



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 54

28. září 2011

Oznámení č.	Obsah	Strana
	I <i>Usnesení, doporučení a stanoviska</i>	
	STANOVISKA	
	Evropský inspektor ochrany údajů	
2011/C 284/01	Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví technické požadavky pro úhrady a inkasa v eurech a kterým se mění nařízení (ES) č. 924/2009	1
	IV <i>Informace</i>	
	INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE	
	Evropská komise	
2011/C 284/02	Směnné kurzy vůči euru	5

CS

Cena:
3 EUR

(Pokračování na následující straně)

V Oznámení

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Evropská komise

2011/C 284/03	Státní podpora – Německo – Státní podpora SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Financování opatření infrastruktury na letišti Lipsko/Halle (2) – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

JINÉ AKTY

Evropská komise

2011/C 284/05	Opětovné zveřejnění žádosti podle čl. 7 odst. 5 a čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin.....	25
2011/C 284/06	Oznámení určené Hassanu Muhammadu Abu Bakr Qayedovi a Abdu Al-Rahmanu Ould Muhammadu Al-Husaynu Ould Muhammadu Salimovi, kteří byli zařazeni na seznam uvedený v člancích 2, 3 a 7 nařízení Rady (ES) č. 881/2002 o zavedení některých zvláštních omezujících opatření namířených proti některým osobám a subjektům spojeným se sítí Al-Kajdá na základě nařízení Komise (EU) č. 960/2011	30

Opravy

2011/C 284/07	Oprava k předpisům o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu (Úř. věst. C 216 ze dne 22.7.2011)	32
---------------	--	----



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

STANOVISKA

EVROPSKÝ INSPEKTOR OCHRANY ÚDAJŮ

Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví technické požadavky pro úhrady a inkasa v eurech a kterým se mění nařízení (ES) č. 924/2009

(2011/C 284/01)

EVROPSKÝ INSPEKTOR OCHRANY ÚDAJŮ,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 16 této smlouvy,

s ohledem na Listinu základních práv Evropské unie, a zejména na články 7 a 8 této listiny,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽¹⁾,

s ohledem na žádost o stanovisko v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů ⁽²⁾,

ZAUJAL TOTO STANOVISKO

1. ÚVOD

1. Dne 16. prosince 2010 přijala Komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví technické požadavky pro úhrady a inkasa v eurech a kterým se mění nařízení (ES) č. 924/2009 (dále jen „návrh“).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31, (dále jen „směrnice 95/46/ES“).

⁽²⁾ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

1.1 Konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů (EIOÚ)

2. Komise zaslala návrh EIOÚ dne 3. ledna 2011. EIOÚ považuje toto sdělení za žádost o konzultaci orgánů a institucí Společenství podle čl. 28 odst. 2 nařízení (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (dále jen „nařízení (ES) č. 45/2001“). Již před přijetím návrhu ⁽³⁾ umožnila Komise EIOÚ vyjádřit neformální připomínky. EIOÚ vítá otevřenost tohoto postupu, jež pomohla již v rané fázi vylepšit text z hlediska ochrany údajů. Některé z těchto připomínek byly v tomto návrhu zohledněny. EIOÚ by uvítal výslovný odkaz na tuto konzultaci v preambuli tohoto návrhu.

1.2 SEPA a právní rámec

3. Od založení Evropského hospodářského společenství dochází k postupnému vytváření integrovanějšího evropského finančního trhu. V oblasti plateb bylo nejvýraznějším krokem zavedení eura jako společné měny v roce 1999 a uvedení eurobankovek a euromincí do oběhu v roce 2002.

4. Bezhotovostní platby nižších částek v eurech (do 50 000 EUR) však jsou doposud napříč EU zpracovávány a prováděny mnoha různými způsoby. V důsledku toho jsou poplatky za provádění přeshraničních plateb v rámci EU v průměru vyšší než poplatky za domácí platby. Evropské nařízení o přeshraničních platbách v eurech (nařízení (ES) č. 2560/2001) mimo jiné stanovilo, že poplatky za přeshraniční platby v eurech v rámci EU již nesmějí být vyšší než poplatky za odpovídající vnitrostátní platby

⁽³⁾ V září 2010.

v eurech. V reakci na toto nařízení vytvořilo evropské bankovní odvětví Evropskou radu pro platby (EPC), která je orgánem pro koordinaci a rozhodování v otázkách plateb, a zahájila realizaci projektu jednotné oblasti pro platby v eurech (Single Euro Payments Area, SEPA). V roce 2009 bylo nařízení (ES) č. 2560/2001 nahrazeno nařízením (ES) č. 924/2009, které zásadu rovných poplatků rozšířilo na inkasní platby, jež jsou v přeshraničním platebním styku k dispozici od listopadu 2009.

5. Směrnice 2007/64/ES („směrnice o platebních službách“) má dále za cíl harmonizovat vnitrostátní právní předpisy, které se týkají plateb v Evropské unii. Cílem je zavést standardizované podmínky a práva v oblasti platebních služeb a zajistit, aby přeshraniční platby byly stejně snadné, efektivní a bezpečné jako „vnitrostátní“ platby v každém z členských států. Směrnice o platebních službách rovněž usiluje o zlepšení hospodářské soutěže tím, že se platební trhy otevřou novým poskytovatelům služeb.
6. Cílem SEPA je vytvořit jednotný trh pro maloobchodní platby v eurech díky překonání technických, právních a tržních překážek, které vznikly v období před zavedením jednotné měny. Poté, co bude SEPA dokončena, rozdíl mezi vnitrostátními a přeshraničními platbami v eurech přestanou existovat: budou se všechny považovat za domácí platby. SEPA zahrnuje nejen eurozónu, ale celou Evropskou unii (EU) a rovněž Island, Lichtenštejnsko, Monako, Norsko a Švýcarsko. Znamená to, že normy a postupy SEPA mohou pro své platby v eurech přijmout i společenství mimo eurozónu.
7. Návrh se vztahuje na úhrady a inkasa. Úhrada je platbou iniciovanou plátcem, který zasílá pokyn své bance. Na základě toho banka převádí finanční prostředky na účet příjemce. K tomu může docházet přes několik zprostředkovatelů. V případě inkasa plátce předem povoluje příjemci, aby čerpal prostředky z jeho bankovního účtu. Plátce tedy poskytuje své bance „zmocnění“ k převodu peněžních prostředků na účet příjemce. Inkasa jsou často využívána k opakujícím se platbám, jako jsou účty za veřejné služby, ale mohou být využita i k jednorázovým platbám. V takovém případě plátce povoluje jednotlivé platby.

1.3 Režim ochrany údajů v SEPA a EU

8. Zavedení a rozvoj SEPA zahrnuje několik operací v oblasti zpracování údajů: plátcí a příjemci si musí vyměnit jména, čísla bankovních účtů a obsah bankovních smluv přímo a nepřímo pak prostřednictvím svých příslušných poskytovatelů platebních služeb, aby bylo zajištěno hladké

fungování převodů. Za tímto účelem návrh obsahuje také článek týkající se „interoperability“, který podporuje vytvoření jednotných pravidel pro vnitrostátní a přeshraniční transakce a výslovně stanoví, že zpracování úhrad a inkas nesmějí bránit žádné technické překážky. Různé hospodářské subjekty zapojené do činnosti, na které se tento návrh vztahuje, podléhají různým vnitrostátním právním předpisům, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES.

9. EIOÚ zdůrazňuje, že při výměně a zpracování osobních údajů týkajících se plátců a příjemců a s ohledem na různé poskytovatele platebních služeb musí být dodržovány zásady nezbytnosti, proporcionality a omezení účelu. Rovněž při předávání údajů prostřednictvím různých zprostředkovatelů musí být dodržovány zásady důvěrnosti a bezpečnosti zpracování v souladu s články 16 a 17 směrnice 95/46/ES.
10. Návrh dále zavádí novou úlohu pro vnitrostátní orgány, které jsou zodpovědné za kontrolu dodržování tohoto nařízení a které jsou oprávněné přijmout veškerá nezbytná opatření, jež mají toto dodržování zajistit. Tato úloha má zásadní význam při zajišťování účinné realizace SEPA, avšak může také zahrnovat rozsáhlé pravomoci při dalším zpracování osobních údajů fyzických osob těmito orgány. Také v této oblasti musí být v přístupu příslušných vnitrostátních orgánů k osobním údajům dodržovány zásady nezbytnosti, proporcionality a omezení účelu.
11. Přesto, že by návrh neměl stanovovat příliš podrobné požadavky na dodržování zásad ochrany údajů, což je zajištěno uplatňováním veškerých prováděcích ustanovení vnitrostátních právních předpisů, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES, navrhuje EIOÚ určité úpravy textu s cílem jeho upřesnění.

2. KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

2.1 26. bod odůvodnění

12. EIOÚ vítá zmínku o směrnici 95/46/ES v 26. bodě odůvodnění návrhu. Aby však bylo zřejmé, že i na tuto problematiku se vztahují různé vnitrostátní právní předpisy, jimiž se tato směrnice provádí, a aby bylo zdůrazněno, že veškeré operace při zpracování údajů musí být prováděny v souladu s těmito prováděcími pravidly, mohlo by být znění tohoto bodu odůvodnění upraveno takto: „Jakékoli zpracování osobních údajů prováděné podle tohoto nařízení je v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES.“

2.2 Články 6, 8, 9 a 10: pravomoci příslušných vnitrostátních orgánů

13. Článek 6 návrhu stanoví zákaz zavádění vícestranných mezibankovních poplatků⁽¹⁾ za jednu inkasní transakci nebo jiné dohodnuté odměny se stejným cílem nebo účinkem. Na inkasní transakce, které poskytovatel platebních služeb nemůže řádně provést (odmítnuté, vrácené nebo zrušené operace, takzvané „transakce R“), lze vícestranný mezibankovní poplatek uložit při dodržení určitých podmínek.
14. Článek 8 návrhu stanoví povinnosti pro plátce, který používá úhrady, a příjemce, který používá inkasa. Plátce nesmí odmítnout provedení úhrady na platební účty vedené u poskytovatelů platebních služeb, kteří jsou umístěni v jiném členském státě a jsou dosažitelní⁽²⁾ v souladu s požadavkem stanoveným v článku 3. Příjemce, který přijímá peněžní prostředky na svůj platební účet z jiných účtů vedených u poskytovatelů platebních služeb, kteří jsou umístěni v tomtéž členském státě, nesmí odmítnout přijetí inkas z platebních účtů vedených u poskytovatelů platebních služeb, kteří jsou umístěni v jiném členském státě.
15. Článek 9 návrhu požaduje, aby členské státy určily příslušné orgány, jež zajistí dodržování tohoto nařízení. Tyto orgány mají veškeré pravomoci nezbytné k výkonu svých povinností, kontrolují dodržování a přijímají veškerá opatření, jež jsou pro zajištění dodržování nezbytná. Čl. 9 odst. 3 dále stanoví, že jestliže je pro záležitosti, na něž se vztahuje toto nařízení, určen na území členských států více než jeden příslušný orgán, členské státy zajistí, aby tyto orgány úzce spolupracovaly, a mohly tak své příslušné povinnosti vykonávat efektivně. Článek 10 ukládá členským státům povinnost stanovit pravidla ohledně sankcí, které se použijí v případě porušení tohoto nařízení, a zajistit jejich uplatňování. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.
16. Na základě těchto článků budou vnitrostátní orgány oprávněny kontrolovat případné porušování všech povinností stanovených v návrhu a uplatňovat sankce, a to i sankce spojené s povinnostmi stanovenými v člancích 6 a 8. Tato pravomoc má potenciálně značný dopad na soukromí fyzických osob z hlediska ochrany jejich údajů: tyto orgány mohou mít automaticky přístup k informacím, které se týkají každého převodu finančních prostředků (úhrady nebo inkasa) mezi fyzickými osobami, aby mohly prověřit, zda jsou v rozporu s požadavky uvedenými v člancích 6 a 8 nezákonně ukládány vícestranné mezibankovní poplatky nebo je odmítáno provádění úhrad a přijímání inkas. Tyto pravomoci se týkají zpracování osobních údajů (jména zúčastněných fyzických osob, čísla jejich bankovních účtů a peněžní částky, které mají být přijímány nebo převáděny).
17. Ačkoli každé takové zpracování osobních údajů by mělo být v souladu s vnitrostátními pravidly, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES, EIOÚ chce zdůraznit, že tato povinnost kontroly by měla být již v návrhu posuzována s ohledem na zásadu proporcionality a nezbytnosti, která je zakotvena ve směrnici 95/46/ES (čl. 6 odst. 1 písm. c)). V souvislosti s tím by zejména ve vztahu k článkům 6 a 8 bylo podle názoru OIEÚ přiměřenější zavést systém, při kterém by zpracování osobních údajů příslušnými orgány bylo aktivováno jen případ od případu. Znamenalo by to, že by k zásahu orgánu – a tedy zpracování osobních údajů konkrétního plátce nebo příjemce – docházelo zejména tehdy, je-li pro to konkrétní důvod, například v případě stížnosti na porušení článků 6 nebo 8 podané plátcem nebo příjemcem nebo v souvislosti s cíleným vyžádáním z vlastní iniciativy, například na základě informací poskytnutých třetí stranou.
18. Efektivita kontroly dodržování by byla zajištěna zavedením mechanismu, který by umožnil stěžovatelům podat stížnost nebo třetí straně poskytnout informaci a dosáhnout rychlé reakce ze strany orgánu, například ve formě příkazu, aby druhá strana dodržela povinnosti, jež stanoví články 6 a 8. Návrh již ve skutečnosti v článku 11 stanoví pravidla pro zavedení přiměřených a účinných postupů pro mimosoudní vyřizování stížností a mimosoudní zjednávání nápravy pro urovnávání sporů mezi uživateli platebních služeb a jejich poskytovateli platebních služeb (což se vztahuje i na článek 6). S cílem posílit dodržování povinností, jež stanoví článek 8, bez zavádění rozsáhlého všeobecného přístupu vnitrostátních orgánů k osobním údajům navrhuje EIOÚ, aby se ustanovení článku 11 vztahovalo také na spory mezi plátcí a příjemci.
19. EIOÚ rovněž konstatuje, že kontrolní činnosti mohou zahrnovat předávání osobních údajů mezi příslušnými vnitrostátními orgány různých členských států v rámci „úzké spolupráce“ zmíněné v čl. 9 odst. 3. Vzhledem k rozsáhlým pravomocem svěřeným vnitrostátními orgánům za účelem

⁽¹⁾ Vícestranný mezibankovní poplatek je částka, kterou hradí poskytovatel platebních služeb příjemce poskytovateli platebních služeb plátce v souvislosti s inkasem.

⁽²⁾ Cílem tohoto požadavku je zajistit, aby každý poskytovatel platebních služeb, který je dosažitelný pro vnitrostátní úhradu nebo inkasní transakci, byl dosažitelný také pro transakce iniciované poskytovatelem platebních služeb, který je umístěn v kterémkoli jiném členském státě (článek 3 návrhu).

kontroly dodržování tohoto nařízení (dokonce i v případě, že budou zavedena výše navrhovaná omezení týkající se článků 6 a 8) EIOÚ navrhuje, aby v textu bylo výslovně uvedeno, že při každém předání osobních údajů mezi nimi musí být dodrženy příslušné zásady ochrany údajů. Takové předávání by zejména nemělo být prováděno hromadně, ale pouze v souvislosti s konkrétními případy, kdy již existuje zjevné podezření z možného porušení tohoto nařízení. Proto by do čl. 9 odst. 3 mohla být doplněna tato věta: „Předávání osobních údajů mezi příslušnými orgány v rámci této úzké spolupráce se uskutečňuje pouze v jednotlivých případech, kdy existuje důvodné podezření z porušení tohoto nařízení a při dodržování zásad nezbytnosti, proporcionality a omezení účelu.“

2.3 Příloha

20. Příloha k návrhu stanoví technické požadavky, které musí být splněny při úhradách a inkasech podle článku 5 návrhu. Cílem zavedení těchto požadavků je vytvoření harmonizovaných formátů identifikace a komunikace, aby se zajistila interoperabilita úhrad a inkasních operací mezi členskými státy.
21. V souvislosti s tím dochází při různých příležitostech ke zpracování osobních údajů zprostředkovateli (poskytovateli platebních služeb) ⁽¹⁾:
- a) Čl. 2 písm. b): při úhradách jsou údaje, které mají být plátcem poskytnuty jeho poskytovateli platebních služeb a předány v platebním řetězci příjemci, následující: jméno plátce a/nebo číslo IBAN účtu plátce, výše úhrady, jméno a číslo účtu IBAN příjemce, případně doplňující informace;
- b) Čl. 3 písm. b): při inkasech mají být při každé transakci příjemcem poskytnuty jeho poskytovateli platebních služeb a jím poté předány poskytovateli platebních služeb plátce informace týkající se zmocnění ⁽²⁾;
- c) Čl. 3 písm. g): při inkasech jsou příjemcem poskytnuty jeho poskytovateli platebních služeb a předány v platebním řetězci plátcem tyto údaje: jméno příjemce a číslo IBAN účtu příjemce, jméno plátce a číslo IBAN jeho platebního účtu.

22. Ačkoli při každém zpracování osobních údajů musí být dodrženy příslušné vnitrostátní právní předpisy, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES, návrh pouze zmiňuje, že se převody podle situace a), jak je uvedeno výše, provádějí „v souladu s povinnostmi stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES“. Aby se zamezilo nesprávnému výkladu, EIOÚ navrhuje, aby takový odkaz na tuto směrnici byl uveden také v souvislosti s čl. 3 písm. b) a čl. 3 písm. g). Alternativně, kdyby byl v souladu s výše uvedeným návrhem upraven 26. bod odůvodnění, mohl by se odkaz na směrnici 95/46/ES ze znění čl. 2 písm. b) vypustit.

3. ZÁVĚR

23. EIOÚ vítá v návrhu konkrétní odkaz na směrnici 95/46/ES. Navrhuje však provést v textu některé menší úpravy, aby se upřesnilo uplatňování zásad ochrany údajů při operacích jejich zpracování, na které se tento návrh vztahuje. Zejména:
- 26. bod odůvodnění by měl zohlednit, že vnitrostátní právní předpisy, jimiž se provádí směrnice 95/46/ES, se vztahují i na tento návrh, a zdůraznit, že veškeré operace zpracování údajů musí být prováděny v souladu s těmito prováděcími předpisy.
 - kontrolní pravomoc příslušných vnitrostátních orgánů v souvislosti s povinnostmi obsaženými v člancích 6 a 8 by měla být omezena na jednotlivé případy, kdy existuje důvodné podezření z porušení tohoto nařízení, a s cílem posílit dodržování povinností stanovených článkem 8 by mechanismus nápravných opatření pro řešení sporů zavedený v článku 11 měl být rozšířen na spory mezi plátcem a příjemcem;
 - měly by být harmonizovány odkazy na směrnici 95/46/ES v příloze, aby se zamezilo jakémukoli nesprávnému výkladu.

V Bruselu dne 23. června 2011.

Giovanni BUTTARELLI

zástupce evropského inspektora ochrany údajů

⁽¹⁾ Jméno a číslo IBAN předává příjemce plátcem v případě úhrady a plátce příjemci v případě inkasa přímo. V obou případech vyplývá legitimita zpracování ze skutečnosti, že se jedná o subjekt s příslušnými údaji, který dobrovolně předává své vlastní údaje.

⁽²⁾ Tyto informace mohou zahrnovat jméno plátce, jeho adresu, jeho telefonní číslo a veškeré další informace týkající se smlouvy, která představuje důvod pro převod peněžních prostředků.

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

27. září 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz		
USD	americký dolar	1,3579	AUD	australský dolar	1,3690
JPY	japonský jen	103,83	CAD	kanadský dolar	1,3842
DKK	dánská koruna	7,4413	HKD	hongkongský dolar	10,5816
GBP	britská libra	0,86980	NZD	novozélandský dolar	1,7228
SEK	švédská koruna	9,1774	SGD	singapurský dolar	1,7408
CHF	švýcarský frank	1,2232	KRW	jihokorejský won	1 588,08
ISK	islandská koruna		ZAR	jihoafrický rand	10,6747
NOK	norská koruna	7,7900	CNY	čínský juan	8,6878
BGN	bulharský lev	1,9558	HRK	chorvatská kuna	7,4930
CZK	česká koruna	24,478	IDR	indonéska rupie	12 156,12
HUF	maďarský forint	286,36	MYR	malajsijský ringgit	4,2781
LTL	litevský litas	3,4528	PHP	filipínské peso	58,869
LVL	lotyšský latas	0,7093	RUB	ruský rubl	43,3299
PLN	polský zlotý	4,3720	THB	thajský baht	41,891
RON	rumunský lei	4,3033	BRL	brazilský real	2,4513
TRY	turecká lira	2,5066	MXN	mexické peso	18,1259
			INR	indická rupie	66,6390

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

V

(Oznámení)

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

EVROPSKÁ KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – NĚMECKO

Státní podpora SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Financování opatření infrastruktury na letišti Lipsko/Halle (2)

Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU

(Text s významem pro EHP)

(2011/C 284/03)

Dopisem ze dne 15. června 2011, který je v závazném znění uveden na stránkách, jež následují za tímto shrnutím, oznámila Komise Německu své rozhodnutí zahájit řízení týkající se výše uvedených opatření podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Zúčastněné strany mohou zaslat připomínky k opatření, kvůli němuž Komise řízení zahajuje, do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Office: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Tyto připomínky budou sděleny Německu. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

POSTUP

Dopisem ze dne 12. dubna 2010 německé orgány z důvodu právní jistoty oznámily Komisi plánovaný kapitálový vklad do společností Mitteldeutsche Flughafen AG (dále jen „MFAG“) a Flughafen Leipzig/Halle GmbH (dále jen „FLH“) ze strany jejich společníků⁽¹⁾, který má vyrovnat náklady na projekty infrastruktury, jež mají být provedeny na letišti Lipsko/Halle. Dopisy ze dne 10. června 2010, ze dne 26. listopadu 2010 a ze dne 3. března 2011 Komise požádala o dodatečné informace

k oznámenému opatření. Ve dnech 29. září 2010, 4. ledna 2011 a 26. dubna 2011 německé orgány předložily dodatečné informace.

POPIS OPATŘENÍ

Oznámené projekty infrastruktury a projekty související s infrastrukturou se týkají zejména protihlukových opatření, budování ploch pro odmrzování, budování pojezdových drah a mostů, rozšíření odbavovacích ploch a hangárů, výstavby nového letištního terminálu a haly pro malá letadla, nákladů na plánované rozšíření jižní a severní vzletové a přistávací dráhy, zařízení pro přepravu zvířat, funkčních bezpečnostních budov a kontrolních míst. Investiční náklady se odhadují celkem na 255,6 milionu EUR. Stavební práce již byly zahájeny.

⁽¹⁾ FLH je dceřiná společnost MFAG, která ve FLH drží podíl 94 %. Zbývající podíly vlastní spolková země Sasko, okres Nordsachsen a město Schkeuditz. Akcionáři MFAG jsou: spolková země Sasko se 76,64 %, spolková země Sasko-Anhaltsko s 18,54 %, město Drážďany s 2,52 %, město Halle s 0,2 %, město Lipsko s 2,1 %. Žádné podíly nejsou ve vlastnictví soukromých akcionářů.

Projekty infrastruktury a projekty související s infrastrukturou byly nejprve financovány půjčkami společníků (poskytovanými od roku 2006 do současnosti), které budou přeměněny na kapitál až poté, co Evropská komise schválí financování projektu infrastruktury. Základní úvěrová sazba je [< 12]měsíční sazba Euribor. Riziková přírážka se stanoví ze zaokrouhleného průměru sazeb (pod hodnotou 100 bazických bodů) nabízených třemi bankami.

Oznámená opatření infrastruktury a jejich financování (půjčky společníků a kapitálové vklady) překračují oblast působnosti rozhodnutí Komise 2008/948/ES ze dne 23. července 2008 ⁽¹⁾.

POSOUZENÍ OPATŘENÍ

Mají půjčky společníků povahu státní podpory?

Německé orgány se domnívají, že půjčky společníků nepředstavují státní podporu, neboť plánované investice jsou považovány za bezpečnostní opatření. Dále tvrdí, že půjčky byly poskytnuty za tržních podmínek.

Za současného stavu má Komise pochybnosti ohledně toho, zda mají plánované projekty bezpečnostní povahu, i ohledně toho, zda byly půjčky společníků poskytnuty za tržních podmínek. Komise proto nemůže dospět k závěru, že se nejedná o státní podporu. Za prvé, německé orgány neposkytly rating společnosti FLH. Za druhé, ohledně ratingu MFAG německé orgány poskytly pouze záznam telefonního hovoru s bankou, který prokazuje, že MFAG má stejný rating jako spolkové země. Za třetí, riziková přírážka pod 100 bazických bodů je nižší než riziková marže podle sdělení o referenčních sazbách. Komise má rovněž pochybnosti, zda je v daném případě použití [< 12]měsíční sazby Euribor odůvodněné, neboť za obvyklých tržních okolností je tato sazba nižší než úrokové sazby při delší splatnosti.

Má navýšení kapitálu povahu státní podpory?

Německé orgány se domnívají, že financování výstavby infrastruktury není hospodářskou činností. Ve svém rozsudku „Leipzig-Halle airport“ ⁽²⁾ Tribunál potvrdil, že provozování letiště je hospodářskou činností, jejíž nedílnou součástí je budování letištní infrastruktury. Jelikož německé orgány uvedly, že navýšení kapitálu bylo provedeno bez podkladového obchodního plánu a dlouhodobé perspektivy rentability, Komise zaujímá předběžné stanovisko, že se jedná o státní podporu.

Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

V této fázi se Komise domnívá, že kritéria nezbytnosti a přiměřenosti vyvolávají v daném případě vážné obavy. Letiště

Lipsko/Halle provozované společností FLH je podle pokynů Společenství pro financování letišť ⁽³⁾ „velkým regionálním letištěm“ kategorie C. Od roku 2008, po vybudování jižní vzletové a přistávací dráhy, slouží letiště Lipsko/Halle především jako nákladní letiště pro společnosti DHL Express, Lufthansa Cargo a další nákladní dopravce. V roce 2009 bylo přepraveno přibližně 524 tisíc tun nákladu. Oznámená intenzita podpory činí 100 %.

Prozatím německé orgány neposkytly žádný důkaz ohledně obchodního plánu letiště, že je 100 % intenzita podpory nezbytná a přiměřená. Proto nyní Komise není v této věci schopna řádně posoudit selhání trhu.

Kromě toho byly již některé investiční projekty provedeny. To vyvolává vážné pochybnosti ohledně nezbytnosti podpory, neboť příjemce byl schopen financovat dané projekty infrastruktury bez použití státních zdrojů.

Komise dále poznamenává, že některá tato opatření zřejmě splňují regulační normy nebo jiné požadavky povinné pro provozování letiště nebo jsou spojená s každodenním provozem letiště. Komise proto pochybuje, že jsou v tomto ohledu splněna kritéria nezbytnosti a přiměřenosti splněna.

Závěr

Vzhledem k výše uvedeným informacím se Komise domnívá, že v dané věci nebyly splněny všechny podmínky slučitelnosti podle pokynů Společenství pro financování letišť. Komise zastává předběžný názor, že kritéria nezbytnosti a přiměřenosti podpory nejsou v dané věci splněna. Proto má Komise pochybnosti, zda lze financování oznámených opatření infrastruktury považovat za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

Nezdá se, že by opatření splňovala podmínky pro udělení jakékoli výjimky podle Smlouvy. Komise tudíž v této fázi nemůže vyloučit, že se jedná o protiprávní a neslučitelnou státní podporu.

ZNĚNÍ DOPISU

„Die Kommission teilt der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben der deutschen Behörden zu der vorgenannten Beihilfemaßnahme entschieden hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) zu eröffnen.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 346, 23.12.2008, s. 1.

⁽²⁾ Společné věci Flughafen Leipzig-Halle GmbH a Mitteldeutsche Flughafen AG v. Komise, T-455/08, a Spolková země Sasko a spolková země Sasko-Anhaltsko v. Komise, T-443/08, (dále jen „věc Lipsko/Halle“), Sb. rozh. 2011, ve Sb. rozh. dosud nezveřejněno, viz též rozsudek ve věci Aéroports de Paris v. Komise, T-128/89, Sb. rozh. 2000, s. II-3929, potvrzeno ESD, věc C-82/01P, S. rozh. 2002, s. I-9297, a ve věci Ryanair v. Komise, T-196/04, Sb. rozh. 2008, s. II-3643, bod 88.

⁽³⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

1. VERFAHREN

1. Mit Schreiben vom 12. April 2010 meldete die Bundesregierung aus Gründen der Rechtssicherheit vorgesehene Kapitalzuführungen für zwei öffentliche Unternehmen bei der Kommission an. Die Anmeldung erhielt die Nummer N 138/2010.
2. Mit Schreiben vom 10. Juni 2010, 26. November 2010 und 3. März 2011 ersuchte die Kommission um ergänzende Auskünfte zu der angemeldeten Maßnahme. Am 29. September 2010, 4. Januar 2011 und 26. April 2011 wurden von der Bundesregierung ergänzende Auskünfte übermittelt.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

3. Die Anmeldung betrifft vorgesehene Kapitalzuführungen der jeweiligen Anteilseigner für die Mitteldeutsche Flughafen AG (im Folgenden „MFAG“) bzw. die Flughafen Leipzig/Halle GmbH (im Folgenden „FLH“) zum Ausgleich

der Kosten für Infrastrukturprojekte, die am Flughafen Leipzig/Halle durchgeführt werden sollen.

4. FLH ist eine Tochtergesellschaft der MFAG, die 94 % der Anteile an FLH hält. Die restlichen Anteile halten der Freistaat Sachsen, der Landkreis Nordsachsen und die Stadt Schkeuditz. Die Gesellschafter der MFAG sind der Freistaat Sachsen mit 76,64 %, das Land Sachsen-Anhalt mit 18,54 %, die Stadt Dresden mit 2,52 %, die Stadt Halle mit 0,2 % und die Stadt Leipzig mit 2,1 %. Private Gesellschafter gibt es nicht.
5. Seit 2008, d. h. nach dem Bau der Start- und Landebahn Süd, dient der Flughafen Leipzig/Halle in erster Linie als Frachtflughafen für DHL Express ⁽¹⁾, Lufthansa Cargo und andere Frachtunternehmen. 2009 wurden etwa 524 000 Tonnen transportiert.

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

6. Die angemeldeten Maßnahmen umfassen folgende Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekte:

Nummer	Bezeichnung	Budgetierte Kosten/ erwartete Kosten (EUR)
M1	Grunderwerb/Absiedlung/Lärmschutz/landschaftspflegerische Begleitplanung	[...]
M2	Triebwerkslaufstand	[...]
M3	Rollweg und Rollbrücke „E7“	[...]
M4	Verlängerung Start- und Landebahn Nord: Planungskosten	[...]
M5	Herstellung Baufreiheit für Rollbahn Victor nebst Neubau Feuerwachen / Mehrzweckhalle	[...]
M6	Parallele Rollbahn Victor	[...]
M7	Ergänzung von Enteisungsflächen	[...]
M8	Heliport	[...]
M9.1–M9.4	Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen: Neubau Kontrollpunkt 1 Funktionsgebäude Sicherheit Beschaffung Ausrüstungstechnik Animal Farm	[...]
M10	Ergänzender Lärmschutz	[...]
M11	Landseitige Erschließung Bereich Südost Phase I	[...]
M12	Planfeststellungsverfahren Erweiterung Süd	[...]
M13	Vorfelderweiterung Nord	[...]
M14	Vorfelderweiterung Ost	[...]

⁽¹⁾ Das europäische Luftfrachtdrehkreuz von DHL Express befand sich bis 2008 am Flughafen Brüssel. Nachdem es zu Problemen mit behördlichen Nachtfluggenehmigungen gekommen war, verhandelte DHL mit mehreren Flughäfen über einen neuen Standort für sein europäisches Drehkreuz. In der engeren Wahl waren Leipzig, Brüssel und der französische Flughafen Vatry. DHL beschloss schließlich, sein europäisches Drehkreuz bis spätestens 2008 nach Leipzig zu verlegen. Vgl. auch die Entscheidung der Kommission vom 23. Juli 2008 in der Beihilfesache C 48/06 DHL — Flughafen Leipzig/Halle (Abl. L 346, S. 1).

Nummer	Bezeichnung	Budgetierte Kosten/ erwartete Kosten (EUR)
M15	Anpassung Infrastruktur	[...]
M16	Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen: Erweiterung Hangar Nordbereich (M16.1) GAT-Neubau und Kleinflugzeughalle (M16.2)	[...]
Summe		255,625 Mio.

7. M1 – *Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen (einschließlich Grunderwerb/Absiedlung/Lärmschutz/landschaftspflegerische Begleitplanung)*: Gemäß Planfeststellungsbeschluss zur Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld ⁽¹⁾ ist der Flughafen Leipzig/Halle verpflichtet, umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Nachtschutzgebiet des Flughafens durchzuführen. Das Nachtschutzgebiet sollte ursprünglich eine Fläche von etwa 211 km² und rund 6 000 Wohnhäusern umfassen. Nach der ersten Neuberechnung des Nachtschutzgebietes Ende Februar 2009 muss das ursprüngliche Schutzgebiet um rund 4 000 Wohnhäuser ausgeweitet werden. Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen hat Mitte 2005 begonnen und dürfte gegen 2012 abgeschlossen sein.
8. M2 – *Triebwerkslaufstand*: Am Flughafen Leipzig/Halle ist in den Jahren 2007/2008 ein neuer Triebwerkslaufstand errichtet worden. Der 24-Stunden-Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle macht Einrichtungen für Triebwerksprobeläufe sowohl am Tag als auch in der Nacht erforderlich. Um die durch die zuständige Behörde vorgegebenen Grenzwerte in der Umgebung schalltechnisch einzuhalten, musste der Triebwerksprobelaufstand als geschlossenes Bauwerk errichtet werden.
9. M3 – *Rollweg und Rollbrücke „E7“*: Um die vorhandenen Rollwege und Rollbrücken zu entlasten sowie Ersatz bei Unfällen und Störungen zu schaffen, müssen im Osten des Flughafens der Rollweg und die Rollbrücke „E7“ errichtet werden. Dieses Infrastrukturprojekt gliedert sich unter technischen Gesichtspunkten in die folgenden drei Teilprojekte: Rollbrücke ⁽²⁾, Rollweg und technische Ausrüstung (Befuerung). Mit dem Infrastrukturprojekt wurde 2008 begonnen.
10. M4 – *Verlängerung der Start- und Landebahn Nord (Planungskosten) von derzeit 3 600 m auf 3 800 m*: Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn Nord soll das Starten von Frachtflugzeugen mit hohem Startgewicht ohne Nutzlastbeschränkungen am Flughafen Leipzig/Halle gewährleistet werden. Mit der Planung dieses Infrastrukturprojekts wurde im Jahr 2008 begonnen.
11. M5 – *Herstellung der Baufreiheit für Rollbahn „Victor“ und Neubau Feuerwachen/Mehrzweckhalle I*: Die Feuerwache und die Mehrzweckhalle müssen abgerissen und neu errichtet werden. Der Abriss der Objekte und die Neuerrichtung der Mehrzweckhalle und der Feuerwache in veränderter Lage sind zwingend erforderlich, um die Hindernisfreiheit im südlichen Rollverkehr am Flughafen Leipzig/Halle zu gewährleisten. Die Rohbauarbeiten für die Neuerrichtung der Mehrzweckhalle I und der Feuerwache haben im Mai 2009 begonnen; das Projekt soll 2011 abgeschlossen werden. In der neuen Mehrzweckhalle soll das Winterdienstgerät untergebracht werden. Im Rahmen der Bauarbeiten soll auch eine Feuerwehrrübsanlage errichtet werden.
12. M6 – *Parallele Rollbahn „Victor“*: Der Anmeldung zufolge ist die Errichtung der Rollbahn „Victor“ zwischen zwei bestehenden Rollwegen zur Abdeckung der weiter steigenden Kapazitäten am Flughafen Leipzig/Halle und zur Abdeckung der Kapazitäten in Spitzenzeiten und bei Ostwetterlagen im Südwesten des Flughafens zwingend erforderlich.
13. M7 – *Ergänzung von Enteisungsflächen*: Deutschland erläutert, dass die zusätzlichen Enteisungsflächen bei steigender Auslastung des Flughafens Leipzig/Halle zur reibungslosen Durchführung der Flugzeugenteisung und zur Vermeidung von Verspätungen durch eine unzureichende Infrastruktur erforderlich sind. Mit der Durchführung des Projekts wurde noch nicht begonnen, es soll allerdings 2011 abgeschlossen sein.
14. M8 – *Heliport*: Am Flughafen Leipzig/Halle ist in den Jahren 2008/2009 durch Anpassung der Oberflächenstruktur und Markierung ein Hubschrauberabstellplatz geschaffen worden, der als Basis für die Flugrettung und damit für Notfalleinsätze dient. Die Nutzung des Flugfelds durch Drehflügler fällt unter die Betriebsgenehmigung des Flughafens. Die Entgeltordnung des Flughafens gilt in jedem Fall auch für die Nutzung der Einrichtung durch Hubschrauber. Der Heliport steht auch anderen Nutzern offen.
15. M9.1-M9.4 – *Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen*
- *Neubau Kontrollpunkt I (M9.1)*: Der Kontrollpunkt I muss zur Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ⁽³⁾ neu errichtet werden. Im Kontrollpunkt I sollen alle organisatorischen Aufgaben des Bereiches Sicherheit des Flughafens (Ausweis- und Schlüsselverwaltung, Sicherheitsschulung, Führungsaufgaben) und

⁽¹⁾ Vgl. Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Planfeststellungsbehörde für die Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld vom 4. November 2004 und erste Änderung des Beschlusses vom 9. Dezember 2005.

⁽²⁾ Am Flughafen Leipzig/Halle existieren zwei Rollspangen, die öffentliche Verkehrswege kreuzen (Autobahn A14, Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn, 4-streifige Staatsstraße), so dass für die Rollspangen eine Brückenkonstruktion notwendig ist.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1).

Kontrollaufgaben (z. B. Personen- und Warenkontrolle) sowie Sicherheitsdienstleistungen (z. B. Besucherservice, VIP) konzentriert werden.

- Funktionsgebäude Sicherheit (M9.2): Das neue Funktionsgebäude Sicherheit wird von der Bundespolizei, der Landespolizei, der Zollverwaltung und dem Deutschen Wetterdienst genutzt werden.
 - Beschaffung Ausrüstungstechnik (M9.3): In Anpassung an die neue Infrastruktur muss am Flughafen Leipzig/Halle sodann auch zusätzliche Ausrüstungstechnik für den Winterdienst und ergänzende Feuerwehrgertechnik angeschafft werden. Daneben muss auch der Flughafenaußenzaun mit Detektoren nebst digitaler Videoanlage technisch nachgerüstet werden (inkl. Videoüberwachungsanlage auf digitaler Basis mit intelligenter Bewegungserkennung). Mit den Investitionen wurde 2008 begonnen.
 - „Animal Farm“ (M 9.4): Dieses Projekt betrifft die Errichtung eines separaten Tiertransportgebäudes mit veterinärmedizinischen Anlagen am Flughafen Leipzig/Halle für Tierimporte und -exporte.
16. *M10 – Ergänzender Lärmschutz*: Im Rahmen des weiteren Ausbaus und unter Berücksichtigung der prognostizierten weiteren Entwicklung des Luftverkehrs insgesamt und insbesondere des Luftfrachtverkehrs am Flughafen Leipzig/Halle steht zu erwarten, dass mittelfristig weitere Lärmschutzmaßnahmen (und hiermit im Zusammenhang stehende Maßnahmen) nötig sein.
17. *M11 – Landseitige Erschließung Bereich Südost Phase I*: Am Flughafen Leipzig/Halle sollen die östlich an die vorhandenen landseitigen Einrichtungen (Hangar und Betriebsgebäude) angrenzenden Flächen mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Strom, Wasser, Abwasser, Regenwasser) bis 2010 vollständig erschlossen werden; mit den Arbeiten wurde 2008 begonnen. Nachdem der bestehende Kreisverkehr am Luftfrachtumschlagsbahnhof an die öffentlichen Straßen angebunden worden ist, müssen weitere Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden.
18. *M12 – Planfeststellungsverfahren Erweiterung Süd*: Am Flughafen Leipzig/Halle soll langfristig die Start- und Landebahn Süd (3 600 m) mit Vorfeld ausgebaut werden. Hierfür muss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.
19. *M13 – Vorfelderweiterung Nord*: Nach einer Studie ist es erforderlich, bis zum Jahr 2020 zwölf zusätzliche Standplätze zu errichten. Der Studie zufolge wird sich ein zusätzlicher Bedarf insbesondere auf dem Vorfeld Nord ergeben. Mit dem Ausbau von Abfertigungseinheiten im Norden des Flughafens und der Inanspruchnahme von Baurechten kann ein gleichmäßigeres Verhältnis bei der Verteilung der Flugbewegungen auf den beiden Start- und Landebahnen erreicht werden.
20. *M14 – Vorfelderweiterung Ost*: Die Grenze des Vorfelds Ost soll nach Süden verschoben werden, um die erforderlichen

Hindernisfreiflächen für die Start- und Landebahnen zu gewährleisten. Zudem bedarf es eines Anschlusses des Vorfelds an das Rollwegesystem nebst Enteignungspositionen.

21. *M15 – Anpassung Infrastruktur*: Die Abfertigungsanlagen im Nordbereich müssen dem Neubau des Vorfelds im Nordbereich und der Verlagerung von Frachtfunktionen in diesem Bereich angepasst werden. Hierzu soll der Hangar inkl. erforderlicher Nebenfunktionen für ein Luftfahrzeug der Kategorie F ausgelegt werden.
22. *M16.1-M16.2: Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen*
- Erweiterung Hangar Nordbereich (M16.1): Bau eines neuen Vorfelds im Nordbereich und Verlagerung von Frachtfunktionen in diesen Bereich sowie Vorhaltung von Wartungsplätzen. Die Realisierung der Maßnahme soll Anfang 2011 beginnen und bis Ende 2011 abgeschlossen sein.
 - GAT-Neubau und Kleinflugzeughalle (M16.2): Es müssen ein neues Aviation Terminal (GAT) sowie eine Kleinflugzeughalle gebaut werden. Das ehemalige GAT wurde im Zuge der Errichtung der neuen Start- und Landebahn Süd abgebrochen.
23. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte als Sicherheitsmaßnahmen angesehen werden können und ihre Finanzierung lediglich einen Kostenausgleich für die Übernahme hoheitlicher Aufgaben darstellt. Den Maßnahmen liegt weder ein Geschäftsplan zugrunde noch erfolgt die Finanzierung amortisationsbezogen. Daher fallen die angemeldeten Maßnahmen nach Auffassung der Bundesregierung nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen. Die zu finanzierenden Infrastrukturen stehen, soweit ihrer Art nach geeignet, allen Nutzern unterschiedslos und diskriminierungsfrei zur Verfügung.
- 2.2. Finanzierung der Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte**
- Finanzierung durch Gesellschafterdarlehen*
24. Die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte wurden zunächst durch Gesellschafterdarlehen finanziert, die allerdings erst nach Genehmigung der Finanzierung des Infrastrukturprojekts durch die Europäische Kommission in Eigenkapital umgewandelt werden. Nach Auffassung der Bundesregierung werden die Gesellschafterdarlehen zu marktüblichen Konditionen gewährt und stellen daher keine staatliche Beihilfe dar.
25. Nachstehender Übersicht sind die an die MFAG und die FLH ausgereichten Gesellschafterdarlehen zu entnehmen. Die vorgelegten Angaben beziehen sich lediglich auf den Zeitraum bis Ende 2011.

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

Zu finanzierende Maßnahmen	Gesellschafter	Laufzeit	Kumulierter Betrag
M1 und M2	Freistaat Sachsen	2009-2011	[...]
	Land Sachsen-Anhalt		[...]
	Stadt Dresden		[...]
	Stadt Leipzig		[...]
	Stadt Halle		[...]
M3 bis M7 und M11	Freistaat Sachsen	2006-2011	[...]
	Land Sachsen-Anhalt		[...]
	Stadt Leipzig		[...]
	Stadt Halle		[...]
M8, M12 und M15	Freistaat Sachsen	2010-2011	[...]
	Land Sachsen-Anhalt		[...]
	Stadt Leipzig		[...]
	Stadt Halle		[...]
Summe			[...]

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

Zu finanzierende Maßnahmen	Gesellschafter	Laufzeit	Kumulierter Betrag
M1 und M2	MFAG	2009-2011	[...]
	Freistaat Sachsen		[...]
	Landkreis Nordsachsen		[...]
	Stadt Schkeuditz		[...]
M3 bis M7 und M11	Freistaat Sachsen	2006-2011	[...]
	MFAG		[...]
M8, M12 und M15	Freistaat Sachsen	2010-2011	[...]
	MFAG		[...]
Summe			[...]

26. Hinsichtlich der zu zahlenden Zinssätze wird die jeweilige Tranche ab Auszahlungszeitpunkt auf Basis des für den Auszahlungstag gültigen [<12 Monate]-EURIBOR zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres zuzüglich einer Marge von [<100] bis [<100] Basispunkten verzinst. Die Bankmarge ermittelt sich aus dem aufgerundeten Durchschnitt von drei Bankangeboten ([...],[...]und [...]). Die Zinsen sind jeweils zum Darlehensende (31. Dezember eines Jahres) fällig. Es besteht die Möglichkeit, den fälligen Darlehensbetrag sowie die zum 31. Dezember eines Jahres fälligen Zinsen durch eine erneute Darlehensaufnahme marktüblich zu prolongieren.

27. Gesellschafterdarlehen 2006–2008: Als Grundlage für die Konditionen der Gesellschafterdarlehen zwischen 2006 und 2008 diente ein Darlehensvertrag zwischen der [...] und der MFAG: Basiszinssatz ist der [<12 Monate]-EURIBOR zuzüglich einer Marge von [<100] Basispunkten. Die durchschnittliche Marge, die sich aus den drei Bankangeboten ergab, betrug [<100] Basispunkte und wurde auf [<100] Basispunkte erhöht.

28. Gesellschafterdarlehen 2009: Für das Jahr 2009 wurde als Basiszinssatz der [<12 Monate]-EURIBOR zuzüglich einer Marge von [<100] Basispunkten zugrunde gelegt. Die durchschnittliche Marge, die sich aus den drei Bankangeboten ergab, betrug [<100] Basispunkte und wurde auf [<100] Basispunkte erhöht.

29. Gesellschafterdarlehen 2010: Für das Jahr 2010 wurde als Basiszinssatz der [<12 Monate]-EURIBOR zuzüglich einer Marge von [<100] Basispunkten zugrunde gelegt. Die durchschnittliche Marge, die sich aus den drei Bankangeboten ergab, betrug [<100] Basispunkte und wurde auf [<100] Basispunkte aufgerundet, was der Marge für Unternehmen mit AAA-Rating bei hoher Besicherung gemäß der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (im Folgenden „Mitteilung über die Referenzsätze“) ⁽¹⁾ entspricht.

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

30. Die Finanzmittel zum Ausgleich der Kosten für Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekte belaufen sich der Anmeldung zufolge auf insgesamt 255,624 Mio. EUR. Davon sollen insgesamt 240,2875 Mio. EUR in die Kapitalrücklage der MFAG eingestellt und zweckgebunden an die FLG zur Erhöhung ihrer eigenen Kapitalrücklage weitergeleitet werden. Der verbleibende Betrag soll von den Gesellschaftern der FLH direkt der Kapitalrücklage der FLH zugeführt werden.

31. Nach Angaben der Bundesregierung handelt es sich bei der angemeldeten Finanzierung von Infrastrukturprojekten nicht um eine Eigenkapitalerhöhung im Sinne einer Grundkapitalerhöhung nach § 182 AktG bei der MFAG oder einer Stammkapitalerhöhung nach § 55 GmbHG bei der FLG. Vielmehr handele es sich ausschließlich um das zur Verfügungstellen der Finanzmittel, um die Kosten zu finanzieren, die den Gesellschaften dadurch entstehen, dass sie die Aufträge der Gesellschafter, also die Aufträge der öffentlichen Hand, durchführen.

32. Mit der Durchführung der mit den geplanten Kapitalzuführungen zu finanzierenden Infrastrukturprojekte wurde teilweise schon begonnen. Vor Beginn der jeweiligen Projekte hat die öffentliche Hand jeweils zum Ausdruck gebracht, diese Maßnahmen finanzieren zu wollen. Was die Finanzierung der Kosten in Höhe von [...] Mio. EUR für die infrastrukturellen Zusatzmaßnahmen (d. h. M9, M10 und M16) angeht, soll über eine Kapitalerhöhung erst nach einem Beschluss der Europäischen Kommission befunden werden.

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

34. Nach Auffassung der Kommission könnte es sich bei nachstehenden Maßnahmen um staatliche Beihilfen zugunsten der MFAG oder/und der FLH handeln:

- Gesellschafterdarlehen an die MFAG
- Kapitalzuführungen für die MFAG
- Gesellschafterdarlehen an die FLH
- Kapitalzuführungen für die FLH.

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

35. Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

36. Die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV müssen kumulativ erfüllt sein. Um festzustellen, ob die angemeldeten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, ist daher zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind. Die finanzielle Unterstützung

- wird vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt,
- begünstigt bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige,
- verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und
- beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

37. Entscheidend für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ist die Frage, ob der Begünstigte eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt⁽¹⁾.

38. Wie das Gericht der Europäischen Union in seinem Urteil in der Rechtssache Flughafen Leipzig/Halle bestätigte, ist die Verwaltung von Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit, von der die Tätigkeit des Baus einer Flug-

hafeninfrastruktur nicht losgelöst werden kann⁽²⁾. Sobald ein Flughafenbetreiber, unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung, eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, stellt er ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar und unterliegt den Vorschriften des Vertrags über staatliche Beihilfen⁽³⁾.

39. Das Gericht stellte in seinem Urteil in der Rechtssache „Flughafen Leipzig/Halle“ ferner klar, dass es unerheblich ist, ob der Bau oder Ausbau einer Flughafeninfrastruktur regional-, wirtschafts- oder verkehrspolitische Ziele verfolgt. Nach ständiger Rechtsprechung ist nicht ausschlaggebend, welche Ziele mit spezifischen Maßnahmen verfolgt werden, sondern vielmehr, welche Wirkungen sie haben⁽⁴⁾.

40. Hierzu stellt die Kommission fest, dass die Infrastruktur, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, von den Flughafenbetreibern FLH und/oder MFAG kommerziell betrieben werden wird. Damit handelt es sich um eine kommerziell nutzbare Infrastruktur. Die Flughafenbetreiber FLH und/oder MFAG verlangen für die Nutzung dieser Infrastruktur Gebühren. Die Infrastruktur steht keinem Nutzer unentgeltlich im allgemeinen Interesse zur Verfügung. FLH und MFAG sind daher Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

41. Allerdings sind nicht alle Aktivitäten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art. Vielmehr muss festgestellt werden, inwieweit die einzelnen Aktivitäten wirtschaftliche Tätigkeiten darstellen oder nicht⁽⁵⁾.

42. Wie der Gerichtshof festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen daher nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Zu nennen sind hier die Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw.⁽⁶⁾ Die für diese Tätigkeiten vorgesehenen Finanzmittel müssen unbedingt streng auf den Ausgleich der durch diese Tätigkeiten verursachten Kosten beschränkt bleiben und dürfen nicht stattdessen für Tätigkeiten wirtschaftlicher Art verwendet werden⁽⁷⁾.

⁽²⁾ Verbundene Rechtssachen T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission, und T-443/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, (im Folgenden „Rechtssache Leipzig/Halle“), Slg. 2011, noch nicht in der Sammlung veröffentlicht, vgl. auch Rechtssache T-128/89 Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch den Europäischen Gerichtshof, Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, I-9297, sowie Rechtssache T-196/04, Ryanair/Kommission, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 88.

⁽³⁾ Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, Poucet/AGV und Pistre/Cancava, Slg. 1993, I-637.

⁽⁴⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 102 f.

⁽⁵⁾ Rechtssache C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol, Slg. 1994, I-43.

⁽⁶⁾ Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/02, Luftsicherheit – Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽⁷⁾ Rechtssache C-343/95, Calì & Figli/Service Ecologici Porto di Genova, Slg. 1997, I-1547; Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002; Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002, N 438/02, Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben in Belgien.

⁽¹⁾ Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine wirtschaftliche Tätigkeit jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten. Vgl. Rechtssache C-35/96, Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851, sowie Rechtssachen C-180/98 bis C-184/98, Pavlov, Slg. 2000, I-6451.

43. Nach ständiger Beschlusspraxis der Kommission ⁽¹⁾ stellt die Finanzierung von Funktionen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder von damit verbundenen Infrastrukturen folglich keine staatliche Beihilfe dar. Damit kann eine Infrastruktur, die beispielsweise aus Sicherheitsgründen benötigt wird oder die für die Kontrolle und Überwachung des Luftverkehrs und des Luftraums notwendig ist, aus öffentlichen Mitteln finanziert werden ⁽²⁾.
44. Die Kommission muss daher prüfen, welcher Art die am Flughafen Leipzig/Halle durchgeführten Infrastrukturmaßnahmen sind.
45. Die Bundesregierung macht geltend, dass es sich bei den in Rede stehenden Maßnahmen um Sicherheitsmaßnahmen handelt, die nicht den EU-Beihilfavorschriften unterliegen.
46. Nach der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ⁽³⁾ bezeichnet der Ausdruck „Luftsicherheit“ die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen.“
47. Die gemeinsamen grundlegenden Normen für Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr stützen sich auf die Empfehlungen des Dokuments 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) und sind im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 niedergelegt.
48. In Deutschland ist das Luftfahrt-Bundesamt für die Überwachung von Sicherungsmaßnahmen im Luftverkehr zuständig ⁽⁴⁾. Seit dem 15. Januar 2005 gilt in Deutschland auch das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG). Das Gesetz soll die Zivilluftfahrt vor Terroranschlägen und Sabotage schützen.
49. Die Kommission hält fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen für wirtschaftliche Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers unerlässlich sind und es einem Flughafen somit erst ermöglichen, seine wirtschaftliche Haupttätigkeit auszuüben.
50. Unter diesen Umständen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass lediglich einige der angemeldeten Maßnahmen in den Bereich der Luftsicherheit fallen und daher nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sein könnten.
- a) M1 (Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen), M2 (Triebwerkslaufstand) und M10 (Ergänzender Lärmschutz):
51. Nach Angaben der Bundesregierung dienen diese Maßnahmen der hoheitlichen Aufgabenerfüllung, da es sich um sicherheitsrelevante Maßnahmen im EU-rechtlichen Sinne handele. Die Maßnahmen würden insbesondere die Anwohner und die Umwelt schützen und somit der Sicherheit dienen.
52. Nach Auffassung der Kommission decken die Mittel Kosten, die alle Flughäfen — ob privat oder öffentlich — zu tragen hätten, da sie aus der Erfüllung von Verwaltungsaufgaben entstehen. Die Lärmschutzmaßnahmen tragen zur Verbesserung der Flughafeninfrastruktur bei. Ohne die Maßnahmen würde Leipzig/Halle keine Genehmigung für Nachtflüge erhalten. Daher verfolgen die Maßnahmen den Zweck, Fluggesellschaften anzuziehen, und zwar in erster Linie Expressfrachtdienste, die auch in der Nacht Flugleistungen erbringen; die Maßnahmen erhöhen somit insbesondere für den Frachtverkehr die Kapazität und Attraktivität des Flughafens. Folglich wird durch die Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens gegenüber konkurrierenden Flughäfen verbessert.
53. Die Kommission hält fest, dass die obengenannten Lärmschutzmaßnahmen der Verringerung der Lärmimmissionen dienen. Ein Umweltschaden kann als Schaden betrachtet werden, den der Verursacher herbeiführt, indem er die Umwelt direkt oder indirekt belastet oder die Voraussetzungen für eine solche Belastung — in diesem Fall des menschlichen Wohlbefindens — schafft. Lärmschutzmaßnahmen betreffen jedoch nicht notwendigerweise die Luftfahrt selbst und schützen keinesfalls die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen.
54. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass die Lärmschutzmaßnahmen nicht als Sicherheitsmaßnahmen einzustufen sind und folglich staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
- b) M4 (Verlängerung der Start- und Landebahn Nord (Planungskosten)), M13 (Vorfelderweiterung Nord), M15 (Anpassung Infrastruktur) und M16 (Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen):
55. Start- und Landebahnen sowie Vorfelder werden vom Flughafenbetreiber auf gewerblicher Basis betrieben; damit handelt es sich um kommerziell nutzbare Infrastruktur. In der in Rede stehenden Sache soll die Bahnverlängerung gewährleisten, dass Frachtflugzeuge mit hohem Startgewicht ohne Nutzlastbeschränkungen starten können. Die Erweiterung des Vorfelds dürfte für eine bessere Verteilung der Flugbewegungen sorgen. Folglich kann durch die Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens auf dem Luftfrachtmarkt verbessert werden.
56. Da die Maßnahmen M15 und M16 den Zweck verfolgen, die Infrastruktur infolge der Maßnahmen M4 und M13 anzupassen, sollten sie nicht getrennt, sondern in diesem Zusammenhang beurteilt werden.
57. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die in Rede stehenden Maßnahmen wirtschaftlicher Art sind und folglich den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen.

⁽¹⁾ Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/02, Luftsicherheit – Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽²⁾ Vgl. Entscheidung der Kommission vom 7. März 2007, N 620/06, Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen.

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

⁽⁴⁾ http://www.lba.de/DE/Betrieb/Luftsicherheit/Luftsicherheit_node.html

c) M3 (Rollweg und Rollbrücke „E7“), M5 (Herstellung Baufreiheit für Rollbahn Victor nebst Neubau Feuerwachen/Mehrzweckhalle) und M6 (Parallele Rollbahn „Victor“):

58. Nach Angaben der Bundesregierung ist die Maßnahme M3 erforderlich, um Unfällen vorzubeugen und Engpässe im Betrieb von FLH zu vermeiden. Die Maßnahme M6 dient dem weiteren Ausbau der Kapazitäten am Flughafen Leipzig/Halle und der Abdeckung der Kapazitäten bei Ostwetterlagen im Südwesten des Flughafens. Der im Rahmen der Maßnahme M5 erfolgende Abriss der Objekte und die Neuerrichtung der Mehrzweckhalle I und der Feuerwache in veränderter Lage sind zwingend erforderlich, um die Hindernisfreiheit im südlichen Rollverkehr am Flughafen Leipzig/Halle zu gewährleisten, da eine alternative Rollwegführung ausscheidet.
59. Auf einem Flughafen verbinden Rollbahnen Start- und Landebahnen mit Abfertigungsfeldern, Flugzeughallen, Terminals und anderen Einrichtungen. Auf diese Weise machen die Luftfahrzeuge die Start- bzw. Landebahn frei, so dass andere Luftfahrzeuge starten oder landen können. Nach Auffassung der Kommission sind Rollbahnen und Rollbrücken daher von Start- und Landebahnen nicht zu trennen, für die der Flughafenbetreiber Nutzungsentgelte erhebt, was folglich eine wirtschaftliche Tätigkeit des Flughafens darstellt. Die Angaben der Bundesregierung bestätigen, dass der Bau angesichts des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses zwingend erforderlich ist. Sonst könnten der Flughafen und die Fluggesellschaften nicht vom erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens profitieren bzw. müsste das derzeitige Verkehrsaufkommen gedrosselt werden. Dies steht nicht im Widerspruch zu der Tatsache, dass eine sichere Nutzung einer bestimmten Anzahl von Rollbahnen und Rollbrücken nur für ein begrenztes Verkehrsaufkommen gewährleistet werden kann.
60. Zur Maßnahme M5 stellt die Kommission fest, dass selbst wenn die Infrastrukturkosten sich nicht ausschließlich unmittelbar auf den Bau der neuen Rollbahn beziehen, die Herstellung der Baufreiheit und der Abbruch einschließlich des Neubaus von Einrichtungen doch mit demselben Ziel des Baus der neuen Rollbahn erfolgen. Die Infrastrukturkosten sind daher nicht getrennt vom Bau der Rollbahn, sondern im Zusammenhang damit zu prüfen.
61. Ferner scheinen diese Maßnahmen die Zivilluftfahrt nicht gegen unrechtmäßige Eingriffe zu schützen. Die in Rede stehenden Maßnahmen fallen nach Auffassung der Kommission folglich nicht in den hoheitlichen Aufgabenbereich.
62. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die in Rede stehenden Maßnahmen wirtschaftlicher Art sind und den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen.

d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:

63. Der Anmeldung zufolge ist die Ergänzung der bestehenden Enteisungsflächen aufgrund des steigenden Verkehrs-

aufkommens auf dem Flughafen erforderlich, um Verspätungen bei den Linienflügen zu verhindern. Ferner entstünden die mit dem Projekt verbundenen Kosten maßgeblich durch umweltschutzrechtliche Auflagen. Auch in diesem Fall macht die Bundesregierung sicherheitsrelevante Aspekte geltend. Zudem würden die Einnahmen aus den vom Flughafen erbrachten Enteisungsdiensten nicht die Kosten für die Errichtung der Infrastruktur abdecken.

64. Die Kommission stellt fest, dass die Enteisungsdienste für Luftfahrtunternehmen gegen Entgelt erbracht werden. Sie gehören zu den grundlegenden Dienstleistungen eines jeden Flughafens. Je mehr diese Dienstleistungen erbracht werden, desto mehr Flüge können von dem Flughafen abgehen und desto höher sind die Einnahmen des Flughafens. Darüber hinaus kommt es im Rahmen der Einstufung einer Tätigkeit als wirtschaftliche Tätigkeit nicht darauf an, dass sie nicht rentabel sein mag⁽¹⁾. Folglich scheinen Enteisungsdienste nicht von der wirtschaftlichen Nutzung eines Flughafens getrennt werden zu können und sind daher als wirtschaftliche Tätigkeiten anzusehen.

e) M8 – Heliport:

65. Die Maßnahme umfasst die Schaffung eines Hubschrauberabstellplatzes, der als Basis für die Flugrettung dienen wird.
66. Nach Auffassung der Kommission erleichtert der Bau eines Heliports die Flugrettung und erhöht somit allgemein die Sicherheit des Flughafenbetriebs (z. B. im Fall von Unfällen). Die Bereitstellung eines Heliports für Rettungsdienste scheint damit in den hoheitlichen Aufgabenbereich gemäß der Definition des Gerichtshofs zu fallen (vgl. Randnrn. 41-42).
67. Jedoch hält die Kommission fest, dass auch andere Nutzer Zugang zu dem Heliport haben werden. Er wird demnach nicht ausschließlich für Flugrettungsleistungen genutzt werden.
68. Im derzeitigen Stadium des Verfahrens kann die Kommission nicht ausschließen, dass der Heliport von anderen Flughafenutzern gegen Entgelt genutzt wird, und somit nicht den Schluss ziehen, dass die Kosten auf Dienstleistungen begrenzt sind, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen.
69. Für den Fall, dass der finanzielle Beitrag sich auf die Kosten für einen Heliport beschränken, der ausschließlich für die Flugrettung genutzt wird, vertritt die Kommission folglich die vorläufige Auffassung, dass diese Maßnahmen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt. Die Kommission ersucht Deutschland um weitere Erläuterung der Kosten und der Nutzung des in Rede stehenden Heliports.

⁽¹⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 115.

- f) M9 – Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen:
70. Die Maßnahmen M9.1 und M9.2 umfassen den Neubau des Kontrollpunkts I zur Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 und die Errichtung eines Funktionsgebäudes Sicherheit für den Bedarf der Bundespolizei, der Landespolizei, der Zollverwaltung und des Deutschen Wetterdienstes. Diese Tätigkeiten scheinen in den hoheitlichen Aufgabenbereich entsprechend der Definition des Gerichtshofs zu fallen (vgl. Randnrn. 41-42). Da der finanzielle Beitrag laut Anmeldung außerdem auf die entstehenden Kosten beschränkt ist, vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass diese Maßnahmen keine staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
71. Die im Rahmen von M9.3 angemeldeten Maßnahmen beziehen sich ausdrücklich auf Ausrüstungstechnik für den Winterdienst, die die parallele Räumung der Startbahnen ermöglicht. Unter Bezugnahme auf die ständige Rechtsprechung⁽¹⁾ vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Schaffung technischer Einrichtungen einschließlich optischer Hilfen, Präzisionsinstrumente, Navigationswerkzeuge, Markierungen und meteorologischer Anlagen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
- g) M9.4 – Animal farm:
72. Hierbei handelt es sich um die Errichtung eines Gebäudes, das gewährleisten soll, dass Erreger von Tierseuchen oder anderer Krankheiten nicht aus Drittstaaten nach Deutschland und in die EU gelangen.
73. Nach Auffassung der Kommission dient die Maßnahme mehr dem Gesundheitsschutz als der Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe. Ferner wird die Anlage Animal Farm es dem Betreiber des Flughafens Leipzig/Halle ermöglichen, Leistungen für den Import bzw. Export von Tieren aus bzw. in Drittstaaten zu erbringen.
74. Daher fällt diese Maßnahme nach Auffassung der Kommission nicht in den hoheitlichen Aufgabenbereich und unterliegt den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen.
- h) M11 – Landseitige Erschließung Bereich Südost Phase I:
75. Die Maßnahme umfasst die Ausrüstung vorhandener Gebäude mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Strom, Wasser, Abwasser, Regenwasser) sowie ergänzende Lärmschutzmaßnahmen. Diese Investitionen betreffen keine Tätigkeiten, die normalerweise in den hoheitlichen Aufgabenbereich des Staates fallen, sondern tragen vielmehr zur Verbesserung von Infrastruktur bei, die kommerziell genutzt wird; es handelt sich folglich um eine wirtschaftliche Tätigkeit.
- i) M12 – Planfeststellungsverfahren Erweiterung Süd (Start- und Landebahn mit Vorfeld) und M14 (Vorfelderweiterung Ost):
76. Wie oben angegeben, wird der Betrieb der Start- und Landebahn und des Vorfelds nach ständiger Rechtsprechung als wirtschaftliche Tätigkeit angesehen.
- 3.1.1. Beihilfecharakter der Gesellschafterdarlehen an die MFAG und der Kapitalzuführungen der MFAG-Gesellschafter**
- Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit
77. Wie vom Gerichtshof⁽²⁾ festgestellt, können Maßnahmen als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV qualifiziert werden, wenn sie a) indirekt oder direkt aus staatlichen Mitteln finanziert werden und b) dem Staat zurechenbar sind.
78. In der vorliegenden Sache übte der Staat zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Die Gesellschafterdarlehen an die MFAG und die Kapitalzuführungen werden aus staatlichen Mitteln (z. B. Haushalt des Freistaates Sachsen, Haushalt des Landes Sachsen-Anhalt und Haushalte der Städte Dresden, Halle und Leipzig) gedeckt. Die Entscheidung, diese staatlichen Mittel zu gewähren, ist der öffentlichen Hand zuzurechnen, da der öffentliche Gesellschafter beschloss, die Gesellschafterdarlehen und die Kapitalzuführungen für die MFAG gewähren.
- Wirtschaftlicher Vorteil
79. Es liegt eine staatliche Beihilfe vor, wenn die Maßnahme den Begünstigten einen Vorteil verschafft.
80. In der vorliegenden Sache sollten die Gesellschafterdarlehen und die Kapitalerhöhungen für die MFAG an die FLH übertragen werden. Die MFAG ist deshalb eher als Durchleitungsstelle für den Mitteltransfer an die FLH zu betrachten und nicht selbst als Begünstigte.
- Schlussfolgerung
81. Aus den vorstehenden Erwägungen heraus betrachtet die Kommission die MFAG nicht als getrennte Begünstigte und kommt zu dem Schluss, dass auf der Ebene der MFAG keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV vorliegt.
- 3.1.2. Beihilfecharakter der Gesellschafterdarlehen zugunsten der FLH**
- Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit
82. Der Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln

⁽¹⁾ Entscheidungen der Kommission in den Beihilfesachen NN 17/07 und N 112/08 vom 20. Februar 2009 zum Flughafen Kassel-Calden.

⁽²⁾ EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, I-4397.

finanziert oder vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird.

83. In der vorliegenden Sache übte der Staat zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Die öffentlichen Gesellschafter der FLH und die MFAG, die ausschließlich öffentliche Gesellschafter hat, haben der FLH Gesellschafterdarlehen gewährt, um bis zur Genehmigung der Kapitalzuführungen durch die Kommission die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte am Flughafen Leipzig/Halle zu finanzieren (sogenannte „Überbrückungsfinanzierung“).
84. Die Entscheidung, diese staatlichen Mittel zu gewähren, ist der öffentlichen Hand zuzurechnen, da die öffentlichen Gesellschafter beschlossen haben, das Gesellschafterdarlehen zu gewähren.

Wirtschaftlicher Vorteil

85. Die Kommission prüft nach dem „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“, ob einem Unternehmen ein Darlehen zu Vorzugsbedingungen und damit ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt worden ist. Nach diesem Grundsatz ist Kapital, das einem Unternehmen direkt oder indirekt vom Staat zu Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe zu betrachten⁽¹⁾.
86. In der in Rede stehenden Sache muss die Kommission prüfen, ob dem begünstigten Unternehmen durch die von den FLH-Gesellschafter eingeräumten Kreditbedingungen ein wirtschaftlicher Vorteil entstanden ist, der ihm unter normalen Marktbedingungen nicht erwachsen wäre.
87. Die Bundesregierung macht geltend, dass dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers uneingeschränkt Rechnung getragen worden sei, da die Gesellschafterdarlehen zu Marktbedingungen gewährt worden seien.
88. Um zu beurteilen, ob das in Rede stehende Darlehen zu Vorzugsbedingungen gewährt wurde, prüft die Kommission ihrer Entscheidungspraxis gemäß, ob der Zinssatz für das fragliche Darlehen mit dem Referenzzinssatz der Kommission im Einklang steht. Der Referenzzinssatz wird anhand der Methode berechnet, die in der am 12. Dezember 2007 erlassenen Mitteilung über die Referenzsätze festgelegt ist.
89. Als Ausgangspunkt für den Vergleich des fraglichen Zinssatzes mit dem Referenzsatz der Kommission ist nach

Auffassung der Kommission das Datum des verbindlichen Rechtsakts für die Kreditvergabe (d. h. der Tag, an dem der Kreditvertrag zwischen den FLH-Gesellschaftern und dem Begünstigten unterzeichnet wurde) heranzuziehen.

90. In der Mitteilung über die Referenzsätze ist die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze festgelegt, die anstelle der marktüblichen Sätze verwendet werden. Die Referenzsätze werden auf der Grundlage von Interbanken-Angebotssätzen für ein Jahr (1-Jahres-IBOR) oder von Basissätzen, die um entsprechende Risikomargen erhöht werden, berechnet. Die Spannen reichen je nach Bonität des Unternehmens und der gebotenen Sicherheiten von 60 bis 1 000 Basispunkten. Unter normalen Umständen wird der Basissatz um 100 Basispunkte erhöht, in der Annahme, dass es sich um Darlehen an Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating und hoher Besicherung oder um Unternehmen mit einem guten Rating und normaler Besicherung oder um ein Unternehmen mit sehr gutem Rating ohne Besicherung handelt. Bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, sollte der Basissatz der Mitteilung zufolge um mindestens 400 Basispunkte angehoben werden (je nach vorhandenen Sicherheiten gegebenenfalls um bis zu 1 000 Basispunkte).
91. Basiszinssatz für die Gesellschafterdarlehen ist der [<12 Monate]-EURIBOR. Die Kommission stellt in Frage, dass in der vorliegenden Sache der 12-Monate-EURIBOR als Basiszinssatz für die Festlegung des Zinssatzes für das Darlehen heranzuziehen war. Wie weiter oben erläutert, ist laut Mitteilung der 1-Jahres-IBOR die Berechnungsgrundlage für den Basissatz. Der Mitteilung zufolge behält sich die Kommission das Recht vor, in Fällen, in denen dies sinnvoll erscheint, kürzere oder längere Laufzeiten zu verwenden, und wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten zur Verfügung stehen oder unter außergewöhnlichen Umständen eine andere Berechnungsgrundlage festzulegen; die Bundesregierung hat allerdings keine Argumente vorgebracht, die ein solches Vorgehen begründen würden. Hinsichtlich der Methode ist anzumerken, dass durchaus davon auszugehen ist, dass der [<12 Monate]-EURIBOR-Zinssatz unter normalen Umständen niedriger ist als die Zinssätze für längere Laufzeiten. Da die Laufzeit der in Rede stehenden Gesellschafterdarlehen länger als [...] ist, fragt sich die Kommission, ob die Anwendung des [<12 Monate]-EURIBOR-Zinssatzes in der vorliegenden Sache gerechtfertigt ist.
92. In der in Rede stehenden Sache wurde die Risikomarge auf der Grundlage von Finanzierungsangeboten von und laufenden Kreditverträgen bei drei Banken, und zwar [...] ⁽²⁾, [...] ⁽³⁾ und [...] ⁽⁴⁾, ermittelt. Die nachstehende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der von den drei vorgenannten Banken angebotenen Risikomargen und der bei den Gesellschafterdarlehen zugrunde gelegten Risikomargen.

⁽¹⁾ Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, Randnr. 11, S. 3). Diese Mitteilung bezieht sich auf die verarbeitende Industrie, gilt aber analog auch für andere Wirtschaftszweige. Siehe auch EuGH, Urteil vom 30. April 1998, Cityflyer/Kommission, Rechtsache T-16/96, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

Gesellschafterdarlehen	Risikomarge in Basispunkten (BP) für Gesellschafterdarlehen	Angebot der [...]	Angebot der [...]	[...] (Darlehensvertrag vom 23. August 2003)	[...] (Darlehensvertrag vom Juni/Juli 2007)
Gesellschafterdarlehen 2006-2008	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP
Gesellschafterdarlehen 2009	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP
Gesellschafterdarlehen 2010	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP	[<100] BP

93. Da die Bonität der FLH bislang von keiner Rating-Agentur bewertet wurde, legte die Bundesregierung einen Telefonvermerk der MFAG vom 10. Oktober 2006 über ein Telefonat der MFAG mit der [...] vom selben Tage vor, dem zufolge die MFAG von Seiten der Geschäftsbank [...] ein sehr gutes Rating zugebilligt wurde, das dem Rating der deutschen Bundesländer entspricht. Nach Auffassung der Bundesregierung scheint dieses Rating auch für die FLH zu gelten. Die Bundesregierung macht geltend, dass beide Gesellschaften vollständig von staatlichen Einheiten gehalten werden und Flughafen-Infrastrukturen betreiben, die für die Entwicklung der FLH-Gesellschafter unverzichtbar seien. Eine Insolvenz der Gesellschaften sei daher unwahrscheinlich.
94. Des Weiteren macht die Bundesregierung geltend, dass die geplanten Infrastrukturmaßnahmen bleibende Investitionen in die Immobilien der FLH seien und den Wert dieses Grundstückseigentums erhöhen würden, so dass für Darlehensgeber jederzeit und auf Dauer die Möglichkeit bestehe, aus Forderungen in die werthaltigen Flughafengrundstücke die Rückzahlung der Darlehen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang argumentiert die Bundesregierung weiter, dass sich das Passagier- und Frachtaufkommen des Flughafens Leipzig/Halle außerordentlich positiv entwickle.
95. Die Kommission stellt in Frage, dass unverbindliche, per E-Mail übermittelte Angebote, die nicht auf einen Abschluss rechtsverbindlicher Darlehensverträge abzielen und denen keine Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit und Besicherung zugrunde liegt, als verlässliche Benchmark für marktübliche Konditionen betrachtet werden können.
96. Die Kommission stellt ferner fest, dass auch der Darlehensvertrag vom 19./22. August 2003 zwischen der [...] und der MFAG sich aus folgenden Gründen nicht als Benchmark eignet. Erstens, der Darlehensvertrag wurde zu einem anderen Zeitpunkt und mit einem anderen Darlehensnehmer (MFAG und nicht FLH) geschlossen. Zweitens, Gegenstand des Darlehensvertrags ist die Refinanzierung des Darlehens über die [...] ⁽¹⁾. Die [...] konnte die Zinsmarge von [<100] BP nur aufgrund des geringeren Zinssatzes im Zuge der [...] -Finanzierung bieten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die Kommission über keine Informationen, denen zu entnehmen wäre, ob die [...] eine Entscheidung über eine Kofinanzierung des Projekts getroffen hat. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Darlehensvertrag vom 19./22. August 2003 beihilfefrei ist.
97. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass sich der Darlehensvertrag vom 28. Juni 2007 zwischen der [...] und der MFAG aus folgenden Gründen ebenfalls nicht als Benchmark eignet. Erstens, auch dieser Darlehensvertrag wurde zu einem anderen Zeitpunkt und mit einem anderen Darlehensnehmer (MFAG und nicht FLH) geschlossen. Zweitens, die Gewährung des Darlehens war an konkrete Bedingungen geknüpft (z. B. Grundstückserwerb und Kapitalzuführungen der Gesellschafter in Höhe von 380 Mio. EUR).
98. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Informationen hervor, denen zu entnehmen wäre, ob die Gesellschafter der FLH eine Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit vorgenommen haben, um die Risikomarge entsprechend festzusetzen.
99. Unter diesen Umständen kann sich die Kommission bei ihrer Prüfung, ob die Gesellschafterdarlehen zu günstigen Zinssätzen gewährt wurden, auf die Mitteilung über die Referenzsätze stützen. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass laut Mitteilung die Ratings nicht speziell von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme können ebenfalls akzeptiert werden. Nach Auffassung der Kommission reicht allerdings ein Telefonvermerk nicht als Beleg für das Rating eines Unternehmens aus. Deshalb ersucht die Kommission die Bundesregierung, für die FLH ein Rating vorzulegen, das aus der Zeit der Darlehensgewährung stammt. Ein Rating von einer Bank, in dem insbesondere die 1-Jahres-Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens ausgewiesen ist, würde in diesem Falle auch ausreichen.
100. Da kein Rating vorliegt, weist die Kommission darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz bei hoher Besicherung um mindestens 400 Basispunkte, bei normaler Besicherung um 600 Basispunkte und im Falle fehlender Sicherheiten um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
101. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die Gesellschafterdarlehen anscheinend ohne Besicherung gewährt wurden. Deshalb vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass der Basiszinssatz um [\geq 400] Basispunkte hätte erhöht werden müssen.

⁽¹⁾ [...]

102. Aus den vorstehenden Erwägungen heraus kann die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Untersuchung nicht eindeutig feststellen, ob die Maßnahmen der FLH-Gesellschafter mit dem Vorgehen eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vergleichbar sind und folglich keine staatliche Beihilfe zugunsten der FLH darstellen würden. Deshalb ersucht die Kommission die Bundesregierung und Beteiligte, zur Frage Stellung nehmen, ob in der in Rede stehenden Sache die vorgenannten Darlehen zu marktüblichen Konditionen gewährt wurden.

Selektivität

103. Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist eine Maßnahme nur dann eine staatliche Beihilfe, wenn eine Begünstigung „bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige“ vorliegt. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die Gesellschafterdarlehen ausschließlich der FLH gewährt werden. Folglich handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

104. Stärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Förderung die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel innerhalb der Union, so muss dieser als durch die Förderung beeinträchtigt angesehen werden. Nach ständiger Rechtsprechung⁽¹⁾ ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen konkurriert.

105. Zwischen Flughäfen besteht Wettbewerb. Das Gericht hat bestätigt, dass der Flughafen Leipzig/Halle insbesondere bei Frachtflügen im Wettbewerb mit Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten, vor allem mit dem Flughafen Brüssel (Belgien) und dem Flughafen Vatry (Frankreich), steht⁽²⁾. Des Weiteren handelt es sich bei dem von der FLH betriebenen Flughafen Leipzig/Halle um einen Flughafen der Kategorie C, d. h. um einen „großen Regionalflughafen“ im Sinne der Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen⁽³⁾ (im Folgenden „Flughafen-Leitlinien 2005“)⁽⁴⁾.

106. Aus den vorstehenden Gründen stärkt nach Auffassung der Kommission ein etwaiger wirtschaftlicher Vorteil, der der FLH aufgrund der ihr gewährten Gesellschafterdarlehen zur Finanzierung der verschiedenen Entwicklungs- und Ausbauprojekte am Flughafen Leipzig/Halle erwachsen könnte, ihre Position gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienste. Deshalb

vertritt die Kommission die Auffassung, dass die in Rede stehende öffentliche Finanzierung den Wettbewerb verfälscht bzw. zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

Schlussfolgerung

107. Aus den vorgenannten Gründen vertritt die Kommission in der gegenwärtigen Phase der Untersuchung die vorläufige Auffassung, dass die Gesellschafterdarlehen, die der FLH von ihren öffentlichen Gesellschaftern gewährt wurden, staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhalten. Sollte nachgewiesen werden, dass die Gesellschafterdarlehen staatliche Beihilfen beinhalten, hätten die Darlehen vorbehaltlich der Genehmigung seitens der Kommission gewährt werden müssen; in diesem Falle hat die Bundesregierung das Verbot von Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht beachtet.

3.1.3. Beihilfecharakter der Kapitalzuführungen in Höhe von 255,625 Mio. EUR zugunsten der FLH

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

108. In der vorliegenden Sache wird die FLH die Infrastruktur am Flughafen Leipzig/Halle durch Eigenkapitalzuführungen (z. B. durch Umwandlung der Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital) ihrer öffentlichen Gesellschafter und der MFAG, an der nur ein öffentlicher Gesellschafter beteiligt ist, finanzieren. In der vorliegenden Sache übte der Staat daher zu jedem Zeitpunkt eine direkte bzw. indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus.

109. Die Entscheidung, diese staatlichen Mittel zu gewähren, ist ebenfalls der öffentlichen Hand zuzurechnen, da die öffentlichen Gesellschafter die Kapitalzuführungen zugesagt haben.

Wirtschaftlicher Vorteil

110. Durch die Kapitalzuführungen reduzieren sich die Investitionskosten, die der Flughafenbetreiber normalerweise zu tragen hätte, so dass ihm hieraus ein Vorteil erwächst.

111. Ließe sich aufzeigen, dass in diesem Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers eingehalten wurde, könnte geltend gemacht werden, dass die der FLH gewährten Kapitalzuführungen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

112. Hierzu erklärte der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil in der Sache Stardust Marine, „dass Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind“⁽⁵⁾.

113. Folglich muss die Kommission prüfen, ob die FLH-Gesellschafter bei der Finanzierung des Ausbaus des Flughafens

⁽¹⁾ EuG, Urteil vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717.

⁽²⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 93, und C 48/06, DHL und Flughafen Leipzig/Halle, Randnr. 8.

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

⁽⁴⁾ 2007 wurden auf dem Flughafen Leipzig/Halle insgesamt 2,7 Mio. Passagiere abgefertigt. Nach dem „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“ vom Dezember 2006 wird bis 2020 mit 4,6 Mio. Passagierbewegungen am Flughafen Leipzig/Halle gerechnet.

⁽⁵⁾ EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Stardust Marine, Randnr. 69.

wie privatwirtschaftliche Kapitalgeber gehandelt haben. Es ist zu prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Kapitalgeber, der unter den üblichen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist, für die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte die gleichen oder ähnliche geschäftliche Vereinbarungen eingegangen wäre wie die FLH-Gesellschafter.

114. Im „Stardust Marine“-Urteil stellte der Gerichtshof fest, *„dass man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“* (1).

115. Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wird von Renditeaussichten geleitet (2). Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gilt in der Regel als eingehalten, wenn Struktur und Zukunftsaussichten des Unternehmens eine normale Rendite in Form von Dividendenzahlungen oder Wertzuwächsen des Kapitals, gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen, innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten lassen.

116. Dabei spielen etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle, da die Kommission bei der Würdigung, ob es sich bei der Maßnahme um eine Beihilfe handelt, prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“* (3).

117. Die Kommission muss sich daher bei der Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in die Lage der fraglichen öffentlichen Stellen zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung versetzen.

118. In der vorliegenden Sache, bei der es um Investitionen in Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekte geht, stellt Deutschland offenbar die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Frage. Sie macht geltend, dass dieser Grundsatz nicht auf Verkehrsinfrastrukturen anwendbar sei, da es hier keine vergleichbaren privatwirtschaftlichen Kapitalgeber gebe. Nach Angaben Deutschlands hätten privatwirtschaftliche Kapitalgeber kein Interesse an Flughäfen, und schon gar nicht, wenn umfangreiche Investitionen notwendig seien. Dies würde bedeuten, dass Investitionen, die private Betreiber nicht tätigen würden, automatisch nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fallen würden. In der Rechtsprechung der europä-

ischen Gerichte wurde jedoch klargestellt, dass Investitionen in wirtschaftliche Tätigkeiten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber nicht ausüben würde, Elemente staatlicher Beihilfe enthalten (4).

119. Dieser Argumentation kann die Kommission nicht zustimmen. Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers kann nicht ausgeschlossen werden, nur weil der Privatsektor sich an der Finanzierung von Flughafeninfrastrukturen nicht beteiligt. Eine wirtschaftlich schwierige Situation entbindet den öffentlichen Kapitalgeber nicht davon, so umsichtig zu handeln wie es ein privater Kapitalgeber in derselben Situation getan hätte.

120. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass die FLH-Gesellschafter als marktwirtschaftliche Privatinvestoren handelten, indem sie das Eigenkapital des Flughafens erhöhten und das Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umwandelten. Die Kommission hält fest, dass der Bundesregierung zufolge den Kapitalerhöhungen weder ein Geschäftsplan noch langfristige Rentabilitätsaussichten zugrunde lagen.

121. Daher kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Investition marktkonform ist. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der FLH durch die Kapitalerhöhungen ein Vorteil erwuchs.

Selektivität

122. Es gilt dieselbe Argumentation wie für die Gesellschafterdarlehen (siehe Randnummer 81). Es handelt sich um selektive Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

123. Es gilt dieselbe Argumentation wie für die Gesellschafterdarlehen (siehe Randnummer 81). Der wirtschaftliche Vorteil, der der FLH durch die Kapitalzuführungen zur Finanzierung der verschiedenen Entwicklungs- und Ausbauprojekte am Flughafen Leipzig/Halle erwächst, wird ihre Position gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienste stärken. Die untersuchte öffentliche Finanzierung verfälscht folglich den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

124. Aus den vorstehenden Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, dass es sich bei den Kapitalzuführungen der öffentlichen Gesellschafter zugunsten der FLH um staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt. Da die Kapitalzuführungen vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission gewährt wurden, hat die Bundesregierung das Verbot von Artikel 108 Absatz 3 AEUV beachtet.

125. Die Kommission hält fest, dass die möglicherweise in den Gesellschafterdarlehen enthaltene Beihilfe der Differenz zwischen dem marktüblichen Zinssatz und den für die

(1) Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, a.a.O., Randnr. 71.

(2) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000, Rechtssache T-296/97, Alitalia/Kommission, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 84; Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 20.

(3) Siehe Flughafen-Leitlinien 2005, Randnr. 46.

(4) Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle, a.a.O., Randnr. 115.

in Rede stehenden Gesellschafterdarlehen tatsächlich gewährten Zinssätze und das Beihilfeelement der Kapitalzuführungen dem Gesamtbetrag der geplanten Zuführungen entspricht.

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

126. Die Kommission hat geprüft, ob die nach obigen Ausführungen ermittelte Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann. Artikel 107 Absatz 3 AEUV sieht bestimmte Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfeverbot des Artikels 107 Absatz 1 AEUV vor.
127. Die in Rede stehende Beihilfe kann nur auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV beurteilt werden, dem zufolge *„Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“*, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können. In diesem Zusammenhang lässt sich anhand der Flughafen-Leitlinien 2005 prüfen, ob Beihilfen für Flughafenbetreiber nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können. In diesen Leitlinien werden verschiedene Kriterien aufgeführt, die die Kommission zu berücksichtigen hat.
128. So muss die Kommission nach Randnummer 61 der Flughafen-Leitlinien 2005 insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen prüfen:
- (i) Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.);
 - (ii) die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen;
 - (iii) die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend;
 - (iv) alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur, und
 - (v) die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- (i) *Bau und Betrieb der Infrastruktur dienen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.)*
129. Das Infrastrukturprojekt umfasst Verbesserungsmaßnahmen an einem Luftfracht-Drehkreuz und einem multimodalen Güterverkehrszentrum an dem Flughafen. Der Luftfrachtsektor, insbesondere das Expressfrachtgeschäft, weist ein beträchtliches Wachstum auf. Die Luftfrachtunternehmen erweitern derzeit ihre Betriebskapazitäten. An den drei großen Luftfracht-Drehkreuzen in Deutschland — Frankfurt/Main, München und Köln/Bonn — bestehen jedoch Nachtflugbeschränkungen. Sollte der Flughafen Frankfurt/Main seine Nachtflüge einstellen oder drosseln müssen, so wäre in Deutschland ein erster Engpass in Bezug auf die Luftfrachtkapazitäten die Folge.
130. Das Projekt ist Teil der Strategie in dem (bis 2020 reichenden) Übersichtsplan des transeuropäischen Verkehrsnetzes aus dem Jahr 2004, der den Ausbau dieses Flughafens als „Gemeinschaftsnetzpunkt“ ausweist. Der Flughafen liegt in Mitteldeutschland (in der Nähe von fünf Hauptstrecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes und gesamteuropäischen Korridoren) und befindet sich im Schnittpunkt zweier Bundesautobahnen, die jeweils den Norden und Süden Europas (A 9) sowie West- und Osteuropa (A 14) miteinander verbinden; er verfügt zudem über eine Verkehrsanbindung im Schienen- und Straßennetz. Diese Anbindung erleichtert die intermodale Güterbeförderung. Das Projekt dient daher der *„Entwicklung eines integrierten europäischen Luftverkehrsnetzes“* gemäß Nummer 12 des vorgenannten Aktionsplans, demzufolge *„es wünschenswert [wäre], die vorhandene latente Kapazität von Regionalflughäfen zu erschließen, sofern die Mitgliedstaaten dabei gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen beachten“*.
131. Die Verwirklichung des Projekts dürfte sich positiv auf die gesamte Region auswirken und deren wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung wesentlich voranbringen. Insbesondere wird die Anbindung der Region verbessert und ihre Attraktivität für Investoren und Besucher steigen. Dies sollte positive Effekte für die Beschäftigung mit sich bringen, zumal die Arbeitslosigkeit in der Region Halle/Leipzig weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt.
132. Durch die in Rede stehenden Investitionen wird die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur besser, sicherer und rationeller gestaltet, wodurch wiederum die Sicherheit und Effizienz des Flughafens gesteigert werden.
133. Es ist somit festzustellen, dass Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen und die Entwicklung eines Flughafens mit hohem Frachtanteil unter Berücksichtigung regionaler Gesichtspunkte der einschlägigen EU-Politik entspricht, so dass dieses Vereinbarkeitskriterium in der vorliegenden Sache erfüllt ist.
134. Die Kommission kann daher feststellen, dass Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen.
- (ii) *Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen*
135. Wie oben ausgeführt, wird für den Flughafen ein allmählicher, aber beträchtlicher Anstieg der Passagierzahlen und

des Frachtvolumens prognostiziert. Im Jahr 2007 lag das Passagieraufkommen bei 2,7 Mio. Fluggästen, und Schätzungen zufolge wird diese Zahl 2020 auf rund 4,6 Mio. angestiegen sein. Auch für den Frachtverkehr wird ein Anstieg vorausgesagt, vor allem angesichts weiterer Nachtflugbeschränkungen an anderen deutschen Flughäfen (Frankfurt/Main u. a.).

136. Jedoch konnte die Bundesregierung nicht nachweisen, dass alle von ihr geplanten und finanzierten Infrastrukturinvestitionen für die Erreichung der von ihr gesetzten Ziele notwendig sind und dass das Projekt nicht unverhältnismäßig umfangreich oder aufwändig ist.

137. Aus diesen Gründen gelangt die Kommission zu der vorläufigen Auffassung, dass die fragliche Infrastruktur notwendig ist. Auf der Grundlage der sehr begrenzten Informationen hat die Kommission jedoch Zweifel, ob das in Rede stehende Projekt dem gesetzten Ziel angemessen ist. Sie fordert die Bundesregierung daher auf, zusätzliche Informationen zu übermitteln, die es der Kommission erlauben, die Angemessenheit des Projekts im Lichte der gesetzten Ziele zu beurteilen.

(iii) *Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend*

138. In der Mitte Europas gelegen, verfügt der Flughafen mit einem Markt mit rund 7 Mio. Einwohnern im Umkreis von 100 km und seiner Anbindung an ein Schienen- und Straßennetz über ein großes Wachstumspotenzial. Der Luftfrachtsektor verzeichnet, wie oben ausgeführt, erhebliche Zuwachsraten (im internationalen Passagierflugverkehr lag das durchschnittliche Wachstum zwischen 2007 und 2011 bei ca. 5,0 %, im Frachtbereich bei 4,3 %) ⁽¹⁾. Durch Nachtflugbeschränkungen sind der aktuellen Flughafenkapazität jedoch Grenzen gesetzt.

139. Die Bundesregierung rechnet mit einem Anstieg der Passagierzahlen und des Frachtvolumens am Flughafen Leipzig/Halle bis 2020 auf rund 4,6 Mio. Passagiere bzw. 1,14 Mio. Tonnen.

140. Somit bestehen mittelfristig gute Perspektiven für die Nutzung der neuen Infrastruktur, insbesondere in Verbindung mit der vorhandenen Infrastruktur, die durch die geplanten Arbeiten optimiert werden wird.

141. Vor diesem Hintergrund und angesichts der vorangegangenen Ausführungen dürften die Nutzungsperspektiven für den Flughafen Leipzig/Halle mittelfristig gut sein.

(iv) *Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur*

142. Um auszuschließen, dass die Beihilfen für den Flughafen an die Nutzer der Infrastruktur weitergeleitet werden, hat die Bundesregierung bestätigt, dass alle potenziellen Nutzer (Fluggesellschaften und Luftfrachtunternehmen) einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten.

143. Nicht bestätigt hat die Bundesregierung hingegen, dass volumenabhängige Preisnachlässe gewährt werden, und ob diese dann so ausgestaltet sind, dass sie nicht *de facto* nur eine Fluggesellschaft begünstigen, sondern Größenvorteile oder andere Kosteneinsparungen widerspiegeln bzw. in irgend einer Weise einer ökonomischen Logik folgen, so dass es für den Flughafenbetreiber wirtschaftlich von Vorteil ist, sie zu gewähren ⁽²⁾.

144. Die Kommission kann beim derzeitigen Sachstand nicht feststellen, dass alle Nutzer des Flughafens einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten. Die Kommission ersucht die Bundesregierung um weitere Informationen über volumenabhängige Preisnachlässe.

(v) *Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft*

145. Nach Randnummer 15 der Flughafen-Leitlinien 2005 fällt der Flughafen in die Kategorie C. Zwar werden Wettbewerb und Handel auf EU-Ebene beeinflusst, doch muss die Kommission feststellen, ob dies in einem Ausmaß geschieht, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen könnte.

146. Die Kommission stellt zunächst fest, dass das angemeldete Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekt zur Optimierung der Flughafenkapazität beiträgt und die Betriebssicherheit und Effizienz verbessert.

147. Wie oben ausgeführt, bestehen an den wichtigsten deutschen Frachtflughäfen, die mit Leipzig/Halle konkurrieren, Kapazitätsengpässe oder Nachtflugbeschränkungen, so dass der künftige Wettbewerb begrenzt ist. Der Flughafen Leipzig/Halle steht jedoch auch im Wettbewerb mit Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten wie Vatry und Brüssel. Die von der Bundesregierung vorgelegten Informationen reichen nicht aus, um die Kommission in die Lage zu versetzen, die Auswirkungen des in Rede stehenden Vorhabens auf diese Flughäfen zu beurteilen ⁽³⁾.

148. Daher kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht feststellen, dass die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission ersucht die Bundesregierung und die Wettbewerber des Flughafens Leipzig/Halle um Vorlage weiterer Informationen über die Auswirkungen der angemeldeten Maßnahmen auf den Wettbewerb zwischen diesen Flughäfen.

Notwendigkeit der Beihilfe und Anreiz-effekt

149. Um als mit dem Binnenmarkt vereinbar genehmigt zu werden, müssen staatliche Beihilfen für Flughäfen die in den Flughafen-Leitlinien 2005 genannten Vereinbarkeitskriterien erfüllen, sie sollten gleichzeitig jedoch — wie

⁽¹⁾ IATA-Prognose Passagier- und Frachtverkehr 2007-2011, Oktober 2007.

⁽²⁾ Beschluss der Kommission vom 18. Februar 2011, staatliche Beihilfe NN 26/09, Griechenland – Entwicklung des Flughafens Ioannina.

⁽³⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 93, und C 48/06, DHL und Flughafen Leipzig/Halle, Randnr. 8.

jede andere Beihilfemaßnahme — notwendig und angemessen sein, um das angestrebte rechtmäßige Ziel zu erreichen ⁽¹⁾.

150. Die Kommission hat zu prüfen, ob die staatliche Beihilfe für die FLH das begünstigte Unternehmen dazu veranlasst hat, eine Tätigkeit aufzunehmen, die zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels beiträgt und die das Unternehmen ohne die Beihilfe i) gar nicht oder ii) in begrenztem Umfang oder in anderer Weise ausführen würde. Die Beihilfe wird nur dann als angemessen betrachtet, wenn dasselbe Ergebnis nicht mit einer geringeren Beihilfe und geringerer Wettbewerbsverzerrung erreicht werden könnte. Folglich müssen Höhe und Intensität der Beihilfe auf das für die Durchführung der zu fördernden Tätigkeit absolut notwendige Minimum beschränkt werden.
151. Die Bundesregierung hat im Zusammenhang mit einigen der Maßnahmen geltend gemacht, dass Einnahmen aus den Leistungen die Kosten für die Schaffung der Infrastruktur nicht decken. Jedoch wurde die Höhe des zu erwartenden akkumulierten Verlusts nicht ermittelt. Auch hat Deutschland nicht in Betracht gezogen, dass die Einnahmen des Flughafens beispielsweise durch höhere Flughafenentgeltsteuern gesteigert werden könnten.
152. Die Bundesregierung führt ferner an, dass die Maßnahmen ohne öffentliche Finanzierung nicht durchgeführt würden und die Investitionsrendite auch mit öffentlicher Finanzierung bei Null läge. Die zugrundeliegenden Berechnungen wurden jedoch nicht übermittelt.
153. Deutschland vertritt die Auffassung, dass die angemeldete Finanzierung sowohl hinsichtlich des Beihilfebetrags als auch bezüglich der Beihilfeintensität auf das notwendige und rechtlich vorgesehene Minimum beschränkt ist. Ferner betreffen die Maßnahmen langfristige Infrastrukturinvestitionen, die im Hinblick auf die künftige Erhöhung von Fracht- und Passagieraufkommen an dem Flughafen erforderlich seien. Die Bundesregierung argumentiert, die Maßnahmen seien weder unverhältnismäßig umfangreich noch unangemessen kostenintensiv, ohne jedoch entsprechende Nachweise zu erbringen. Die Kosten seien durch genaue Vorausplanung und Kostenvorschläge auf ein Minimum gesenkt worden. Eine weitere Einschränkung der öffentlichen Finanzierung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht möglich, da eine Infrastruktur dieses Umfangs nicht aus Eigenmitteln eines Flughafenbetreibers finanziert werden könne.
154. Der Anmeldung zufolge liegt den Maßnahmen weder ein Geschäftsplan zugrunde noch erfolgt die Finanzierung amortisationsbezogen. Daher hat die Bundesregierung der Kommission beispielsweise keine Berechnung des Nettogegenwartswerts des Investitionsprojekts mit und ohne Beihilfe vorgelegt; entsprechend ist auch die Kapitalrendite

für diese Projekte unbekannt. Folglich ist die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht in der Lage, das Marktversagen im vorliegenden Fall korrekt zu beurteilen. Die Kommission ersucht die Bundesregierung um Vorlage aller Unterlagen und Informationen, die relevant sein könnten, um die Anreizwirkung der in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen auf den Begünstigten nachzuweisen.

155. Die Flughafen-Leitlinien 2005 lassen die Frage der Beihilfeintensität offen. Von Mitgliedstaaten veranschlagte Beihilfeintensitäten werden jeweils im Einzelfall beurteilt, und zwar auf Grundlage einer umfassenden Beurteilung der Angemessenheit der Beihilfeintensität angesichts von Flughafengröße, Art der Investition und vorherrschenden Wettbewerbsbedingungen in der betreffenden Region.
156. Die betreffenden Investitionen sind mit den Investitionen an folgenden Flughäfen vergleichbar:

Flughafen	Flughafenkategorie	Beihilfeintensität
Flughafen Murcia ⁽¹⁾	Kategorie C (1-5 Mio. Passagiere)	11 %
Flughafen Danzig ⁽²⁾	Kategorie C (1-5 Mio. Passagiere)	37 %
Flughafen Warschau (Okęcie) ⁽³⁾	Kategorie B (5-10 Mio. Passagiere)	30 %

⁽¹⁾ Beschluss der Kommission vom 4. Juni 2010 in der Beihilfesache N 63/10, Garantía para la obtención de financiación para la construcción del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia – Staatliche Garantie für den Bau des Flughafens Murcia (ABl. C 217 vom 11.8.2010, S. 1).

⁽²⁾ Beschluss der Kommission vom 4. Juli 2008 in den Beihilfesachen N 152/08 und N 153/08, Pomoc na rozbudowę portu lotniczego Gdańsk-Rębiechowo – Staatliche Beihilfen für die Entwicklung des Flughafens Danzig (Rębiechowo)(ABl. C 46 vom 25.2.2009, S. 7).

⁽³⁾ Beschluss der Kommission vom 11. Februar 2009, Sache N 472/08, Pomoc na inwestycje w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – Investitionsbeihilfen für Flughäfen im Rahmen des operationellen Infrastruktur- und Umweltprogramms (ABl. C 79 vom 2.4.2009, S. 1).

157. Vor diesem Hintergrund und angesichts der sehr guten Nutzungsperspektiven für den in Rede stehenden Flughafen vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass eine Beihilfeintensität von 100 % zu hoch sein dürfte und dass die FLH in der Folge unerwartete Gewinne machen könnte, die den Wettbewerb unnötig verzerren.
158. Hinzu kommt, dass einige Investitionsprojekte bereits abgeschlossen wurden. Daraus ergeben sich ernste Zweifel an der Notwendigkeit der Beihilfen, da der Begünstigte in der Lage gewesen ist, die fraglichen Investitionsprojekte ohne oder mit niedrigeren staatlichen Beihilfen zu finanzieren.
159. Die Kommission ersucht die Bundesregierung um Vorlage weiterer Informationen darüber, ob und inwiefern die staatliche Finanzierung von in Rede stehenden Maßnahmen darauf abzielt, dass der Begünstigte sein Verhalten ändert. Soweit die Maßnahmen den laufenden Flughafenbetrieb betreffen und folglich die laufenden Ausgaben des

⁽¹⁾ Nach ständiger Rechtsprechung kann die Kommission eine Beihilfe nur dann für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären, wenn sie zur Erreichung eines rechtmäßigen Ziels notwendig ist (vgl. Rechtssache 730/79, Philipp Morris, Randnr. 17, Rechtssache C-390/06, Nuova Agricast, Randnr. 68, Rechtssache T-162/06, Kronoply, Randnr. 65).

Flughafenbetreibers senken, wären solche Betriebsbeihilfen nach ständiger Rechtsprechung des Gerichts grundsätzlich nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar ⁽¹⁾:

Schlussfolgerung

160. Aus den genannten Gründen sind in der in Rede stehenden Sache nach Auffassung der Kommission nicht alle in den Flughafen-Leitlinien 2005 genannten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt. Nicht erfüllt sind nach vorläufiger Auffassung der Kommission die Kriterien der Notwendigkeit und der Angemessenheit der Beihilfe.
161. Daher zweifelt die Kommission daran, dass die Finanzierung der angemeldeten Infrastrukturmaßnahmen als nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.
162. Die Maßnahmen scheinen auch nicht in den Geltungsbereich einer anderen im AEUV vorgesehenen Ausnahmeregelung zu fallen. Die Kommission kann daher beim derzeitigen Sachstand nicht ausschließen, dass sie unrechtmäßige und nicht mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfen beinhalten.

4. BESCHLUSS

Aus diesen Gründen ersucht die Kommission die Regierung der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach

Artikel 108 Absatz 2 AEUV, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle sachdienlichen Informationen für die beihilfenrechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme zu übermitteln. Andernfalls wird die Kommission auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen einen Beschluss bzw. gegebenenfalls eine Anordnung zur Auskunftserteilung erlassen. Die Kommission bittet die Bundesregierung, den potenziellen Empfängern der Beihilfe unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission erinnert die Bundesregierung an die aufschiebende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen unter Umständen vom Empfänger zurückzufordern sind.

Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfesache in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen.“

⁽¹⁾ Rechtssache T-459/93 Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48. Siehe in diesem Sinne auch das Urteil vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnrn. 46-48 und die Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. 2000, I-6857, Randnr. 30.

Předběžné oznámení o spojení podniků
(Věc COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)

(Text s významem pro EHP)

(2011/C 284/04)

1. Komise dne 21. září 2011 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾, kterým podnik ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG („ECE“, Německo), který v konečném důsledku kontroluje pan Alexander Otto, a podnik Metro Group Asset Management Services („MAMS“, Německo), 100 % dceřiná společnost podniku Metro AG („Metro“, Německo), získávají ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení ES o spojování nákupem podílů v nově založené společnosti vytvářející společný podnik společnou kontrolu nad podnikem MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG („MEC“, Německo).

2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:

- podniku ECE: poradenská činnost a obstarávání obchodů v souvislosti s nákupem, přípravou, plánováním a výstavbou komerčních objektů a jiných nemovitostí, jakož i zprostředkování pronájmu těchto nemovitostí a jejich správa, obhospodařování a prodej,
- podniku MAMS: poskytování hlavních služeb v rámci nemovitostní divize podniku Metro Group za účelem správy, přípravy, pronájmu, výstavby a obhospodařování nemovitostí v portfoliu podniku Metro Group,
- podniku MEC: služby v oblasti správy maloobchodních objektů.

3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) o spojování. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno.

4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí předložily své případné připomínky k navrhované transakci.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (+32 22964301), e-mailem na adresu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu nebo poštou s uvedením čísla jednacího COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

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

(1) Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1 („nařízení ES o spojování“).

JINÉ AKTY

EVROPSKÁ KOMISE

Opětovné zveřejnění žádosti podle čl. 7 odst. 5 a čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin

(2011/C 284/05)

Tímto zveřejněním se uděluje právo podat proti zápisu námítky podle článku 7 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 ⁽¹⁾. Komise musí obdržet námítky do 6 měsíců po tomto zveřejnění.

PŘEHLED

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 510/2006**„KRAŠKI PRŠUT“****č. ES: SI-PDO-005-0417-29.10.2004****CHOP () CHZO (X)**

Tento přehled obsahuje hlavní body specifikace produktu pro informační účely.

1. Příslušný orgán členského státu:

Název: Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano RS
Adresa: Dunajska cesta 58
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tel. +386 14789109
Fax +386 14789055
E-mail: varnahrana.mkgp@gov.si

2. Skupina:

Název: GIZ Kraški pršut
Adresa: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Tel. +386 57310300
Fax +386 57310330
E-mail: —

Složení: producenti/zpracovatelé (X) ostatní ()

3. Druh produktu:

Třída 1.2. Masné výrobky (vařené, solené, uzené atd.)

4. Specifikace:

(přehled požadavků podle čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 510/2006)

4.1. Název:

„Kraški pršut“

⁽¹⁾ Úř. věst. L 93, 31.3.2006, s. 12.

4.2. Popis:

„Kraški pršut“ je na vzduchu sušený/vyzrálý masný výrobek z celých čerstvých zadních vepřových kýt.

Charakteristickým znakem výrobku „Kraški pršut“ je standardní a rozeznatelný tvar. Čerstvá zadní kýta se zpracovává bez nohy, avšak s kůží a případně tukem. Čerstvá zadní kýta musí vážit alespoň 9 kg. Svalová hmota musí dosahovat 5 až 7 cm pod hlavicí kosti stehenní (*Caput ossis femoris*). Na vnitřní straně zadní kýty je svalovina odkrytá, kůže a tuk jsou mírně odřezány směrem ke kosti.

Příznivé klimatické podmínky v Krasu umožňují sušení celých zadních kýt. Typickým znakem výrobku „Kraški pršut“ je suché solení pouze hrubou mořskou solí. Jeho charakteristické organoleptické vlastnosti, které se odrážejí v nižším obsahu vody způsobeném vyšší mírou dehydratace, se rozvíjejí v průběhu dostatečně dlouhého období sušení/zrání. Typický je poněkud vyšší obsah soli (až 7,4 %) a řezy mají v ústech pevnější konzistenci. Stupeň dehydratace a dostatečně dlouhé období zrání přispívají k charakteristické, růžově červené barvě řezané šunky s tmavším nádechem okolo okrajů. Výrobek má intenzivní aroma a chuť. Jeho velmi pikantní aroma je typické pro stupeň zralosti, a šunka se tak odlišuje od jiných druhů.

4.3. Zeměpisná oblast:

Oblast Krasu se nachází v západní části regionu střední Primorska. Solení, sušení a zrání šunky „Kraški pršut“ probíhá ve vymezené oblasti Krasu, kde se šunky tradičně vyrábí.

Hranice této oblasti probíhá od obce Kostanjevica na Krasu po obec Opatje Selo, odtud po slovinsko-italskou hranici a podél ní až k hraničnímu přechodu Lipica, odtud podél silnice do obce Lokev včetně, poté podél silnice do obce Divača, odtud k obci Brestovica pri Povirju a do vesnic Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve a Kobdilj přes obec Mali Dol až do obcí Škrbina, Lipa a Temnica a zpět do obce Kostanjevica na Krasu.

4.4. Důkaz původu:

Všichni producenti šunky „Kraški pršut“ musí výrobek vyrábět v zeměpisné oblasti vymezené pro jeho výrobu. Za účelem sledovatelnosti a jakosti probíhají všechny fáze výroby v uvedené zeměpisné oblasti. Vede se rejstřík producentů a zařízení vyrábějících šunku „Kraški pršut“. U každého producenta se zaznamenává množství vyrobené šunky. Kontrolní subjekt uvedený v bodu 4.7, který je akreditován v souladu s evropskou normou EN 45011, dohlíží nad všemi fázemi výroby.

Před nasolením se čerstvé zadní kýty viditelně označí vypálením na kůži. Vypálená značka obsahuje šarži, den, měsíc a rok. Toto označení je povinné a je nedílnou součástí kontrol celkového výrobního procesu a sledovatelnosti. U každého producenta se zaznamenává počet kusů šunky v každé šarži. Číslo šarže doplňují údaje o kontrolách zásadních výrobních procesů.

Po ukončení sušení a zrání se šunka podrobí senzorickým a laboratorním zkouškám za účelem určení její kvality a je opatřena označením „Kraški pršut“. Šunka v celku či rozřezaná na půlky a čtvrtky má na kůrce vypálené označení „Kraški pršut“ a číslo producenta. Vypálené označení je zárukou jakosti výrobku a zaručuje, že výrobek byl vyroben ve vymezené zeměpisné oblasti v souladu se specifikací a za příslušného dozoru.

4.5. Metoda produkce:

— Pro výrobu šunky „Kraški pršut“ není stanoveno konkrétní plemeno prasat.

— Čerstvé zadní kýty se odeberou alespoň 24 hodin, ne však více než 120 hodin po porážce. Poškozené zadní kýty a kýty o váze méně než 9 kg nejsou přípustné. Zadní kýty je třeba udržovat v chladu o teplotě v rozmezí $-1\text{ }^{\circ}\text{C}$ až $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$. Kýty nesmí být zmrazené. Tloušťka tuku pokrývajícího vnější stranu čerstvé odřezané zadní kýty, měřeno od hlavice kosti stehenní (*Caput ossis femoris*), musí být alespoň 10 mm.

- Počátek solení se označí vypálením: uvede se den měsíc, rok a šarže.
- Suché solení sestává z těchto fází: masírování, odkapání krve, použití hrubé mořské soli. Množství soli závisí na hmotnosti zadní kýty.
- Nasolené zadní kýty se umístí na police.
- Solení a prosolování probíhá při teplotě v rozmezí + 1 °C až + 4 °C, délka solení závisí na hmotnosti zadní kýty.
- Sůl se odstraní z povrchu kýt.
- Sušení probíhá v chladu v cirkulujícím vzduchu o teplotě + 1 °C až + 5 °C.
- Poté probíhá sušení v chladu v mírně cirkulujícím vzduchu o teplotě + 1 °C až + 7 °C. Celý proces sušení, včetně solení, trvá přinejmenším 75 dnů, přičemž musí být dosažena alespoň 16% míra usušení.
- Zadní kýty se omyjí v horké vodě, osuší se a připraví se na sušení/zrání.
- Odřezávání svaloviny okolo hlavice kosti stehenní (*Caput ossis femoris*) a v místech, kde byla odstraněna pánevní kost, se provede dle potřeby.
- Poté proběhne sušení/zrání při teplotách v rozmezí + 12 °C až + 18 °C. Při počáteční hmotnosti zadní kýty ve výši 9 kg je celková doba výroby alespoň 12 měsíců. U vyšší hmotnosti je doba výroby přiměřeně delší.
- Svalovina šunky se potře tukem v několika fázích během procesu sušení/zrání. Množství tuku závisí na obsahu vody, hodnotě a_w a dosaženém stupni usušení. Pro potírání se používá vepřový tuk se solí, pepřem, moukou a v případě potřeby s antioxidanty.
- Změří se dosažený stupeň usušení, který musí činit alespoň 33 % v poměru k původní hmotnosti zadní kýty.
- Uzralá šunka se uchovává na suchém a vzdušném místě. Šunka, krájená šunka, vakuově balená šunka či šunka balená v ochranné atmosféře se uchovává o teplotě maximálně + 8 °C.
- Senzorické zkoušky, jejichž cílem je zjistit, zda aroma je správné, se provádějí vpichem jehly z koňské kosti do svaloviny šunky.
- Provádí se rovněž laboratorní zkoušky za účelem zjištění obsahu soli (maximální obsah soli je 7,4 %) a hodnoty a_w (musí být nižší než 0,93).

S cílem zachovat jakost a specifické postupy se šunka „Kraški pršut“ vykostuje, nařezává na kousky (půlky či čtvrtky) a balí do obchodního balení pouze v zařízeních, které mají osvědčení pro její výrobu. Pouze uvedená zařízení mohou šunku řezat a balit plátky ve vakuové či ochranné atmosféře za účelem záruky mikrobiologické bezpečnosti a zachování typických organoleptických vlastností šunky, jako je její aroma, barva a konzistence.

4.6. Souvislost:

Zeměpisné označení je založeno především na tradici výroby šunky „Kraški pršut“ a na její dlouholeté proslulosti.

Kras tvoří planina s různorodou krajinou v jihozápadním Slovinsku. Tato planina je výrazným přírodním celkem, který je jasně oddělen od ostatních sousedních regionů. Kras byl prvním regionem v evropském i celosvětovém měřítku, u kterého byly popsány krasové jevy. Půdy jsou vápencovité a podíl orné půdy, která má červenou barvu, tzv. „terra rossa“, není příliš vysoký. V Krasu se setkává mírné středomořské klima s chladným kontinentálním vzduchem, který vane ze severovýchodu směrem k Terstskému zálivu a je znám jako „kraška burja“ (bóra). Různorodost krasové planiny a bezprostřední blízkost moře vede k tomu, že zde stále vane vítr či vánek a průměrná vlhkost je poměrně nízká. Díky této skutečnosti, jakož i díky složení půdy a vegetaci měli místní obyvatelé již od pradávna příznivé mikroklimatické podmínky pro sušení masa.

Současný rozsah, proslulost a rozvoj výroby šunky v Krasu vděčí za úspěch tradičním a individuálním technikám, které zemědělci používají. Počátky sušení masa se pravděpodobně datují do období osídlení Krasu. Rozvoj Terstu jako hlavního městského sídla a rozvoj cest, jako například cesty z Vídně do Terstu, která Krasem procházela, zvýšil poptávku po šunce mezi obchodníky a majiteli hostinců. S růstem poptávky po šunce a růstem její proslulosti vzrůstal i zájem o výrobu šunky „Kraški pršut“.

V roce 1689 napsal Valvasor o obyvatelích Krasu:

„Tito lidé si pomáhají, jak mohou, a žijí v chudobě; jsou rádi, když mají kus syrové slaniny (kterou mohou díky těžké práci lehce strávit), cibule a obyčejného hrubého tmavého plochého chleba z otrub. V některých místech trpí značným nedostatkem dřeva a zejména v létě i čerstvé vody.“ (Rupel 1969)

V roce 1960 napsal A. Melik v knize „Slovensko Primorje“:

„V Krasu je do značné míry rozšířen chov prasat. Přáním každého zemědělce je, aby si zabil prase pro svou vlastní spotřebu. Chov prasat souvisí s produkcí potravin v zahradách a na loukách. V zimě dosahují teploty vhodných hodnot a maso se lépe uchová v „srovém“ stavu, usušené v podobě šunky „Kraški pršut“.“

Tak se v průběhu doby vyvinuly technologické znalosti a zkušenosti a stala se z nich tradice. Při výrobě sušených masných produktů obyvatelé Krasu vždy používají metodu konzervování solí, přičemž sůl se používá v malé míře, takže výrobky si udržují přiměřenou rovnováhu mezi slaností a sladkostí. Solí se celé zadní kýty a celá plec. V ostatních oblastech Slovinska se zadní kýty zpravidla rozdělí na menší kusy a použije se solný nálev v kombinaci suchého a mokrého solení.

Z důvodu jakosti je zapotřebí pečlivosti a stálé kontroly v průběhu celého výrobního procesu. Díky značné práci jednotlivců se zrodily bohaté zkušenosti, které vedly k tradici. Zvládnutí jednotlivých fází výroby v přírodních klimatických podmínkách vedlo díky zrání k vývoji typických organoleptických vlastností šunky, její vůně, příchutě, barvy a konzistence. Tyto vlastnosti se staly normou a přispívají k věhlasnosti šunky „Kraški pršut“. Tato šunka je příkladem soužití člověka s přírodou. V průběhu doby se vyvinulo know-how založené na zkušenosti, které dalo šunce její typický tvar a organoleptické vlastnosti.

Organizovaný výkup šunky započal v roce 1953. Zemědělská družstva poté odkupovala 3 000 až 4 000 kusů šunky ročně. Vykupovala se šunka od zemědělců v širší oblasti Krasu. Hmotnost šunky přesahovala 8 kg a doba sušení a zrání byla kolem 18 měsíců. Šunka se částečně dodávala na italský trh. Šunkou se rovněž zásobovala slovinská pohostinství a hotely, čímž se rozšířila jejich jídelní nabídka. Družstva a podniky zahájily výrobu šunky s cílem uspokojit poptávku na trhu. V letech 1963 až 1977 byly techniky solení, uzení a sušení shodné s technikami používanými v zemědělských hospodářstvích. Od roku 1963 se tedy šunka začala označovat za „Kraški pršut“.

V roce 1977 započalo nové období ve výrobě šunky „Kraški pršut“ a ostatních sušených masných specialit. Tehdy zahájili producenti výrobu v technologických zpracovatelských závodech na výrobu šunky – tzv. „pršutárnách“. Typický vzhled a organoleptické vlastnosti šunky odrážejí gastronomickou kulturu Krasu.

4.7. Kontrolní subjekt:

Název: Bureau Veritas, d.o.o.
Adresa: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tel. +386 14757670
Fax +386 14747602
E-mail: info@bureauveritas.si

4.8. Označování:

Označení šunky „Kraški pršut“ se vypaluje na kůrku celé šunky s kostí, na vykostěnou šunku a na šunku nařezanou na půlky a čtvrtky.

Šunku „Kraški pršut“ lze poznat podle loga ve tvaru stylizované šunky a podle nápisu „Kraški pršut“. Vedle loga je uvedeno číslo producenta. Logo se uvádí na všech hotových produktech, jako je šunka s kostí, vykostěná šunka, šunka nařezaná na půlky a čtvrtky a šunka nařezaná na plátky a zabalená vakuově nebo v ochranné atmosféře.

Šunka „Kraški pršut“ je rovněž označena nápisem „zaščitena geografska označba“ (chráněné zeměpisné označení) nebo odpovídajícím symbolem Společenství, číslem osvědčení a symbolem kvality Republiky Slovinsko.

Oznámení určené Hassanu Muhammadu Abu Bakr Qayedovi a Abdu Al-Rahmanu Ould Muhammadu Al-Husaynu Ould Muhammadu Salimovi, kteří byli zařazeni na seznam uvedený v člancích 2, 3 a 7 nařízení Rady (ES) č. 881/2002 o zavedení některých zvláštních omezujících opatření namířených proti některým osobám a subjektům spojeným se sítí Al-Kajdá na základě nařízení Komise (EU) č. 960/2011

(2011/C 284/06)

1. Společný postoj 2002/402/SZBP⁽¹⁾ vyzývá Evropskou unii ke zmrazení prostředků a hospodářských zdrojů členů organizace Al-Kajdá a dalších osob, skupin, podniků a subjektů s nimi spojených, které jsou uvedeny na seznamu vypracovaném na základě rezolucí Rady bezpečnosti OSN č. 1267(1999) a 1333(2000), který by měl být pravidelně aktualizován výborem zřízeným podle rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1267(1999).

Na seznamu vypracovaném tímto výborem jsou uvedeni:

- Al Kajdá;
- fyzické nebo právnické osoby, subjekty, orgány a skupiny spojené s Al-Kajdou a
- právnické osoby, subjekty a orgány vlastněné nebo ovládané těmito s nimi spojenými osobami, subjekty, orgány a skupinami nebo jimi jinak podporované.

Činy nebo jednání, které naznačují, že osoba, skupina, podnik nebo subjekt je „spojen se“ sítí Al-Kajdá, zahrnují:

- a) účast na financování, plánování, podpoře, přípravě nebo páčání činů nebo jednání prostřednictvím sítě Al-Kajdá nebo jakékoli buňky, přičleněné osoby nebo organizace, odštěpené skupiny nebo skupiny od nich odvozené, ve spojení s nimi, pod jejich jménem, jejich jménem nebo na jejich podporu,
- b) dodávky, prodej nebo převod zbraní a souvisejícího materiálu komukoli z nich,
- c) nábor osob pro kohokoli z nich nebo
- d) jiný způsob podpory činů a jednání kohokoli z nich.

2. Výbor OSN se dne 15. září 2011 rozhodl zařadit na příslušný seznam Hassana Muhammada Abu Bakr Qayed a Abda Al-Rahmana Ould Muhammada Al-Husayna Ould Muhammada Salima. Tyto osoby mohou kdykoli ombudsmanovi OSN předložit žádost s podpůrnou dokumentací, aby bylo rozhodnutí o jejich zařazení na výše uvedený seznam OSN přezkoumáno. Žádost je třeba zaslat na adresu:

United Nations — Office of the Ombudsperson
Room TB-08041D
New York, NY 10017
UNITED STATES OF AMERICA

Tel. +1 2129632671
Fax +1 2129631300 / 3778
E-mail: ombudsperson@un.org

Další informace viz <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. V návaznosti na rozhodnutí OSN uvedené v odstavci 2 přijala Komise nařízení (EU) č. 960/2011⁽²⁾, kterým se mění příloha I nařízení Rady (ES) č. 881/2002 o zavedení některých zvláštních omezujících opatření namířených proti některým osobám a subjektům spojeným se sítí Al-Kajdá⁽³⁾. Touto změnou učiněnou podle čl. 7 odst. 1 písm. a) a čl. 7a odst. 1 nařízení (ES) č. 881/2002 se na seznam v příloze I tohoto nařízení (dále jen „příloha I“) doplňují jména těchto osob: Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed a Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 139, 29.5.2002, s. 4.

⁽²⁾ Úř. věst. L 252, 28.9.2011, s. 8.

⁽³⁾ Úř. věst. L 139, 29.5.2002, s. 9.

Na osoby a subjekty zařazené do přílohy I se vztahují následující opatření podle nařízení (ES) č. 881/2002:

- 1) zmrazení veškerých prostředků a hospodářských zdrojů, které dotčeným jednotlivcům a subjektům patří nebo které tyto vlastní či mají v držení, a (všeobecný) zákaz zpřístupňovat kterémukoli z dotčených jednotlivců nebo subjektů nebo v jejich prospěch prostředky a hospodářské zdroje, ať přímo či nepřímo (články 2 a 2a ⁽¹⁾), a
- 2) zákaz dotčeným osobám a subjektům přímo nebo nepřímo poskytovat, prodávat, dodávat anebo převádět technické poradenství, pomoc nebo výcvik týkající se vojenských činností (článek 3).

4. Podle článku 7a nařízení (ES) č. 881/2002 ⁽²⁾ je v případě, kdy osoba, subjekt, orgán nebo skupina zařazená na seznam předloží připomínky k důvodům tohoto zařazení, proveden přezkum příslušného rozhodnutí. Osoby a subjekty, jejichž jména byla přidána do přílohy I podle nařízení (EU) č. 960/2011, mohou Komisi požádat o objasnění důvodů jejich zařazení na uvedené seznamy. Tuto žádost je třeba zaslat na adresu:

European Commission
'Restrictive measures'
Rue de la Loi/Wetstraat 200
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

5. Dotčené osoby a subjekty se rovněž upozorňují na to, že mohou nařízení (EU) č. 960/2011 napadnout u Tribunálu Evropské unie, a to v souladu s podmínkami stanovenými ve čtvrtém a šestém odstavci článku 263 Smlouvy o fungování Evropské unie.

6. Pro pořádek se osoby a subjekty zařazené do přílohy I upozorňují na to, že mají možnost požádat příslušné orgány daného členského státu (členských států) uvedené v příloze II nařízení (ES) č. 881/2002, aby jim vydaly povolení použít zmrazené prostředky a jiné hospodářské zdroje na základní potřeby nebo konkrétní platby v souladu s článkem 2a uvedeného nařízení.

⁽¹⁾ Článek 2a byl vložen nařízením Rady (EC) č. 561/2003 (Úř. věst. L 82, 29.3.2003, s. 1).

⁽²⁾ Článek 7a byl vložen nařízením Rady (EU) č. 1286/2009 (Úř. věst. L 346, 23.12.2009, s. 42).

OPRAVY**Oprava k předpisům o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu**

(Úřední věstník Evropské unie C 216 ze dne 22. července 2011)

(2011/C 284/07)

Strana 22, článek 10:

místo: „Konzultování se třetími stranami

1. Vyskytne-li se žádost ohledně dokumentů třetích stran, příslušné oddělení, případně ve spolupráci s oddělením, které vlastní požadované dokumenty, ověří, zda lze uplatnit některou z výjimek stanovených v článcích 4 a 9 nařízení (ES) č. 1049/2001.“

má být: „Konzultování třetích stran

1. Vyskytne-li se žádost ohledně dokumentů třetích stran, příslušné oddělení, případně ve spolupráci s oddělením, které vlastní požadované dokumenty, ověří, zda lze uplatnit některou z výjimek stanovených v článcích 4 nebo 9 nařízení (ES) č. 1049/2001.“

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2011 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

