehender Frequenzen vorgesehen, sondern wird vielmehr den Fluggesellschaften als Prämie gewährt, die ohnehin bereits zahlreiche Verbindungen etablieren konnten. Die Beihilfe scheint somit auch für die angestrebte Förderung der Eröffnung neuer Flugverbindungen oder der Verstärkung bestehender Frequenzen nicht erforderlich zu sein.

**4. 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 den potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten.

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."

**STATLIGT STÖD – IRLAND****Statligt stöd C 31/07 (ex NN 17/07) – Statligt stöd till bussbolag som drivs av Córas Iompair Éireann (Dublin Bus och Irish Bus)****Inbjudan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter**

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/10)

Genom en skrivelse av den 18 juli 2007, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, har kommissionen underrättat Irland om sitt beslut att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda statliga stöd/åtgärder.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter beträffande detta statliga stöd till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för energi och transport  
Direktorat A – Allmänna frågor och resursförvaltning  
Enhet A4: Inre marknad och konkurrens  
Rue De Mot 28  
B-1040 Bryssel  
Fax (32-2) 296 41 04

Synpunkterna kommer att meddelas Irland. En part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

**SAMMANFATTNING****FÖRFARANDE**

Irish Coach Tourism and Transport Council har ingivit ett klagomål avseende påstått olagligt statligt stöd som beviljats bussbolagen Irish Bus och Dublin Bus, som drivs av Córas Iompair Éireann (nedan kallat "CIÉ" (Irish Transport Board)). Den irländska statens stöd ges inom ramen för en nationell utvecklingsplan (National Development Plan) och i form av årliga driftsstöd.

**BESKRIVNING AV STÖDET**

Mottagarna av det påstått olagliga stödet är Irish Bus och Dublin Bus. Båda bussbolagen är aktiebolag som till 100 % ägs av CIÉ och kör busslinjer för långdistanstrafik, i städer och förorter och på regional nivå. Irish Bus bedriver också skoltransporter.

De irländska myndigheterna stöder de två bussbolagens offentliga transportverksamhet genom årliga kompensationsbetalningar, finansiering av nya bussar och investeringsstöd till bussrelaterad infrastruktur. Dessa stöd är inte tillgängliga för samtliga potentiella företag i likvärdig utsträckning och utan diskriminering. Investeringsstödet har använts för att modernisera passagerarfaciliteter som busstationer och busshållplatser för Irish Bus och garage för parkering och underhåll av Dublin Bus bussflotta.

**BEDÖMNING AV STÖDET****Undersökningsperiod**

När det gäller kompensationsbetalningar för allmän trafikplikt, som ursprungligen baserades enbart på transportlagarna från

1950 respektive 1986, noterar kommissionen att det under 2003 skedde en betydande ändring av kompensationsystemet, i det att man ingick årliga samförståndsavtal med detaljerade uppgifter om kvaliteten på och kvantiteten av de tjänster som skall tillhandahållas samt om de exakta kompensationsbelopp som skall betalas. Följaktligen anser kommissionen att kompensationsbetalningarna för allmän trafikplikt från och med 2003 utgör ett nytt stöd i den mening som avses i artikel 1 c i rådets förordning (EG) nr 659/1999, eftersom samförståndsavtalen innebär en betydande ändring av det befintliga kompensationsystemet.

När det gäller betalningar inom ramen för den nationella utvecklingsplanen anser kommissionen att de nationella utvecklingsplanerna för 2000–2006 respektive 2007–2013 innebär en betydande ändring av den nationella utvecklingsplanen för 1993–1999, och att dessa betalningar således skall betraktas som nytt stöd i den mening som avses i artikel 1 c i förordning (EG) nr 659/1999.

**Förekomst av stöd**

Kommissionen är av åsikten att de irländska myndigheterna ännu inte har tillhandahållit tillräckliga uppgifter för att den skall kunna dra slutsatsen att alla de kriterier som beskrivs i domen i Altmark-målet<sup>(1)</sup> är uppfyllda. Med utgångspunkt i de irländska myndigheternas uppgifter kan kommissionen inte utesluta att åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

<sup>(1)</sup> Mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg, REG 2003, s. I-7747.

## Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

### a) *Kompensation för busstrafik som bedrivs inom ramen för allmän trafikplikt och systemet med skoltransport*

Irish Bus och Dublin Bus bedriver regelbunden busstrafik och annan typ av busstrafik, varför de bör betraktas som företag som tillhandahåller vägtransporttjänster. Dessa två bussbolag omfattas därför av rådets förordning (EEG) nr 1191/69.

Enligt de irländska myndigheterna har CIÉ och dess dotterbolag ålagts allmän trafikplikt i kraft av transportlagen från 1950 samt transportlagen (omorganisation av CIÉ) från 1986. Från och med 2003 fastställs villkoren för och beloppet av den årliga kompensationen från de irländska myndigheterna till Dublin Bus och Irish Bus i samförståndsavtal. De irländska myndigheterna har förklarat att de inte anser att samförståndsavtalen med Dublin Bus och Irish Bus utgör avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt. Med utgångspunkt i de uppgifter som kommissionen har tillgång till i nuläget kan den dock inte utesluta att samförståndsavtalen bör betraktas som avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt. Det är således inte klart huruvida det statliga stöd som beviljats för denna allmänna trafikplikt måste bedömas mot bakgrund av avsnitt II, III och IV i förordningen, som omfattar artiklarna 3–13, eller mot bakgrund av avsnitt V i förordningen, som omfattar artikel 14.

Enligt artikel 10 i förordning (EEG) nr 1191/69 får ersättningen inte överstiga skillnaden mellan kostnaderna för att fullgöra skyldigheten och de inkomster som genereras av skyldigheten. Kommissionen måste således kontrollera om den kompensation som de irländska myndigheterna betalat är begränsad till skillnaden mellan kostnaderna för att fullgöra denna allmänna trafikplikt och de inkomster som genererats genom försäljning av bussbiljetter. På grundval av de uppgifter som kommissionen för närvarande har tillgång till kan den inte utesluta att bussbolagen Irish Bus och Dublin Bus har fått för mycket ersättning. Båda dotterbolagen till CIÉ bedriver också trafik som inte skulle kunna sägas omfattas av allmän trafikplikt ("kommersiella tjänster") och använder kanske offentligt finansierade bussar för att bedriva denna trafik. Kommissionen kan därför inte dra slutsatsen att kompensationen inte överstiger utgifterna för att fullgöra den allmänna trafikplikten. I detta skede har kommissionen inte tillräckliga uppgifter för att kunna fastställa huruvida de irländska myndigheterna har beräknat kompensationen för fullgörande av skyldigheterna att följa taxebestämmelserna i enlighet med artiklarna 11–13.

Kommissionen tvivlar på att föreliggande åtgärder är förenliga med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 1191/69 för det fall att de skulle betraktas som kompensation för att fullgöra en allmän trafikplikt.

### b) *Finansiering av infrastruktur*

De irländska myndigheterna hävdar att "det kapitalstöd som CIÉ:s bolag beviljats inom ramen för transportprioriteten i det operativa programmet för ekonomisk och social infrastruktur omfattas av grup-

pundantaget i artikel 73 (f.d. artikel 77) i fördraget avseende behovet av samordning av transporter och skyldigheter i fråga om allmän trafikplikt. De åtgärder som avser offentliga transporter i Dublin respektive på nationell nivå är således förenliga med reglerna om statligt stöd." I föreliggande fall är kommissionen osäker på huruvida busstationerna, busshållplatserna, garagen och underhållsanläggningarna kan sägas ingå i den allmänna trafikplikten, eller huruvida dessa åtgärder omfattas av avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt.

Kommissionen skulle kunna bedöma förenligheten hos det stöd för investeringar i infrastruktur som Irish Bus och Dublin Bus beviljats direkt på grundval av den rättsliga grunden i artikel 87.3 c i EG-fördraget, där det sägs att "stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset," kan vara förenligt med den gemensamma marknaden. Kommissionen betvivlar dock att åtgärderna i fråga inte skulle skada det gemensamma intresset och att ovan nämnda kriterier skulle vara uppfyllda i detta fall.

### c) *Finansiering av utbildning i ökad medvetenhet om handikappfrågor*

De irländska myndigheterna har inte givit kommissionen de uppgifter i fråga om stödets närmare utformning, varaktighet, budget, nivåer och ytterligare villkor som krävs för att den skall kunna inta en ståndpunkt avseende denna åtgärd. På grundval av de i nuläget tillgängliga uppgifterna kan kommissionen följaktligen inte dra slutsatsen att samtliga bestämmelser i kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 har följts, och följaktligen att reglerna om undantag från anmälningsskyldigheten enligt artikel 88.3 i EG-fördraget är tillämpliga.

## SLUTSATS

Mot bakgrund av det ovanstående betvivlar kommissionen att de irländska myndigheternas åtgärder till förmån för Irish Bus och Dublin Bus skulle vara förenliga med förordning (EEG) nr 1191/69. När det gäller finansiering av utbildning i ökad medvetenhet om handikappfrågor kan kommissionen inte kontrollera huruvida det individuella stödet eller stödordningen uppfyller samtliga villkor i förordning (EG) nr 68/2001 och, således, reglerna om undantag från anmälningsskyldigheten enligt artikel 88.3 i EG-fördraget. Därför beslutar kommissionen att inleda ett formellt granskningsförfarande enligt artikel 4.4 i förordning (EG) nr 659/1999. Kommissionen kommer att avsluta förfarandet genom att anta ett slutgiltigt beslut.

Mot bakgrund av detta begär kommissionen, enligt förfarandet i artikel 88.2 i EG-fördraget, att Irland yttrar sig och lämnar alla upplysningar som kan bidra till bedömningen av åtgärden. Kommissionen uppmanar Irland att också inkomma med de specifika upplysningar som kommissionen begär.

Under dessa omständigheter anser kommissionen att det ligger i samtliga berörda parter intresse att de inbjuds lämna sina synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

I enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

#### SJÄLVA SKRIVELSEN

”(1) The Commission wishes to inform Ireland that, having examined the information supplied by the complainant and by your authorities on the measures referred to above, it has decided to initiate the formal investigation procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

#### A. PROCEDURE

- (2) The *Irish Coach Tourism and Transport Council* (hereinafter: 'the complainant') has by letter of 8 December 2005, registered by the Commission on 19 January 2006 (under the reference A/11401) submitted a complaint concerning alleged unlawful State aid granted to the *Córas Iompair Éireann* (hereinafter: 'CIÉ', Irish Transport Board) bus companies *Irish Bus* and *Dublin Bus* by the Irish government in the form of grants under the National Development Plan and in the form of annual operating grants. This complaint has been registered under the number CP 23/2006.
- (3) The complainant provided additional information by e-mails of 7 March 2006 (registered by the Commission on the same date under reference A/15845), 13 March 2006 (registered by the Commission on the same date under reference A/16333 and A/16337) and 27 March 2006 (registered by the Commission on the same date under reference A/17594).
- (4) By letter of 19 April 2006 (under the reference D(2006) 208349) the Commission informed the Irish authorities about the subject of the complaint and requested information on the issues raised by this complaint.
- (5) By letter of 1 May 2006, registered by the Commission on 11 May 2006 (under the reference A/21583) the complainant sent additional information.
- (6) The Irish authorities requested by fax of 12 May 2006 the prolongation of the deadline for the response to the request for sufficient information of 19 April 2006. By letter of 29 May 2006 (reference D(2006) 211124) the Commission granted the prolongation of the deadline for the response until 27 June 2006.
- (7) The complainant provided by e-mail of 24 July 2006 (registered by the Commission on the same date under the reference A/28165) additional information concerning this case.
- (8) As the Commission had not received any answer or a further request for the extension of the deadline by 20 July 2006, the Commission reminded the Irish authorities by letter of 25 July 2006 (reference D(2006) 216266) of the provisions of the Article 5(2) of Council Regulation (EC) No 659/1999 to provide sufficient information on the issues raised by the complainant.

- (9) The Irish authorities by letter of 27 July 2006 (registered by the Commission on 1 August 2006 under the reference A/28824) and e-mail of 31 July 2006 (registered by the Commission on 1 August 2006 under the reference A/28913) provided their observations on the issues raised by the complainant.
- (10) The European Commission requested by letter of 3 August 2006 (reference 216944) additional information on the subject matter. The Irish authorities asked by e-mail of 5 September 2006, registered by the Commission on 11 September 2006 (under the reference A/31749), for a prolongation of the deadline for the response to the letter of 3 August 2006. By letter of 13 September 2006 the Commission extended the deadline for the response to the request for additional information until 27 October 2006.
- (11) By e-mail of 2 October 2006, registered by the Commission on 4 October 2006 (under the reference A/33979) the complainant sent additional information on the subject matter.
- (12) The Irish authorities provided additional information by letter of 30 October 2006, registered by the Commission on 6 November 2006 (under the reference A/36329). On 18 April 2007 a meeting took place between the Irish authorities and the Commission concerning the issue in question.
- (13) The complainant provided by letter of 18 May 2007 additional information concerning this case. By letter of 21 May 2007, registered by the Commission on 30 May 2007 (under the reference A/33201) the Irish authorities provided additional information.

#### B. DESCRIPTION OF THE FACTS

##### B.1. Complainant

- (14) The complainant, *Coach Tourism and Transport Council*, is the representative body for independent private transport companies that operate transport services (including long distance national and international scheduled services, commuter, rural and urban transport services, school transport services, incoming tourism, out bond tourism and general hire) in Ireland on a commercial basis.

##### B.2. The allegations made by the complainant

- (15) The complaint by *Coach Tourism and Transport Council* concerns the financing of the public bus transport services (annual operating compensation payments, upgrading and replacement of buses), and furthermore, the financing of the transport infrastructure (passenger facilities and bus garage at Harristown) and disability awareness training in Ireland for the period 2000 to 2006. The complainant alleges that the financing of the above mentioned measures by the Irish authorities may involve unlawful State aid.



- (16) In particular, the complainant allege that the financing of the public bus transport services operated by *Dublin Bus* and *Irish Bus* does not comply with the provisions of Council Regulation (EEC) No 1191/69, as regards the absence of the clearly defined public service obligation and the lack of transparency in the method used to provide the annual operating compensation payments.
- (17) In addition, the complainant allege that the following aspects confer a competitive advantage to *Dublin Bus* and *Irish Bus*:
- financing of the expansion and upgrade of the bus fleet as it appears that the use of the buses is not limited to the public transport services;
  - financing of the infrastructure not open to private operators;
  - financing of Disability awareness training not open to private operators.

### B.3. Beneficiaries

- (18) The companies under consideration as recipients of alleged unlawful State aid are *Irish Bus* (also called 'Bus Éireann') and *Dublin Bus* (also called 'Bus Átha Cliath'). These *Irish Bus* operators are limited companies, 100 % owned by CIÉ<sup>(2)</sup> (Córas Iompair Éireann, the Irish Transport Board).

#### *Irish Bus*

- (19) *Irish Bus* as a subsidiary of CIÉ provides bus services throughout Ireland with the exception of Dublin City using its own and sub-contractor resources. The provided bus services include long distance bus services (including Expressway and Eurolines bus services to Britain and Europe), urban, suburban, regional city and town bus services (including e.g. town services in Athlone, Balgriggan, Drogheda, Dundalk, Navan and Sligo, commuter bus services in and radiating from Dublin, Cork, Limerick, Galway and Waterford), school transport services and ancillary services, such as coach and bus hire, vehicle testing, contract maintenance, parcels delivery, etc.
- (20) The school transport services are operated under contract with the *Department of Education and Science* on a *cost recovery basis* and amounted to approximately 47 % of the total customer journeys<sup>(3)</sup> of *Irish Bus* in year 2005. During 2004 *Irish Bus* introduced new school transport services, mainly in the area of transport for children with special needs. Hence, the school transport fleet has been upgraded by accessible vehicles for mobility-impaired children in recent years.

#### *Dublin Bus*

- (21) The prime activity of *Dublin Bus* is providing urban and suburban bus services for the Dublin Metropolitan Area (including Dublin city and county as well as contiguous areas). In addition, *Dublin Bus* operates connections within Ireland and places outside (including a network of

bus routes in Ireland, Airport Services, Nitelink and sight-seeing tours).

### B.4. Legal framework describing the public service tasks

#### B.4.1. Transport Acts

- (22) Article 15(1) of the *Transport Act, 1950* has imposed on the CIÉ as a general duty 'to provide or secure or promote the provision of an efficient, economical, convenient and properly integrated system of public transport' for passengers by road taking into account the safety of operation and the encouragement of national economic development.
- (23) Furthermore, the *Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986* defines the principal objectives and duties of *Irish Bus* and *Dublin Bus*. Accordingly, Article 8(2) of the *Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986* stipulates, that 'the principal object of the Irish bus company shall be stated in its memorandum of association to be to provide, within the State and between the State and places outside the State, a passenger service by road, except in so far as such a service is provided by the Dublin bus company, and to provide ancillary services and for those purposes to exercise functions in that behalf conferred on the Board by the Act of 1950 or any other enactment'.
- (24) Respectively, Article 8(3) of the above mentioned *Transport Act* specifies, that 'The principal object of the Dublin bus company shall be stated in its memorandum of association to be to provide a passenger service by road for the city and county of Dublin and contiguous areas and to provide ancillary services, within the State and between the State and places outside the State, and for those purposes to exercise functions in that behalf conferred on the Board by the Act of 1950 or any other enactment'.
- (25) In addition, according to Article 8(10) of the *Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986*, CIÉ and its bus companies shall take into account the social role of this transport board and the need to maintain public transport services to the maximum extent possible within the available financial resources.
- (26) Furthermore, the Irish authorities explained, that the standard journey fares (including the adult standard journey fares on all categories of services and also school child fares on city services)<sup>(4)</sup> charged by *Dublin Bus* and *Irish Bus* are subject to the control of the *Minister of Transport* in terms of the maximum fares that could be charged. Furthermore, both bus operators are not permitted to increase these fares without the prior consent of the *Department of Transport*. Fares charged by private operators are not subject to any notification or control procedures.
- (27) Since 10 January 2001 both CIÉ bus operators are required by a Ministerial direction<sup>(5)</sup> to notify to the *Department of Transport* proposed new services or proposed changes to existing services at least four weeks prior to their introduction. Such notification by CIÉ bus operators must be supported by full details of the

<sup>(2)</sup> CIÉ is a State owned statutory corporation, which had been set up by the *Transport Act, 1950*. The *Transport Act, 1950* and *Transport Act, 1958* set out the general duties of CIÉ and the obligations required. Under the terms of the *Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986* CIÉ had been requested to form for operational purposes three limited liability companies: *Irish Rail*, *Irish Bus* and *Dublin Bus*.

<sup>(3)</sup> Annual Report and Financial Statement for year 2005, [http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

<sup>(4)</sup> Irish Competition Authority — Report on bus and rail passenger transport sector pursuant to section 11 of the Competition act 1991.

<sup>(5)</sup> According to the Article 26(1) of the *Transport (Re-organisation of Córas Iompair Éireann) Act, 1986*, the Minister may give the Board a direction in writing to the policy in relation to the functions of the Board and the companies.

services proposed. Where the *Department of Transport* determines that proposed services would conflict with an existing licensed passenger road service, CIÉ companies are requested to formally seek the consent of the Minister of Transport under Article 25 of the *Transport Act, 1958*.

#### B.4.2. Memoranda of Understanding

- (28) Since 2003, the payment of compensation to CIÉ has been the subject of *Memoranda of Understanding* with each of the CIÉ companies. The Irish authorities explained that the *Memoranda of Understanding* identify the quality (incl. customer service quality, cleanliness, bus age, accessibility, etc.) and quantity (incl. number of buses, operated kilometres, customers carried, etc.) of services to be provided by each of the companies in return for the Exchequer payments. Furthermore, the financial and operational requirements and monitoring and also reporting arrangements are regulated by the *Memoranda of Understanding*. Since 2005, payment of a fixed portion of the subvention for each of the operating companies is conditional on meeting certain performance criteria laid down in the agreed *Memoranda of Understanding*.
- (29) Furthermore, according to the *Irish Competition Authority Report* <sup>(6)</sup>, the *Department of Social Community and Family Affairs* operates free travel schemes for various segments of the population by contractual arrangement with CIÉ. The Commission has no further information concerning the terms of this contract.

#### B.4.3. Agreements concerning the school transport scheme

- (30) *Irish Bus* operates a school transport scheme on the basis of a contract with the *Department of Education and Science* on a cost recovery basis as mentioned above. Some of these services are sub-contracted by *Irish Bus* to other bus operators. The Commission has no further information concerning the terms of contract, the revenues and the costs of the provided school transport services.

#### B.4.4. National Development Plan

- (31) Operational development programmes for the recipient companies are based on the *National Development Plan* (hereinafter 'NDP'), which runs over a period of seven years <sup>(7)</sup>. The Irish NDP covers all sectors of the economy and has as its main objectives the improvement of the Irish economic and social infrastructure. The activities of the NDP are financed through public, private and EU-funds <sup>(8)</sup>.

<sup>(6)</sup> Irish Competition Authority — Report on bus and rail passenger transport sector pursuant to section 11 of the Competition Act 1991.

<sup>(7)</sup> The NDPs in questions are the NDP for the period of years 1993-1999, 2000-2006 and the recently published NDP 2007-2013; see: <http://www.ndp.ie>

<sup>(8)</sup> The European Commission approved by the decision of 7 December 2000 (SG (2000) D/109196) the operational programme for Economic and Social Infrastructure forming part of the Community Support Framework for Community structural assistance in the Border, Midland and Western region under Objective 1 and the Southern and Eastern region qualifying for transitional support under Objective 1 in Ireland. The total assistance from the Structural Funds granted under this operational programme amounts to EUR 854,8 million. The required national participation (from the public sector) amounts to EUR 624,7 million. This Commission Decision is without prejudice to the Commission's position on aid schemes falling within Article 87(1) of the EC Treaty that are included in the assistance package.

- (32) The related operational programmes are Operational programme for Transport 1993-1999 and *Economic and Social infrastructure operational programme 2000-2006* <sup>(9)</sup> (hereinafter: 'ESIOP').

#### B.5. Detailed description of the measures

- (33) It appears therefore from the information the Commission has at its disposal that the support granted to *Irish Bus* and *Dublin Bus* takes several forms, which can be categorised as following:
- Annual operating compensation for urban, suburban and regional bus services — School transport scheme
  - Grants under the National Development Plan
    - Financing of new buses
    - Infrastructure
  - Financing of Disability Awareness Training.

##### B.5.1. Annual operating compensation for urban, suburban and regional bus services

- (34) The Irish government supports CIÉ in the pursuit of its duties set up in the further above mentioned Transport Acts through the payments of compensation.
- (35) The amount of compensation is determined annually in advance and is subject to the further above mentioned *Memoranda of Understanding*. The compensation is paid on a monthly basis to CIÉ which allocates the funds between its bus and rail companies for loss making services.
- (36) Since 1996, the Irish authorities have provided the following annual compensation payments to the CIÉ for its bus operators. The Commission does not have any information available with regard to the years 2006 and 2007:

##### Annual subvention payments in Million EUR

Year	Dublin Bus	Irish Bus
1996	4 635	4 317
1997	8 888	6 984
1998	11 294	7 111
1999	16 816	7 377
2000	41 189	15 757
2001	54 316	24 157
2002	56 063	21 766
2003	53 867	22 856
2004	61 810	23 998
2005	64 900	25 199

<sup>(9)</sup> The ESIOP provides for infrastructural investment in six priority areas: national roads, public transport, environmental infrastructure, sustainable energy, housing and health facilities.

- (37) The annual compensation payments received during the year in respect of urban, suburban and regional bus services are dealt with in the profit and loss accounts<sup>(10)</sup> as follows. The Commission does not have detailed information regarding the years 2006-2007:

**Irish Bus: Net Surplus/deficit analysis for public services (\*)**

in 000 EUR

	2003	2004	2005
Revenue	59 778	63 388	64 724
Costs	(88 780)	(90 406)	(94 055)
<b>Surplus/deficit before State grant</b>	<b>(29 002)</b>	<b>(27 018)</b>	<b>(29 331)</b>
Annual State grant	22 856	23 999	25 200
<b>Surplus/deficit for year</b>	<b>(6 146)</b>	<b>(3 019)</b>	<b>(4 131)</b>
Surplus from Commercial and School transport sector	7 693	8 795	7 656
<b>Surplus/deficit</b>	<b>1 547</b>	<b>5 776</b>	<b>3 525</b>

(\*) Including regional and city Services.

Source: Annual Reports and Financial Statements 2003-2005, [http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

**Dublin Bus: Net Surplus/deficit analysis for public services (\*)**

in 000 EUR

	2003	2004	2005
Revenue	162 405	165 313	168 359
Costs	(212 049)	(228 469)	(235 804)
<b>Surplus/deficit before State grant</b>	<b>(49 644)</b>	<b>(63 156)</b>	<b>(67 445)</b>
Annual State grant	53 867	61 810	64 900
<b>Surplus/deficit for year</b>	<b>4 223</b>	<b>(1 346)</b>	<b>(2 545)</b>
Surplus from Commercial activities	3 171	3 385	4 541
<b>Surplus/deficit</b>	<b>7 394</b>	<b>2 039</b>	<b>1 996</b>

(\*) Including City and suburban services.

Source: Annual Reports and Financial Statements 2003-2005, [http://www.dublinbus.ie/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.dublinbus.ie/about_us/annual_reports.asp)

- (38) The Irish authorities clarified that according to the Transport Acts the urban, suburban and regional services (so-called 'Stage Carriage and City services') of *Irish Bus* fall under a Public Service Obligation. The long distance bus services (so called 'Expressway services') and other so called 'commercial services' (e.g. *Dublin Bus* tours and international services) operated by *Irish Bus* and *Dublin*

*Bus*, do not receive any State support. Hence, profits generated by those services are used to cross-subsidise loss making services.

- (39) The Irish authorities stated that, for instance in the case of *Irish Bus*, the real operating costs for urban, suburban, regional and long distance services are allocated on the basis of metrics derived from prior period real costs, independent studies of *Irish Bus* operations, number of buses and mileage. The operating costs in the financial statements consist of:

- (a) payroll and related costs;
- (b) materials and services (including fuel and lubricants, materials, road tax and licences, rent, rates and operating lease rentals, auditors' remuneration, other contractors, third party and employer's liability claims etc.);
- (c) depreciation (the investment grant amortisation is subtracted from the calculated depreciation of tangible fixed assets in order to avoid a double-subsidisation).

B.5.2. School transport scheme

- (40) As regards the school transport scheme, at the current stage the Commission does not have any information concerning the conditions and the amount of the compensation paid by Irish authorities.

B.5.3. Grants under the National Development Plan

- (41) As described previously, among the areas benefiting from State intervention through ESIOP investments are public transport services and infrastructure. From the information at the disposal of the Commission, it appears that the Exchequer has funded the expansion and upgrade of passengers facilities (e.g. bus stations) and rolling stock over the period 1999 to date and 2000 for *Dublin Bus* and *Irish Bus*, respectively, as follows (the Commission does not have information concerning the years 2006-2007):

**Grants in Million EUR**

Year	Dublin Bus		Irish bus	
	Exchequer	EU-Funds	Exchequer	EU-Funds
2000	22 535	14 862	6 478	
2001	22 065	1 461	19 900	
2002	28 014		2 816	0,635
2003	12 691		15 062	1 356
2004	7 262		3 332	
2005	9 611		1 509	
	102 178	16 323	49 097	1 991
Total	118 501		51 088	

<sup>(10)</sup> In the annual report and financial statements for the years 2000 and 2001 for both bus operators are the revenues and costs for the public services not declared.

- (42) In the financial statements the **investment grants** under the NDP scheme are credited to the balance sheet position as *deferred income* as they **become receivable**. They are amortised to the profit and loss account on the same basis as the related assets are depreciated.
- (43) According to the published financial statements for 2000-2005 (the Commission does not have information concerning the years 2006-2007), *Irish Bus* has since year 2000 received grants of approximately EUR 41,8 million. Furthermore, approximately EUR 5,0 million has been transferred to its current liabilities accounts.

#### Irish Bus — Grants (\*)

*in EUR 000*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Balance at 1 January	0	6 162	22 252	21 877	27 268	26 103
Received and receivable	6 478	17 270	2 616	8 646	2 984	3 824
Transfer to profit and loss account	(316)	(1 180)	(2 991)	(3 255)	(4 149)	(3 955)
Balance carried forward	6 162	22 252	21 877	27 268	26 103	25 972
Transfer to current liabilities	0	(1 180)	(3 113)	(4 150)	(4 850)	(4 962)
Balance at 31 December	6 162	21 072	18 764	23 118	21 253	21 010

(\*) Deferred income account.

Source: Annual Reports and Financial Statements 2000-2005,  
[http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

- (44) *Dublin Bus* has since 2000 received, according to the published financial statements, approximately EUR 79,7 million. An amount of approximately EUR 11,1 million has been transferred to its current liabilities. The Commission does not have information concerning the years 2006-2007.

#### Dublin Bus — Grants (\*)

*in EUR 000*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Balance at 1 January	37 235	57 265	66 300	72 868	66 589	55 358
Received and receivable	24 728	17 059	17 753	6 172	3 037	10 923
Transfer to profit and loss account (**)	(4 698)	(8 024)	(11 185)	(12 451)	(14 268)	(11 238)
Balance carried forward	57 265	66 300	72 868	66 589	55 358	55 043
Transfer to current liabilities	(8 024)	(9 517)	(11 795)	(12 013)	(10 671)	(11 140)
Balance at 31 December	49 241	56 783	61 073	54 576	44 687	43 903

(\*) Deferred income account.

(\*\*) Transfer to profit and loss account include amortisation of capital grants and revenue grants.

Source: Annual Reports and Financial Statements 1999-2005,  
[http://www.dublinbus.ie/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.dublinbus.ie/about_us/annual_reports.asp)

## B.5.3.1. Financing of new buses

- (45) In order to increase the attractiveness of the public transport services, to meet the increasing demand and to improve the accessibility of the buses for people with mobility and sensory impairments the Exchequer has funded the expansion and upgrade of rolling stock for *Irish Bus* and *Dublin Bus* as follows (no information is available for the years 2006-2007):

Year	Dublin Bus			Irish Bus	
	Exchequer Funded	Part Ex Funded	Own resources	Exchequer Funded	Own resources
2000	81	37	107	54	94
2001	45	0	11	70	27
2002	53	0	0	10	0
2003	0	32	58	38	30
2004	0	0	36	0	68
2005	20	0	50	0	30
Total $\Sigma$	199	69	262	172	249
in %	38 %	13 %	49 %	41 %	59 %
Total number of new vehicles	530			421	

The Irish authorities note, that the buses funded by the Exchequer are used for all services except on routes which are operated as 'commercial services', e.g. *Irish Bus's* Expressway services and *Dublin Bus's* tour buses and private hire. The Commission has no information at this stage as to whether the Exchequer also finances buses which are used for school transport services. According to the report <sup>(1)</sup> provided by the Irish authorities to the Commission concerning the implementation of Regulation (EC) No 1191/69, in 2006 *Irish Bus* received grants (EUR 19,2 million) for the expansion or upgrade of the school bus fleet. Furthermore, the Irish authorities announced funding of further upgrading and expansion of the bus fleet in the coming years <sup>(12)</sup>.

- (46) The Commission notes that the Irish authorities did not provide any information concerning the amount and the aid intensity of investment grants used for financing the expansion and the upgrade of the rolling stock of *Irish Bus* and *Dublin Bus*.
- (47) According to their financial statements, *Irish Bus* and *Dublin Bus* undertook the following investments in rolling stock to be used in all operated services (no information is available for the years 2006-2007):

**Irish Bus: Road Passenger Vehicles**

in EUR 000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total $\Sigma$
Additions/Investments	34 346	22 590	3 804	15 517	17 498	12 466	106 221

Source: Annual Reports and Financial Statements 2000-2005,  
[http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

**Dublin Bus: Road Passenger Vehicles**

in EUR 000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total $\Sigma$
Additions/Investments	55 565	18 964	14 991	22 678	10 432	20 369	142 999

Source: Annual Reports and Financial Statements 1999-2005,  
[http://www.dublinbus.ie/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.dublinbus.ie/about_us/annual_reports.asp)

<sup>(1)</sup> Letter of 5 April 2007 registered on 16 April 2007 under reference A/29414.

<sup>(12)</sup> See: <http://www.transport.ie/press/pressrel/?lang=ENG&loc=2126>

### B.5.3.2. Financing of infrastructure

- (48) The investment grants provided by the Exchequer and EU-Funds for the building of infrastructure have been used for the upgrading of passenger facilities such as bus stations and bus stops of *Irish Bus* and garages for the parking and maintenance of bus fleets of *Dublin Bus*. The physical access to these infrastructure facilities is limited to *Irish Bus* and *Dublin Bus*.

#### *Bus station and bus stops upgrades and improvement of accessibility for mobility impaired people*

- (49) The Irish *Department of Transport* has in 2004 started, on the basis of the *Disability Bill 2004 — Outline Sectoral Plan for Accessible Transport*, an operational programme in order to improve the accessibility of public transport (upgrading of passengers' facilities including bus stations and bus stops).
- (50) *Irish Bus* is owner of nine bus stations located around the country. These bus stations have been financed by *Irish Bus* (apart from the investment aid grant outlined below). As these are exclusively CIÉ facilities, the company has not opened them to other bus operators.
- (51) In the *Dublin Bus* area there are about 4 500 bus stops and in the urban areas, where *Irish Bus* operates, there are about 700 bus stops with further 800 bus stops in rural areas. The Commission has no further information whether these bus stops are open to all competitors.
- (52) The Irish government has provided *Irish Bus* with NDP capital funding in order to upgrade station facilities as part of an overall effort to increase the attractiveness of public transport and to provide better facilities for mobility impaired people. The total State funding (EUR 7,2 million) provided for these purposes in the last five years to *Irish Bus* was as follows:

(a) for upgrading station facilities	EUR 2,5 million
(b) for improving accessibility	EUR 4,7 million

- (53) According to the information published in the Annual report and financial statements<sup>(13)</sup> of *Irish Bus* in order to improve the accessibility of the bus stations for mobility-impaired passengers EUR 4,9 million was spent for the refurbishment of the bus stations in Sligo, Ballina, Letterkenny, Galway, Cork, Monaghan, Tralee and Dublin. Further refurbishment work was carried out in 2005 in order to improve the accessibility of Cavan Bus Station. The costs of this project was EUR 0,37 million<sup>(14)</sup>.
- (54) Furthermore, in January 2005 the EUR 4 million re-development of the Parnell Bus Station in Cork was completed. The completion of a new Tralee Bus/Rail Station was scheduled for the year end 2006. This project amount to EUR 1,8 million and is funded by the NDP<sup>(15)</sup>.

#### *Bus garage facilities*

- (55) The bus garage at Harristown for *Dublin Bus* fleet was brought into service in 2004. The Irish authorities clar-

fied that this bus garage was necessary in order to provide accommodation for the additional fleet.

- (56) Furthermore, the Irish authorities stated that *Dublin Bus* has financed its garage and maintenance facilities by itself over the years.
- (57) Nevertheless, the Irish authorities clarified that this bus garage (Harristown) was financed by State resources through the EISOP during 2001 and 2004 as part of an integrated effort to improve public transport services in the Greater Dublin Area. The Commission has no further information about the total amount of State grants and total costs of the bus garage at Harristown.

### B.5.3.3. Financing of Disability Awareness Training

- (58) The Department of Transport is committed to develop accessible public transport services for the greater number of people with mobility and sensory impairments. Accordingly, the Department of Transport have been supporting *Disability Awareness Training* as a key element for the proper delivery of services by public and private transport operators. The bus operators are using this aid for Disability Awareness training especially aimed at front line staff (such as drivers and ticketing staff) and it should also be a feature of an on-the-job training for supervisors and managers.
- (59) The following bus operators have a disability awareness training programmes in place: *Irish Bus*, *Dublin Bus* and *Veolia Transport*. Disability awareness training for Railway Procurement Agency staff is scheduled during 2006 with some critical staff having already received training.
- (60) The Commission notes that it has no information concerning either the budget of the measure or the conditions.
- (61) The Irish authorities stated that under the Sectoral Plan 'Transport Access for All' the Department of Transport is now actively considering the question of providing support for disability awareness training for the private bus and coach operator sector and is awaiting a formal application from the *Coach Tourism and Transport Council* in that regard.

## C. LEGAL ASSESSMENT

- (62) According to the Article 87(1) of the EC Treaty 'any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market'.
- (63) Therefore, it has to be examined whether, first, the measures the Irish government has in place to support bus transport services constitute State aid in the sense of Article 87(1) of the EC Treaty, and, second, should these measures constitute State aid, whether such an aid is compatible with the common market.

<sup>(13)</sup> Annual Report and Financial Statement for year 2004, [http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

<sup>(14)</sup> Annual Report and Financial Statement for year 2005, [http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

<sup>(15)</sup> Annual Report and Financial Statement for year 2005, [http://www.buseireann.ie/site/about\\_us/annual\\_reports.asp](http://www.buseireann.ie/site/about_us/annual_reports.asp)

(64) The concept of State aid applies to any advantage granted directly or indirectly, financed out of State resources, granted by the State itself or by any intermediary body acting by virtue of powers conferred on it.

(65) Further, the measures can only constitute State aid if the beneficiary performs an activity which is to be considered as an economic activity, and thus, the beneficiary performing it can be regarded as an undertaking within the meaning of Article 87(1) of the EC Treaty. The Court of Justice (hereinafter 'ECJ') considers as an economic activity 'any activity consisting in offering goods and services on a given market' <sup>(16)</sup>.

(66) On this latter regard, the Commission notices that *Dublin Bus* and *Irish Bus* operate bus services and receive fares, thus, they perform an activity which has to be considered as an economic activity.

### C.1. Period under examination

(67) The Commission notes, that at the time the Transport acts (in 1950 and 1986) and the first National Development Plan (in 1993) described previously have been put into effect, the market for the public transport services (including urban, suburban and regional transport markets) had been closed for the competition throughout the Community.

(68) At the point in time these potential aid measures were put into place, they hence did not constitute State aid, as they did not have the potential to distort competition, the relevant markets being closed to competition.

(69) Subsequently, in the Case *Altmark Trans* the Commission argued that '... since 1995 eight Member States have voluntarily opened certain urban, suburban or regional transport markets to competition from undertakings from other Member States and that there are a number of examples of transport undertakings from one Member State pursuing activities in another Member State. That opening up of the market in certain Member States shows that intra-Community trade is not only a possibility but already a reality' <sup>(17)</sup>. The Court accepted this reasoning. Hence, the Commission in its subsequent decision practice takes 1995 as the year at which the market for public transport services has been *de facto* opened to competition in parts of the common market. As of 1995, the measures mentioned in the previous paragraph might therefore constitute State aid.

(70) The Commission observes, as pointed out in *Altmark Trans*, that the market for the transport services had not been opened following a liberalisation of an activity by Community law, but rather a result of independent and spontaneous decisions of some Member States. Accordingly, the Commission concludes that all measures which were already in force in 1995 have to be considered as constituting existing State aid in the sense of

Article 1(b)(v) of Regulation (EC) No 659/1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the Treaty <sup>(18)</sup> (hereinafter: 'Regulation (EC) No 659/1999').

(71) With respect to the compensation payments for public service obligations, initially based solely on the 1950 and the 1986 Transport acts, the Commission notes a substantial modification of the compensation system has taken place in 2003, with the introduction of yearly Memoranda of Understanding, detailing the quality and the quantity of the services to be provided as well as the precise amount of compensation to be paid. Hence, the Commission considers that payments for public service compensations as of 2003 constitute new aid in the sense of Article 1(c) of Regulation (EC) No 659/1999, as the Memoranda of Understanding substantially alter the previous compensation mechanism.

(72) With respect to the payments based on the National Development Plan, the Commission considers that the National Development Plans 2000-2006 and 2007-2013 have substantially altered the National Development Plan 1993-1999, and hence are to be considered as new aid in the sense of Article 1(c) of Regulation (EC) No 659/1999.

### C.2. Compensation for public bus transport services: operating compensation for urban, suburban and regional bus services, financing of new buses and the school transport scheme

#### C.2.1. Existence of State aid

##### C.2.1.1. State resources

(73) Pursuant to the information provided by the Irish authorities *Dublin Bus* and *Irish Bus* receive a financial contribution, directly by the Irish authorities or channelled through CIÉ which comprises State resources, for costs arising from the operation of public bus transport services (urban, suburban and regional connections; and the purchase of rolling stocks) and the operation of the school transport services. Therefore, the Commission considers that the condition of granting aid by a Member State or through State resources is therefore satisfied.

(74) The Commission invites the Irish authorities to provide further clarifications concerning the procedure used for financing the purchase of rolling stocks, in particular whether the grants are paid directly to *Dublin Bus* and *Irish Bus* or channelled through CIÉ.

##### C.2.1.2. Economic advantage

(75) Furthermore, the measure must confer an economic advantage which the recipient undertaking would not have obtained under normal market conditions.

<sup>(16)</sup> ECJ Case C-180-184/98, *Pavel Pavlov*, No 75 ; Case C-35/96 *Commission v Italy*, No 36; Case 118/85, *Commission v Italy*, No 7.

<sup>(17)</sup> Case C-280/00, *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg*, paragraph 69.

<sup>(18)</sup> Council Regulation No 659/1999 of 22 March 1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty.

- (76) However, the European Court of Justice (ECJ), in the *Altmark judgment* <sup>(19)</sup>, has considered that 'where a State measure must be regarded as compensation for the services provided by the recipient undertakings in order to discharge public service obligations (...) such a measure is not caught by Article 87(1) of the Treaty' provided that the following criteria are fulfilled:
- '(a) First, the recipient undertaking is actually required to discharge public service obligations, and those obligations have been clearly defined.
  - (b) Second, the parameters on the basis of which the compensation is calculated have been established beforehand in an objective and transparent manner.
  - (c) Third, the compensation does not exceed what is necessary to cover all or part of the costs incurred in discharging public service obligations, taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging those obligations.
  - (d) Fourth, where the undertaking which is to discharge public service obligations, is not chosen in a public procurement procedure, the level of compensation needed has been determined on the basis of an analysis of the costs which a typical undertaking, well run and adequately provided with means of transport so as to be able to meet the necessary public service requirements, would have incurred in discharging those obligations, taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging the obligations.' <sup>(20)</sup>.
- (77) At the current stage, the Commission has no information on whether and how the Irish authorities apply the *Altmark* criteria.
- (78) As regard the first criterion at the current stage the Commission has doubts if the public service obligations have been clearly defined (see below).
- (79) As regards the second criterion, the compensation for *Irish Bus* and *Dublin Bus* is subject to the terms of the Memoranda of Understanding. As the Memoranda of Understanding refer only to an overall amount that will be paid in the corresponding year, at the current stage the Commission does not have sufficient information at its disposal to be able to determine whether the parameters on the basis of which the compensation is calculated have been established beforehand in an objective and transparent manner. Also in case of the school transport scheme, the Commission is not able to determine whether the parameters on the basis of which the compensation is calculated have been established beforehand in an objective and transparent manner.
- (80) As regard the third criterion, in case of *Dublin Bus* the compensation exceeds the difference between revenues and losses in the period 2002 to 2003 (see table in point 34). The difference amounts to 0,8 % in 2002 and 8,51 % in 2003. As the third criterion requires taking also into account a reasonable profit, the above mentioned differences could be considered as a reasonable profit. However, at the current stage the Commission has not sufficient information at its disposal to determine whether the profit margin in 2003 amounting to 8,51 % can be considered as reasonable. Furthermore, according to the information currently at the disposal of the Commission there are doubts on whether *Dublin Bus* and *Irish Bus* have not been overcompensated for the purchase of rolling stocks (see further below). Also in case of school transport scheme, the Commission at the current stage on basis of information at its disposal cannot exclude overcompensation for these services.
- (81) With regard to the fourth *Altmark* criterion, the Irish authorities have submitted that the imposition of public service obligations on the CIÉ bus operators and the compensation for these obligations were contained in the Transport Act, 1950 and Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986.
- (82) As explained further above in the description of the measure, since 2003 the payment of compensation to CIÉ bus operators has been the subject of Memoranda of Understanding. On the basis of the information at its disposal it is not clear to the Commission, if the Memoranda of Understanding between the Irish authorities and both bus operators has been preceded by a public tendering procedure. Also in case of the school transport scheme, the Irish Department of Education and Science has concluded a contract on the cost recovery basis. On the basis of the information at disposal of the Commission it is not clear, if this contract has been preceded by a public tendering procedure. In the event the Memoranda of Understanding and contract concerning the school transport scheme have not been preceded by a public tendering procedure, the Commission invites the Irish authorities to provide a justification.
- (83) Accordingly, if *Dublin Bus* and *Irish Bus* have not been chosen through a public procurement procedure, in order to fulfil the fourth *Altmark* criterion, the Irish government has to prove that the level of compensation needed has been determined on the basis of an analysis of the costs which a typical undertaking, well run and adequately provided with means of transport so as to be able to meet the necessary public service requirements, would have incurred in discharging those obligations, taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging the public obligations.
- (84) The Commission considers that the Irish authorities have not yet provided enough information to be able to reach such a conclusion. Therefore, the Commission invites Irish authorities to provide further information supporting all four criteria set out in the *Altmark* judgement.
- (85) As the Commission has doubts that the *Altmark* criteria have been fulfilled in the present case, the measures at issue could confer to *Dublin Bus* and *Irish Bus* with an advantage in the sense of Article 87(1) of the EC Treaty.

#### C.2.1.3. Distortion of Competition and affect of trade between Member States

- (86) It furthermore needs to be verified whether the economic advantage granted from State resources is liable to distort competition and to thereby affect trade between Member States.

<sup>(19)</sup> Case C-280/00, *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg* [2003] ECR I-7747.

<sup>(20)</sup> *Ibidem*, paragraph 95.



(87) In this respect, as the *Altmark* judgment <sup>(21)</sup> points out:

'It is not impossible that a public subsidy granted to an undertaking which provides only local or regional transport services and does not provide any transport services outside its State of origin may none the less have an effect on trade between Member States' <sup>(22)</sup>.

Where a Member State grants a public subsidy to an undertaking, the supply of transport services by that undertaking may for that reason be maintained or increased with the result that undertakings established in other Member States have less chance of providing their transport services in the market in that Member State (see, to that effect, Case 102/87 France v Commission [1988] ECR 4067, paragraph 19; Case C-305/89 Italy v Commission [1991] ECR I-1603, paragraph 26; and Spain v Commission, paragraph 40).

In the present case, that finding is not merely hypothetical, since, as appears in particular from the observations of the Commission, several Member States have since 1995 started to open certain transport markets to competition from undertakings established in other Member States, so that a number of undertakings are already offering their urban, suburban or regional transport services in Member States other than their State of origin.

Finally, according to the Court's case-law, there is no threshold or percentage below which it may be considered that trade between Member States is not affected. The relatively small amount of aid or the relatively small size of the undertaking which receives it does not as such exclude the possibility that trade between Member States might be affected (see *Tubemeuse*, paragraph 43, and *Spain v Commission*, paragraph 42).

The second condition for the application of Article 92(1) of the Treaty, namely that the aid must be capable of affecting trade between Member States, does not therefore depend on the local or regional character of the transport services supplied or on the scale of the field of activity concerned.

(88) The Commission thus considers the public financing at issue in the current case might affect inter-state trade and distort or threaten to distort competition inside this market.

#### C.2.1.4. Conclusion: Possible existence of State aid

(89) Accordingly, the Commission can not exclude at this stage that the measure constitutes State aid in the sense of Article 87(1) of the EC Treaty.

(90) Therefore, the Commission invites the Irish authorities to provide detailed information concerning the terms and conditions of contracts for the operation of public transport and school transport services including the procedures under which such contracts are concluded.

<sup>(21)</sup> Case C-280/00, *Altmark*, cited above, paragraph 82.

<sup>(22)</sup> Case C-280/00, *Altmark*, cited above, paragraph 77 and following.

#### C.2.2. Compatibility of the measure

(91) The Irish authorities stated that 'the capital aid granted to the CIÉ companies under the transport priority of the Economic and Social Infrastructure Operational Programme is covered by the block exemption in Article 73 [ex Article 77] of the Treaty relating to the needs of co-ordination of transport and obligations of public services. The Dublin Public Transport and National Public Transport measures accordingly comply with State Aid rules.'

(92) Article 73 of the EC Treaty contains rules for the compatibility of State aid in the area of coordination of transport and public service obligation in transport. The Commission considers in its constant practice that Article 73 constitutes *lex specialis* with respect to Article 87(2) and Article 87(3), as it contains special rules for the compatibility of State aid.

(93) Article 73 can not be applied directly, but only through the three Council Regulations which have been adopted under it (Council Regulations (EEC) No 1191/69, (EEC) No 1192/69 and (EEC) No 1107/70) <sup>(23)</sup>.

##### C.2.2.1. Relevant Council Regulation: Regulation (EEC) No 1191/69

(94) The beneficiaries in question — *Irish Bus* and *Dublin Bus* — operate scheduled and other bus services, and therefore, they are undertakings which operate services in transport by road.

(95) Regulation (EEC) No 1191/69 <sup>(24)</sup> can be applied only if the beneficiary constitutes an undertaking which operates services in transport by rail, road or inland waterway according to Article 1(1) subparagraph 1 of the Regulation.

(96) The Irish authorities declared that they have not exempted *Dublin Bus* and *Irish Bus* from the scope of the Regulation (EEC) No 1191/69 according to Article 1(1) subparagraph 2 of the Regulation (EEC) No 1191/69.

(97) As *Irish Bus* and *Dublin Bus* operate road transport services within the scope of the Regulation and are not exempted from its application, the relevant legal basis is Regulation (EEC) No 1191/69.

##### C.2.2.2. The choice of the option for compensation according to Regulation (EEC) No 1191/69

(98) Article 1(3) of Regulation (EEC) No 1191/69 stipulates the termination of all obligations inherent in the concept of the public services by the competent authorities. However, according to Article 1(4) of the Regulation the competent authorities of the Member States may conclude public service contracts (Section V of the Regulation) or according to Article 1(5) they may decide to maintain or to impose public service obligations for urban, suburban and regional passenger transport services (Section II, III and IV of the Regulation).

<sup>(23)</sup> Case C-280/00, *Altmark*, cited above, paragraphs 101, 105, 106, 107.

<sup>(24)</sup> Of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligation inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway (OJ L 156, 28.6.1969, p. 1), as modified by Regulation (EEC) No 1893/91 (OJ L 169, 29.6.1991, p. 1).

(99) Therefore, it is necessary to verify whether the Irish authorities concluded public service contracts with *Dublin Bus* and *Irish Bus* or decided to maintain the imposed public service obligation.

**C.2.2.2.1. Doubts concerning the qualification of public service contracts within the meaning of Regulation (EEC) No 1191/69**

(100) As described previously (see sub-section Memoranda of Understanding) as from the year 2003 the conditions and the amount of the annual compensation by the Irish authorities to *Dublin Bus* and *Irish Bus* have been subject of Memoranda of Understanding. The Irish authorities have declared that they do not consider the Memoranda of Understanding with *Dublin Bus* and *Irish Bus* as public service contracts.

(101) Article 14(1) subparagraph 1 specifies the definition of the 'public service contract' within the meaning of Regulation (EEC) No 1191/69 as follows: "A public service contract shall mean a contract concluded between the competent authorities of a Member State and a transport undertaking in order to provide the public with adequate transport services". Furthermore, Article 14(1) subparagraph 2 and (2) identifies the terms and conditions which have to be included in the 'public service contract'.

(102) The Irish authorities have explained that they do not consider the *Memoranda of Understanding with Dublin Bus and Irish Bus* to be public services contracts.

(103) However, according to the *Irish Competition Authority Report* <sup>(25)</sup> the concept of public service obligation concerning public bus transport services has been withdrawn in order to be replaced by public service contracts, which specify the specific service levels and performance standards.

(104) As described previously, the Memoranda of Understanding contains quality (incl. customer service quality, cleanliness, bus age, accessibility, etc.) and quantity (incl. number of buses, operated kilometres, customers carried, etc.) requirements as well as duration of services to be provided by each of the companies in return for the Exchequer payments. These are also conditions, which should be covered by public service contracts. Therefore, although the Irish authorities have provided the Commission with the Memoranda of Understanding concluded for the year 2007 with *Dublin Bus* and *Irish Bus*, on the basis of the information currently at its disposal, the Commission cannot exclude that the Memoranda of Understanding should be considered as public service contracts within the meaning of the Regulation.

(105) Similarly, as regards school transport scheme, on the basis of the information currently at its disposal, the Commission is not able to qualify the Agreements between Irish authorities with *Dublin Bus* and *Irish Bus*.

<sup>(25)</sup> Irish Competition Authority — Report on bus and rail passenger transport sector pursuant to section 11 of the Competition Act 1991.

(106) Thus, the Commission invites Irish authorities to provide the copies of the concluded Memoranda of Understanding since the year 2003 and all other contracts concerning public transport services and school transport scheme, an explanation of the procedure used for the conclusion of the Memoranda of Understanding, other contracts and further details concerning the free travel schemes for various segments of the population.

**C.2.2.2.2. Doubts concerning the qualification of public service obligations within the meaning of the Regulation (EEC) No 1191/69**

(107) According to Article 1(5) the Irish authorities have the possibility to maintain public service obligations. However, for the application of Article 1(5), it remains to be verified whether *Dublin Bus* and *Irish Bus* provide urban, suburban and regional passenger transport services as defined in Article 1(2) of the Regulation. According to the Irish authorities, as explained above in the description of the facts, both CIÉ operators provide urban, suburban and regional services within the meaning of Article 1(2) of Regulation (EEC) No 1191/69, meeting the needs of an urban centre or conurbation, and transport needs between it and surrounding areas as well as the need of a region.

(108) Section II of Regulation (EEC) No 1191/69 contains the common principles for the maintenance of public service obligations. The Irish authorities have noted that they have decided to maintain public service obligations. Nevertheless, it needs to be verified whether they did so in conformity with the Regulation.

(109) The Irish authorities have informed the Commission by letter of 2 January 1975 about the arrangements concerning the implementation of Regulation (EEC) No 1191/69 in order to provide procedures for the introduction of request for the termination of public service obligations, compensation and the normalization of accounts <sup>(26)</sup>.

(110) From this information, it would appear that the Irish authorities have decided at that stage to maintain their various public service obligations.

(111) However, it has to be verified whether the substantial requirements of public service obligations as set out in Article 2 of the Regulation are present in this case.

(112) Article 2(1) defines a 'public service obligation' as an 'obligation which the transport undertaking in question, if it were considering its own commercial interest, would not assume or would not assume to the same extent or under the same conditions'.

(113) According to the Irish authorities, they have imposed public service obligations upon CIÉ and its subsidiaries *Irish Bus* and *Dublin Bus* by the Transport Acts, namely through the Transport Act, 1950 and the Transport (Re-organisation of CIÉ) Act, 1986.

<sup>(26)</sup> Commission Opinion 75/300/EEC of 18 April 1975 concerning the implementation of Council Regulation (EEC) No 1191/69 of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway, and Council Regulation (EEC) No 1192/69 of 26 June 1969 on common rules for the normalization of accounts of railway undertakings (OJ L 137, 28.5.1975, p. 24).

(114) The public service obligation within the meaning of the Regulation is further clarified in Article 2(2) as 'obligation to operate, the obligation to carry and tariff obligations'.

#### C.2.2.2.2.1. The public service 'obligation to operate'

(115) Article 2(3) defines the obligation to operate for the purposes of the Regulation (EEC) No 1191/69 as follows:

*'[...] 'the obligation to operate' means any obligation imposed upon a transport undertaking to take, in respect of any route or installations which it is authorised to work by licence or equivalent authorisation, all necessary measures to ensure the provision of a transport service satisfying fixed standards of continuity, regularity and capacity. It also includes any obligation to operate additional services and any obligation to maintain in good condition routes, equipment — in so far as this is surplus to the requirements of the network as whole — and installations after services have been withdrawn.'*

(116) The obligation to operate bus services (see above) imposed on Dublin Bus and Irish Bus includes besides the urban, suburban and regional services also services 'between the State and places outside the State'. The standards of regularity and capacity are fixed by means of Memoranda of Understanding on a yearly basis.

(117) Therefore, the definition of the imposed public service 'obligation to operate' can be considered in line with the definition established under Article 2(3), if the Memoranda of Understanding do not constitute public service contracts.

#### C.2.2.2.2.2. 'Tariff obligations'

(118) Article 2(5) of the Regulation specifies the 'tariff obligations' as follows:

*'[...] any obligation imposed upon transport undertakings to apply, in particular for certain categories of passenger, for certain categories of goods, or on certain routes, rates fixed or approved by any public authority which are contrary to the commercial interests of the undertaking and which result from the imposition of, or refusal to modify, special tariff provisions.'*

(119) The standard journey fares (including the adult standard journey fares on all categories of services and also school child fares on city services), as explained above in the description of the facts, are subject to the control of the Department of Transport in terms of maximum fares that can be charged and, since 2003, are subject to the Memoranda of Understanding. Neither operator is allowed to increase these fares without the prior consent of the Department of Transport.

(120) Therefore, the tariff obligation imposed for standard journey fares can be considered in line with the definition in Article 2(5), if the Memoranda of Understanding do not constitute public service contracts.

(121) However, according to the information currently at the disposal of the Commission, it is not clear whether the Irish authorities impose tariff obligations (e.g. concerning free travel schemes) for certain passenger groups as indi-

cated in the description or have concluded public service contracts for these purposes. Nor is it apparent how this is done.

#### C.2.2.2.2.3. The public service 'obligation to carry'

(122) According to Article 2(4) the 'obligation to carry' is specified as an obligation 'imposed upon transport undertakings to accept and carry passengers or goods at specified rates and subject to specified conditions'.

(123) The Commission has doubts if the Irish authorities have imposed a public service obligation on Dublin Bus and/or Irish Bus to carry mobility impaired people as a subject to specified conditions (e.g. better accessibility of the operated bus services for mobility impaired passengers) and to take actions in order to establish those specified conditions.

#### C.2.2.2.3. Conclusion

(124) In the light of the above, the Commission has doubts if the Irish authorities have opted for the possibility foreseen in Article 1(5) of the Regulation, which is to maintain imposed public service obligations within the meaning of the Regulation upon these transport undertakings or concluded public service contracts within the meaning of the Regulation.

(125) Accordingly, it is not clear, if the State aid granted in order to compensate these undertakings needs to be assessed on the basis of Section IV of the Regulation (concerning public service obligations), which comprises Articles 3 to 13, or of Section V of the Regulation (concerning public service contracts), which comprises Article 14.

#### C.2.2.2.4. Compensation for public service obligation 'to operate' and 'to carry' according to Section IV of Regulation (EEC) No 1191/69

(126) According to Article 10 of Regulation (EEC) No 1191/69, the amount of the compensation needs to be limited to the difference between the costs for discharging the obligation and the revenues generated through the obligation.

(127) The Commission thus has to verify whether the compensation paid by the Irish authorities is limited to the difference between the costs incurred for discharging these public service obligations and the revenues generated through the sale of bus tickets.

#### Irish Bus

(128) The revenues generated by Irish Bus can be seen from the table in point 37.

(129) The real annual operating costs of Irish Bus can also be seen from the table in point 37.

(130) The compensation paid for annual operating losses is detailed in the tables in points 36 and 37 and thus corresponded to the difference between the attributed costs for discharging the possible public service obligations and the revenues derived from it.

- (131) At the current stage, the Commission is not in a position to assess if the calculation and the allocation of costs and revenues are strictly limited to the costs and revenues for the discharge of public service obligations. Accordingly, the Commission has doubts if the method used for calculation of the compensation for discharging the possible public service obligation could be considered as being in compliance with the provisions of Article 10 of Regulation (EEC) No 1191/69.
- (132) The costs incurred for upgrading and replacing buses (used in all operated services) is detailed in the table in point 48. According to the *Irish Bus* financial statement report for the periods 2000-2005 *Irish Bus* has in the reporting period purchased new buses to be operated in all provided services for a total amount of EUR 106,2 million.
- (133) According to the information provided by the Irish authorities, detailed in the table in point 45, the Exchequer has funded 172 buses (41 % of the total number of purchased buses in 2000-2005) used for operation of services under the public service obligation.
- (134) Compensation for upgrading and replacement of buses: the Commission has no information concerning the amount of compensation paid by Irish authorities to *Irish Bus* for upgrading and replacing its buses (for urban, suburban and regional services).
- (135) The Commission, by comparing the received or receivable grants (including grants for investments in infrastructure) as described in the published financial statements (account deferred income) and the information provided by the Irish authorities (including also grants for investments in infrastructure), discovered the following differences in the amounts:

**Irish Bus — Received grants (including investments in infrastructure)**

*in EUR 000*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Received and receivable grants according financial statements	6 478	17 270	2 616	8 646	2 984	3 824
Grants paid according information provided by Irish authorities (*)	6 478	19 900	3 451	16 418	3 332	1 509
Difference	0	(2 630)	(835)	(7 772)	(348)	2 315

(\*) Including EU Funds

The Commission invites the Irish authorities to explain these differences.

- (136) The Commission notes that according to the financial statements of *Irish Bus* the following amounts have been transferred from the position 'deferred income' (investment grants from the Irish authorities are credited to this position) to the account 'current liabilities'.

*in EUR 000*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transfer to current liabilities	0	(1 180)	(3 113)	(4 150)	(4 850)	(4 962)

The Commission asks the Irish authorities to provide explanation for this transaction.

- (137) According to the following calculation, *Irish Bus* may have used the available grants of EUR 43,9 million to finance 61 % of the total investment costs for upgrading and replacing its bus fleet (including buses used for activities other than services under the possible public service obligation).

**Irish Bus**

	<i>in million EUR</i>
Received grants 2000-2005	51 088
— Investment grants for upgrading station facilities	2 500
— Investment grants for improving the accessibility	4 700
Available grants	43 888
Total investments in upgrading the bus fleet 2000-2005	71 875
Available investments in % of total investments in upgrading the bus fleet 2000-2005	61 %

As noted in the description of the measure, the Irish authorities informed the Commission that they have financed only 33 % of the new purchased buses (see table in point 45).

- (138) Accordingly, the Commission doubts whether *Irish Bus* has not been overcompensated for the upgrading and replacement of its bus fleet.

*Limitation of the compensation to expenditure for discharging public service obligations of Irish Bus*

- (139) As explained further above in the description of the measure, both CIÉ subsidiaries also operate services that do not fall under what could be interpreted as a public service obligation (so-called 'commercial services') and may use publicly funded buses to operate those bus services.
- (140) The Irish authorities stated that the publicly funded buses are not used for so-called 'commercial services'. According to what appears in the financial reports of *Irish Bus*, the school transport services are considered as 'commercial services' but this is not clearly stated. Therefore, the Commission is not able to conclude that the compensation is limited to expenditures for discharging public service obligations.

*Dublin Bus*

- (141) The revenues generated by *Dublin Bus* are set out in the table in point 37.
- (142) The annual operating costs incurred by *Dublin Bus* are also set out in the table in point 37.
- (143) Compensation for annual operating losses: the compensation paid is detailed in the tables in points 36 and 37 is stated as being the difference between the attributed costs for discharging the public service obligations and the revenues derived there from. However, in case of *Dublin Bus* the compensation clearly exceeds the difference between revenues and losses in the year 2003. The difference amounts to 8,51 % in 2003. As a reasonable profit should also be taken into account, the above mentioned differences may be considered as a reasonable profit. However, at the current stage the Commission does not have sufficient information to be able to determine if profit margin for 2003 ranging as it do at 8,51 % can be considered as reasonable.
- (144) Furthermore, on the basis of the information currently at the disposal of the Commission, it is not clear if the calculation of costs and revenues of *Dublin Bus* is strictly limited to the costs and revenues for discharging the possible public service obligations. Accordingly, the Commission is not able to conclude that the method used in calculating the compensation can be considered as being in compliance with the provisions of Article 10 of Regulation (EEC) No 1191/69.
- (145) The costs incurred for upgrading and replacing buses (used in all operated services) are detailed in the table in point 48. According to the *Dublin Bus* financial statement report in the period 2000 to 2005, *Dublin Bus* has purchased new buses operated in all provided services for a total amount of EUR 143,0 million. The Commission has no information concerning the amount of investment related to buses used to discharge the possible public service obligation.
- (146) Pursuant to the information provided by the Irish authorities, which is detailed in the table in point 45, the Exchequer has funded the total investment costs for 199 buses (38 % of the total number of purchased buses) and partial investment costs for 69 buses (13 % of the total number of purchased buses) used for operation of services under the possible public service obligation.

- (147) Compensation for upgrading and replacement of buses: as in the case of *Irish Bus*, apart from the global figures previously cited the Commission has no information concerning the amount of public financing paid to *Dublin Bus* for upgrading and replacing its fleet. Therefore the following calculations should be considered only as an approximation under the assumption of same costs for all purchased buses.
- (148) The Commission, by comparing the received or receivable grants (including grants for investments in infrastructure) according to the published financial statements (account 'deferred income') and the information (also including grants for investments in infrastructure) provided by the Irish authorities noted the following differences between both amounts (showed in the table below). The Commission invites the Irish authorities to explain these differences.

**Dublin Bus — Received grants (including investments in infrastructure)**

*in EUR 000*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Received and receivable grants according financial statements	24 728	17 059	17 753	6 172	3 037	10 923
Grants paid according information provided by Irish authorities (*)	37 397	23 526	28 014	12 691	7 262	9 611
Difference	(12 669)	(6 467)	(10 261)	(6 519)	(4 225)	1 312

(\*) Including EU Funds

- (149) The Commission notes, that according to the financial statements of *Dublin Bus* the following amounts have been transferred from the position 'deferred income' (investment grants from Irish authorities are credited to this position) to the account 'current liabilities'.

*in EUR 000*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Trasfer to current liabilities	(8 024)	(9 517)	(11 795)	(12 013)	(10 671)	(11 140)

The Commission asks the Irish authorities to provide explanation for this transaction.

- (150) The Commission has currently at its disposal only the information concerning the total amount of the paid out grants (excluding the annual compensation for operating costs) for the period 2000 to 2005 of EUR 118,5 million. The Commission has no further detailed information about the breakdown of this compensation, how much was used for operational purposes and how much for investments. Nevertheless, taking into account that it would appear that approximately 50 % (38 % full and 13 % partially) of the purchased buses have been funded by Exchequer, this would mean that *Dublin Bus* used EUR 71,5 million for financing the purchase of new buses and EUR 47,0 million in order to finance its bus garage facilities (see table below). However, according to the published financial statements *Dublin Bus* has spent only EUR 22,8 million in total for investments in 'Plant and Machinery'.

**Dublin Bus**

*in million EUR*

Received grants 2000-2005	118 501
— Investment grants in infrastructure	47 001
Available Investment grants	71 500
Total investments in upgrading the bus fleet 2000-2005	142 999
Available investments grants in % of total investments in upgrading the bus fleet 2000-2005	~ 50 %

- (151) Accordingly, the Commission has doubts whether *Irish Bus* has not been overcompensated for the upgrading and replacement of its bus fleet.

### Conclusions

(152) The Commission invites the Irish authorities to provide further information for the period 2000 up to date for payments under the National Development Plan and for the period 2003 up to date for the payments under the Memoranda of Understanding, relating in particular to:

- (a) total annual amount of grants paid by the Irish authorities to *Irish Bus and Dublin Bus* for the purchase of new buses;
- (b) total annual amount used for financing new rolling stock used for the operation of a possible public service obligation;
- (c) information concerning quality requirements for buses taking into account that these buses are used for different services under a possible public service obligation, explanation of the development of these quality requirements, average investment costs for the new buses meeting these quality requirements, a calculation of the resulting additional financial burden meeting these quality requirements imposed by the Irish authorities, number of buses per different services in total, number of buses whose have already been meeting the quality requirements and number of buses whose have to be replaced because of lack in meeting the quality requirements in the corresponding periods and in the future;
- (d) information about the increase in demand and the changes in the frequency, timetables, routes etc., which made necessary the increase in the bus fleet of both operators, the number of additional buses in order to meet this quantity obligation, the average investment costs per bus;
- (e) explanation how the Irish authorities assure that the buses used for services under the possible public service obligation will not be used for other activities.

#### C.2.2.2.5. **Compensation for tariff obligations according to Regulation (EEC) No 1191/69**

(153) Article 9 of the Regulation indicates that *'the amount of compensation in respect of financial burdens devolving upon undertakings by reason of the application to passenger transport of transport rates and conditions imposed in the interests of one or more particular categories of person shall be determined in accordance with the common procedures laid down in Articles 11 to 13'*.

(154) At this stage the Commission does not have sufficient information at its disposal to determine whether the Irish authorities have calculated the compensation for discharging the tariff obligations in compliance with the provisions of Article 11 to 13. The Commission invites therefore the Irish authorities to provide additional information concerning the calculation of the compensation for discharging the tariff obligations.

#### C.2.2.2.6. **Compensation for public service contract according to Section V of the Regulation (EEC) No 1191/69**

(155) In the event that the Memoranda of Understanding and the contracts concerning the school transport scheme

constitute public service contracts, the compensation payments might be State aid compatible with the common market based on Article 14 of Regulation (EEC) No 1191/69.

(156) The Commission notes that both the objective (to provide sufficient transport services) and the content of public service contracts (standards for continuity, regularity, capacity and quality; setting of tariffs and conditions of service for certain routes and/or certain categories of passengers; adaptation of service level to real needs) are not different from those which can be imposed upon transport operators by the means of unilaterally imposed public service obligations. The Commission furthermore notes that it cannot be excluded that the price set in a public service contract does not correspond to the market price, and hence that it might encompass State aid.

(157) With respect to State aid implications of public service contracts, the Commission first of all notes that the goal of the legislator, when adopting Regulation (EEC) No 1191/69, was to define under which conditions *'the aid [...] which corresponds to the reimbursement of certain obligations inherent in the notion of public services'* mentioned in Article 73 EC Treaty are compatible with the common market. Both the application of Article 73 EC Treaty and the application of Regulation (EEC) No 1191/69 presuppose the existence of an aid in the sense of Article 87(1) EC Treaty. If the content of the contracts can be covered by the notion of Article 73 *'obligations inherent in the notion of public services'*, the form of the instrument, that is contract or unilaterally imposed obligation, should not be, in itself, an obstacle for declaring potential State aid inherent in the contract price compatible with the common market. Indeed, the decisive element for qualifying a service, be it imposed by a Member State or agreed in a contract, as a public service obligation is the substance of the service, and not the form in which it is organised<sup>(27)</sup>. In the light of these considerations, the Commission concludes that from a legal point of view, there is no reason why State aid inherent in the price paid for a public service contract could not be declared compatible with the common market by the Commission.

(158) As Article 14 of Regulation (EEC) No 1191/69 does not contain any precise conditions for declaring State aid inherent in the price paid for a public service contract compatible with the common market, the Commission considers that the general principles derived from the EC Treaty, the jurisprudence of the Community courts and the Commission's decision practice in other areas than public transport shall be applied for deciding whether such State aid can be declared compatible with the common market.

<sup>(27)</sup> Cf. in this regard, the judgment of the Court of 24 July 2003, C-280/00, *Altmark Trans*, which concerned a German public service contract, a fact which did not bar the Court from making an analysis State aid — non State aid based on the content, and not on matters of form; Article 4 of the Commission Decision 2005/842/EC of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest (JO L 312, 29.11.2005, p. 67), also disregarding the formal means.

- (159) These general principles have been summarized by the Commission in a general manner in the Community framework for State aid in the form of public service obligations <sup>(28)</sup>. With respect to the compatibility of State aid inherent in the price paid for a public service contract, this Community framework foresees the following:

*The amount of compensation may not exceed what is necessary to cover the costs incurred in discharging the public service obligations, taking into account the relevant receipts and reasonable profit for discharging those obligations. The amount of compensation includes all the advantages granted by the State or through State resources in any form whatsoever. The reasonable profit may include all or some of the productivity gains achieved by the undertakings concerned during an agreed limited period without reducing the level of quality of the services entrusted to the undertaking by the State.*

- (160) Hence, the compensation payments foreseen by the Memoranda of Understanding, under the condition that these Memoranda of Understanding are to be qualified as public service contracts, could be declared compatible with the common market, if they do not 'not exceed what is necessary to cover the costs incurred in discharging the public service obligations, taking into account the relevant receipts and reasonable profit for discharging those obligations'.
- (161) Based on the information provided by the Irish authorities, the Commission cannot determine whether this condition is met. The doubts of the Commission in this regard are identical to the doubts explained above in Section C.2.2.2.4.

#### C.2.2.3. Conclusion

- (162) The Commission doubts that the present measures are in compliance with the provisions of Regulation (EEC) No 1191/69 in case they were to be considered compensation for discharging public service obligations.

### C.3. Financing of dedicated infrastructure

#### C.3.1. Existence of State aid

- (163) As previously described, the financing of the dedicated infrastructure covers the following measures: bus stations, bus stops, garages and maintenance facilities.
- (164) In the present case, the State has financed assets that are dedicated to *Irish Bus* and *Dublin Bus* and used for the economic activity of these bus operators and that are not available to other operators on an equal and non-discriminatory basis.

#### C.3.1.1. State resources

- (165) On the basis of the information currently at the disposal of the Commission, *Irish Bus* and *Dublin Bus* received a contribution directly by the Irish authorities through State resources for a part of costs arising from the provision of passenger and garage facilities. Thus the Commission considers that the condition of granting aid by a Member State or through State resources is satisfied.

#### C.3.1.2 Economic advantage

- (166) The measure must confer an economic advantage which the recipient undertaking would not have obtained under normal market conditions.
- (167) The Commission has developed a constant practice with regards to the assessment of State financing of infrastructure. The financing and supervision of the building of transport infrastructure constitutes a measure of economic policy and land planning deriving out of the State's sovereignty <sup>(29)</sup>. Member States are free to choose the mode as well as the geographical or economical configurations for the realisation of such a project.
- (168) Nevertheless, the question arises as to whether the way a State finances or builds an infrastructure in the framework of its public policy may amount to State aid for some companies. This question may arise at three different levels: the level of the users, the level of the builder of the infrastructure and the level of the manager of the infrastructure <sup>(30)</sup>.
- (169) In the present case, the user and the manager of the infrastructure appear to be identical, as the infrastructure in question is managed and used exclusively by *Irish Bus* and *Dublin Bus*. As *Irish Bus* and *Dublin Bus* do not raise any income out of the managing of the infrastructure, for the purpose of this case they can therefore only be considered as users of the infrastructure.

#### Economic advantage for the builder of the infrastructure

- (170) In the present case, the Commission has no indication that the construction companies involved in the construction of the different infrastructure elements under assessment might have received an advantage.

#### Economic advantage for the user of the infrastructure

- (171) As regards the user of the infrastructure, the Commission notes that the infrastructure in question is managed by *Irish Bus* and *Dublin Bus*, and that use seems to be exclusively confined to these undertakings.
- (172) The Commission considers in general that the financing of infrastructure through State resources does not amount to State aid to users provided that infrastructure is a public good and is open without discrimination to all users in accordance with Community legislation, and does not favour one user in particular <sup>(31)</sup>. In the present case, this condition seems not to be fulfilled, as the infrastructure in question, which is financed through State resources, exclusively benefits *Irish bus* and *Dublin bus*.

<sup>(29)</sup> See e.g. Decision in State aid case 713/97 *Rion Antirion motorway bridge*, point 37 and Decision in State aid case N 478/04 *Irish Rail*, point 30; Decision N 597/07 *Thessaloniki submerged tunnel project*.

<sup>(30)</sup> See e.g. Decision in State aid case 713/97 *Rion Antirion motorway bridge*, point 39, Decision in State aid case N 60/06, *Project Main Port Development Rotterdam*, point 39; Decision N 597/07 *Thessaloniki submerged tunnel project*; Decision in State aid case N 478/04, *Irish Rail*, point 26 with further references.

<sup>(31)</sup> See e.g. Decision in State aid case 713/97 *Rion Antirion motorway bridge*, point 38, Decision in State aid case N 60/06, *Project Main Port Development Rotterdam*, point 40; Decision in State aid case N 478/04, *Irish Rail*, point 26 with further references.

<sup>(28)</sup> JO C 297, 29.11.2005, p. 4.



(173) The Commission concludes that the measure at issue could confer to *Dublin Bus* and *Irish Bus* an advantage in the sense of Article 87(1) of the EC Treaty.

#### C.3.1.3. Distortion of Competition and affect of trade between Member States

(174) It furthermore needs to be verified whether the economic advantage granted from State resources is liable to distort competition and to affect trade between Member States.

(175) As pointed out further above the Commission considers the measure might affect inter-state trade and distort or threaten to distort competition inside this market.

#### C.3.1.4. Conclusion: Possible existence of State aid

(176) Accordingly, the Commission cannot exclude that the measure constitutes State aid in the sense of Article 87(1) of the EC Treaty.

#### C.3.2. Compatibility of the measure

##### Position of the Irish authorities:

(177) The Irish authorities stated that *The capital aid granted to the CIÉ companies under the transport priority of the Economic and Social Infrastructure Operational Programme is covered by the block exemption in Article 73 (ex Article 77) of the Treaty relating to the needs of co-ordination of transport and obligations of public service. The Dublin Public Transport and National Public Transport measures accordingly comply with State Aid rules.*

##### Position of the European Commission:

(178) As already discussed further above, Article 73 contains special rules for the compatibility of State aid in the area of coordination of transport and public service obligations in transport and constitutes a *lex specialis* with respect to Article 87(2) and (3), as well as Article 86(2), as it contains special rules for the compatibility of State aid. Article 73 cannot be applied directly, but only by means of the three Council Regulations which have been adopted on its basis (Council Regulations (EEC) No 1191/69, (EEC) No 1192/69 and (EEC) No 1107/70) <sup>(32)</sup>. As discussed further above Regulation (EEC) No 1191/69 can be applied to *Irish Bus* and *Dublin Bus*.

(179) However, in the present case the Commission has doubts, whether the State aids concerning the dedicated infrastructure can be considered as aid for the provision of certain transport services within the meaning of Article 73 EC and the implementing Regulations.

(180) At present the Commission has difficulties to see how the construction of bus stations, bus stops, garages and of maintenance facilities could form part of an imposed public service obligation or a public service contract with respect to transport services.

(181) Therefore, the Commission invites the Irish authorities to provide further clarifications concerning the definition of the public service obligation for the infrastructure dedicated to *Irish Bus* and *Dublin Bus* and detailed information concerning the paid compensation.

(182) In the case that the infrastructure dedicated to *Irish Bus* and *Dublin Bus* is part of the public service contracts, the Commission invites the Irish authorities to provide further clarifications concerning the terms and the conditions of the compensation set out in these contracts.

#### C.3.2.1. Compatibility according to Article 87 (3)(c) of the EC Treaty

(183) In case the State aids concerning the dedicated infrastructure can not be considered as aid for the provision of certain transport services within the meaning of Article 73 EC and the implementing Regulations, the Commission could assess the compatibility of the infrastructure investment grants for *Irish Bus* and *Dublin Bus* directly on the legal basis according to Article 87(3)(c) of the EC Treaty, which stipulates that: *'aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest'*, may be considered to be compatible with the common market.

(184) According to established Commission practise <sup>(33)</sup>, the Commission will in particular examine whether:

(a) the construction and operation of the infrastructure meets a clearly defined objective of common interest (regional development, accessibility, etc.) and the infrastructure is necessary and proportional to the objective which has been set;

(b) all potential users of the infrastructure have access to it in an equal and non-discriminatory manner;

(c) the development of trade is not affected to an extent contrary to the Community interest.

(a) *The construction and operation of the infrastructure meets a clearly defined objective of general interest (regional development, accessibility, etc.) and the infrastructure is necessary and proportional to the objective which has been set*

(185) As described further above the motivation of the Irish authorities in granting the financial support provided by financing the present infrastructure measures are regional development, increase of the accessibility of certain areas, increase of the mobility of mobility impaired people, environmental protection by the promotion of public transport.

<sup>(32)</sup> Case C-280/00, *Altmark*, cited above, paragraphs 101, 105, 106, 107.

<sup>(33)</sup> Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports, OJ C 312, 9.12.2005, p. 1, see paragraph 53; Commission decision: N 149/06 Traffic guarantee for M3 Clonee to North of Kells and N7 Limerick Southern Ring Road Phase II of 16 May 2006 (OJ C 209, 31.8.2006, p. 7).

(186) Therefore, these infrastructure investments, in particular bus stops and bus stations, could be considered as objective of general interest. Accordingly the Commission could conclude that the public funding provided for by the present measures meets the clearly defined objectives of regional policy and of improving the public transport passenger facilities. However, the Commission has doubts, whether the financing of garages and maintenance facilities can be considered as objective of general interest. Furthermore, the Commission invites the Irish authorities to provide further information concerning the definition of the objective of general interest.

(187) As previously described, the Commission has only limited information concerning the contribution of *Irish Bus* and *Dublin Bus* and the aid intensities. Therefore, the Commission invites the Irish authorities to provide further information concerning the necessity and the proportionality of the financed infrastructure to the objectives which have been set.

(b) *All potential users of the infrastructure have access to it in an equal and non-discriminatory manner*

(188) As stated by the Irish authorities the infrastructure is not open (in particular physical access) to all potential users, private coach and bus operators. Therefore, the infrastructure seems to have been financed and constructed for the exclusive benefit of one operator and might have a discriminatory impact on the operation of bus services.

(c) *The development of trade is not affected to an extent contrary to the Community interest*

(189) As previously described, in competition terms the infrastructure is not open to all possible competitors of *Irish Bus* or *Dublin Bus* and therefore it might have a discriminatory character for other bus operators from Ireland and other EU Member States.

(190) Therefore, it is the Commission's view that the present measures might have a negative impact on competition and that it might be altered to an extent contrary to the common interest as a consequence of the public financing afforded by the measure in question.

(191) Consequently, the Commission has doubts that the measures in question are not prejudicial to the common interest and that the above mentioned criteria have been satisfied in the present case.

#### C.4. Financing of Disability Awareness Training

(192) The Irish authorities did not provide to the Commission the necessary information concerning the modalities, duration, budget, intensity and further conditions in order to allow it to be able to take a position on this measure.

#### *Doubts as to the presence of aid*

(193) As the Disability Awareness Training is apparently financed by the Irish authorities, it is likely to involve State resources. The Commission however invites the Irish authorities to provide more details on the form and modalities of the measure in order to be able to take final conclusions on this point.

(194) As regards the presence of an advantage, the Commission notes that the public financing of training that should normally be financed by undertakings may give them an advantage. Nevertheless, the Commission notes that this training might have a social character and might improve the mobility of the disabled people.

(195) At the current stage, the Commission does not have enough details as to the form and intensity of the measure, the market significance of the transport of disabled people, the existence of obligations as regards the transport of disabled people, etc. in order to take a position on this issue at this stage.

(196) Hence, the Commission has doubts as to the presence of State aid in this measure within the meaning of Article 87(1) of the EC Treaty.

#### *Compatibility of the aid*

(197) If the Commission were to come to the conclusion of the presence of State aid in this measure, it would assess its compatibility according to Article 87(3)(c) of the EC Treaty, which stipulates that: '*aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest*', may be considered to be compatible with the common market.

(198) The Commission considers that the appropriate legal framework is the Commission Regulation (EC) No 68/2001<sup>(34)</sup> on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to training aid of 12 January 2001 (thereinafter 'Regulation (EC) No 68/2001') amended by the Regulation (EC) No 363/2004<sup>(35)</sup> of 25 February 2004 and Regulation (EC) No 1976/2006<sup>(36)</sup> of 20 December 2006.

(199) Article 3(1) of this Regulation for aid granted to individual beneficiaries outside any scheme and Article 3(2) of the Regulation (EC) No 68/2001 for training aid schemes stipulate, that an individual aid or an aid scheme fulfilling all provisions of the Regulation (EC) No 68/2001 shall be compatible with the common market within the meaning of Article 87(3) of the EC Treaty and shall be exempt from the notification requirements of Article 88(3) of the EC Treaty provided that the individual aid or the scheme contains an express reference to the Regulation (EC) No 68/2001, by citing its title and publication reference in the *Official Journal of the European Communities*.

<sup>(34)</sup> OJ L 10, 13.1.2001, p. 20.

<sup>(35)</sup> OJ L 63, 28.2.2004, p. 20.

<sup>(36)</sup> OJ L 368, 23.12.2006, p. 85.

(200) According to Article 4(1) the exempted training must fulfil conditions laid down in Article 4(2) to (7).

(201) **Aid intensity:** In order to determine the eligible aid intensities, it is necessary to distinguish between 'specific training' (Article 4, paragraph 2) and 'general training' (Article 4, paragraph 3). The 'Disability Awareness Training' in the present case seems to correspond to the definition of 'general training' set out in Article 2(e) of the Regulation (EC) No 68/2001 as it involves 'tuition which is not applicable only or principally to the employee's present or future position in the assisted firm, but which provides qualifications that are largely transferable to other firms or fields of work and thereby substantially improve the employability of the employee'. Therefore, the eligible aid intensity shall not exceed 50 % for large enterprises and 70 % for small and medium-sized enterprises (excluding the regional bonuses and the bonus for training given to disadvantaged workers). However, on the basis of the information currently at its disposal, the Commission is not able to verify whether the aid intensity for the 'Disability Awareness Training' is in compliance with the above mentioned ceilings or not.

(202) **Eligible costs:** At this stage the Commission does not have sufficient information at its disposal to determine if the publicly funded costs for 'Disability Awareness Training' comply with the definition of the eligible costs as set out in Article 4(7) of Regulation (EC) No 68/2001.

(203) **Cumulation rule:** Article 6 stipulates following cumulation requirements:

1. *The aid ceilings fixed in Articles 4 and 5 shall apply regardless of whether the support for the project is financed entirely from State resources or is partly financed by the Community.*

2. *Aid exempted by this Regulation shall not be cumulated with any other State aid within the meaning of Article 87(1) of the Treaty, or with other Community funding, in relation to the same eligible costs, if such cumulation would result in an aid intensity exceeding that fixed by this Regulation.'*

At this stage the Commission does not have sufficient information at its disposal to verify if the provisions set out in Article 6 have been respected.

(204) **Conclusion:** On the basis of the information currently at its disposal the Commission therefore cannot conclude at this stage that all provisions of Regulation (EC) No 68/2001 are being fulfilled. Therefore, the Commission invites the Irish authorities to provide the Commission with further information concerning the *Disability Awareness Training*.

(205) Furthermore, the Commission reminds the Irish authorities, that according to Article 5 the exemption from the

Regulation does not apply, if the '*aid granted to one enterprise for a single training project exceeds EUR 1 000 000*'.

#### D. CONTRIBUTION FROM THE EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

(206) As concerns contributions from the *European Regional Development Fund* (hereinafter: 'ERDF') for activities carried out under the NDP for the financing of infrastructure, the Commission wishes to recall that the Structural Funds operate on a decentralized basis whereby the Member State is responsible for selecting and managing individual projects and shall have the responsibility for the implementation and financial control of assistance. To that end the Member State shall, among other things, ensure that assistance is managed in accordance with all the applicable Community rules and that funds are used in accordance with sound financial management <sup>(37)</sup>.

(207) For this purpose, Paragraph 3.4.4 (Public Transport Priority 2000-2006) in Annex II to Decision C(2004) 5741 <sup>(38)</sup> amending Articles 2 and 3 of Decision C(2000) 3446 states that '*no State assistance incompatible with the State aid rules is being provided under this Priority*'.

(208) However, in respect of the investment grants used for the financing of public transport services and infrastructure which are eligible for co-financing under the ERDF and the possibility that certain elements of such grants may constitute State aid in the meaning of Article 87(1) of the EC Treaty, the Commission wishes to remind the Irish authorities that Article 4 of Decision C(2000) 3446 of 7 December 2000, as follows, remains of application:

*'[Decision C(2000) 3446] is without prejudice to the Commission's positions on aid schemes falling within Article 87(1) of the Treaty that are included in the assistance package and which have not yet been approved by the Commission. Submission of the application for assistance, the Programming Complement or a request for payment by the Member State does not replace the notification required by Article 88(3) of the Treaty.'*

*'Community financing of State aid falling within Article 87(1) of the Treaty, granted under aid schemes or in individual cases, requires prior approval by the Commission under Article 88 of the Treaty, except where the aid falls within the de minimis rule or is exempted under an exemption regulation adopted by the Commission under Council Regulation (EC) No 994/98 of 7 May on the application of Articles 87 and 88 to certain categories of horizontal aid [footnote 2: OJ L 142, 14.5.1998, p. 1.]. In the absence of such exemption of approval, aid is illegal and subject to the consequences set out in the procedural regulation for State aid, and its co-financing would be treated as an irregularity within the meaning of Articles 38 and 39 of Regulation (EC) No 1260/1999.'*

<sup>(37)</sup> Article 8(3) and Article 38 of Regulation (EC) No 1260/1999.

<sup>(38)</sup> Commission Decision C(2004) 5741 of 27 December 2004 amending Decision C(2000) 3446 approving the Economic and Social Infrastructure Operational Programme for Community structural assistance under Objective 1 and under Objective 1 transitional support in Ireland.

*'Consequently, the Commission will not accept requests for interim and final payments under Article 32 of the Regulation for measures being cofinanced with new or altered aid, as defined in the procedural regulation for State aid, granted under aid schemes or in individual cases, until such aid has been notified to and formally approved by the Commission.'*

#### E. CONCLUSIONS

- (209) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests Ireland to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the measures, within one month of the date of receipt of this letter.
- (210) The Commission wishes to remind Ireland that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would like to draw attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that in case of negative decisions, the Member State shall take all necessary measures to recover the aid from the beneficiaries unless this would be contrary to a general principle

of Community law. The same article provides that the aid to be recovered pursuant to a recovery decision shall include interest which shall be payable from the date on which the unlawful aid was at the disposal of the beneficiary until the date of its recovery. The interest shall be calculated in conformity with the provisions laid down in Chapter V of Commission Regulation (EC) No 794/2004 of 21 April 2004 implementing Council Regulation (EC) No 659/1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty.

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

**Förhandsanmälan av en koncentration**  
**(Ärende COMP/M.4828 – Owens Corning/Saint Gobain Vetrotex)**

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/11)

1. Kommissionen mottog den 7 september 2007 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 <sup>(1)</sup>, genom vilken företaget Owens Corning ("OC", Förenta staterna), på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen förvärvar kontroll över delar av företaget Compagnie de Saint Gobains ("Saint Gobain Vetrotex", Frankrike) verksamhet inom tillverkning av glasfiberförstärkningar och komposittyger genom förvärv av tillgångar.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

— Owens Corning: Tillverkning och försäljning av byggnadsmateriel och glasfiberförstärkningar,

— Saint Gobain Vetrotex: Tillverkning och försäljning av glasfiberförstärkningar och komposittyger.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EG) nr 139/2004, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna skall ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller per post, med angivande av referens COMP/M.4828 – Owens Corning/Saint Gobain Vetrotex, till

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för företagskoncentrationer  
J-70  
B-1049 Bryssel

---

<sup>(1)</sup> EUTL 24, 29.1.2004, s. 1.

**Förhandsanmälan av en koncentration**  
**(Ärende COMP/M.4775 – MAN/Hörmann/JV)**  
**Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande**

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 217/12)

1. Kommissionen mottog den 4 september 2007 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 <sup>(1)</sup>, genom vilken företagen MAN Nutzfahrzeuge Aktiengesellschaft ("MN", Tyskland) som tillhör koncernen MAN Aktiengesellschaft, ("MAN", Tyskland) och Hörmann Industrie Beteiligungs ("Hörmann", Tyskland) på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen förvärvar gemensam kontroll över företaget Hörmann Automotive Components ("HAC", Tyskland), genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

— MAN: Kommersiella fordon, dieselmotorer, turbomotorer, industritjänster, ingenjörstjänster, konstruktionsteknik,

— Hörmann: El-, maskin- och konstruktionsteknik, radioteknik och relaterade tjänster,

— HAC: Framställning av delar och komponenter till lastbilar.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EG) nr 139/2004, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande, i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 <sup>(2)</sup>.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna skall ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller per post, med angivande av referens COMP/M.4775 – MAN/Hörmann/JV, till

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för företagskoncentrationer  
J-70  
B-1049 Bryssel

---

<sup>(1)</sup> EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 56, 5.3.2005, s. 32.