

Επίσημη Εφημερίδα C 284

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

54ο έτος
28 Σεπτεμβρίου 2011

Ανακοίνωση αριθ. Περιεχόμενα Σελίδα

I Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ευρωπαϊός Επόπτης Προστασίας Δεδομένων

2011/C 284/01

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας των Δεδομένων σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση τεχνικών απαιτήσεων για τις μεταφορές πίστωσης και τις άμεσες χρεώσεις σε ευρώ και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 924/2009

1

IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 284/02

Ισοτιμίες του ευρώ

5

EL

Τιμή:
3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 284/03	Κρατική ενίσχυση — Γερμανία — Κρατική ενίσχυση SA.30743 (11/C) (πρώην N 138/10) — Χρηματοδότηση μέτρων υποδομής στον αερολιμένα Leipzig/Halle(2) — Πρόσκληση για την υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 284/05	Αναδημοσίευση αίτησης δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 5 και του άρθρου 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων	25
2011/C 284/06	Ανακοίνωση υπόψη των Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed και Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim που έχουν προστεθεί στον κατάλογο που αναφέρεται στα άρθρα 2, 3 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 του Συμβουλίου για την επιβολή συγκεκριμένων περιοριστικών μέτρων κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων που συνδέονται με το δίκτυο της Αλ Κάιντα, δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 960/2011 της Επιτροπής	30



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ ΕΠΟΠΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας των Δεδομένων σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση τεχνικών απαιτήσεων για τις μεταφορές πίστωσης και τις άμεσες χρεώσεις σε ευρώ και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 924/2009

(2011/C 284/01)

Ο ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ ΕΠΟΠΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ,

1.1. Διαβούλευση με τον ΕΕΠΔ

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 16,

Έχοντας υπόψη τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως τα άρθρα 7 και 8,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη το αίτημα γνωμοδότησης, σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽²⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 16 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση τεχνικών απαιτήσεων για τις μεταφορές πίστωσης και τις άμεσες χρεώσεις σε ευρώ και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 924/2009 (στο εξής η «πρόταση»).

⁽¹⁾ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31, (στο εξής η «οδηγία 95/46/ΕΚ»).

⁽²⁾ ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

2. Η Επιτροπή διαβίβασε την πρόταση στον ΕΕΠΔ στις 3 Ιανουαρίου 2011. Ο ΕΕΠΔ αντιλαμβάνεται την κοινοποίηση αυτή ως αίτημα γνωμοδότησης προς τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών [στο εξής ο «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001»]. Προηγουμένως⁽³⁾, σε χρόνο προγενέστερο της έγκρισης της πρότασης, η Επιτροπή παρέσχε στον ΕΕΠΔ τη δυνατότητα να διατυπώσει άτυπα σχόλια. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για τον ανοικτό χαρακτήρα της διαδικασίας, ο οποίος συνέβαλε στην έγκαιρη βελτίωση του κειμένου από την άποψη της προστασίας των δεδομένων. Ορισμένα από τα εν λόγω σχόλια λήφθηκαν υπόψη στην πρόταση. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την επιθυμία να γίνει ρητή αναφορά στην παρούσα γνωμοδότηση στο προοίμιο της πρότασης.

1.2. Ο ενιαίος χώρος πληρωμών σε ευρώ (ΕΧΠΕ) και το νομικό πλαίσιο

3. Ήδη από της ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας πραγματοποιούνται σταδιακά βήματα στην κατεύθυνση της ολοκλήρωσης της ευρωπαϊκής χρηματοπιστωτικής αγοράς. Στον τομέα των πληρωμών, η πλέον προφανής εξέλιξη υπήρξε η εισαγωγή του ευρώ ως κοινού νομίσματος το 1999 και η θέση σε κυκλοφορία χαρτονομισμάτων και κερμάτων ευρώ το 2002.

4. Ωστόσο, οι εκτός μετρητών χαμηλής αξίας πληρωμές σε ευρώ (έως 50 000 EUR) εξακολουθούν να αποτελούν ακόμη και σήμερα αντικείμενο χειρισμού και διεκπεραίωσης με πολλούς διαφορετικούς τρόπους σε ολόκληρη την ΕΕ. Ως εκ τούτου, οι προμήθειες για την πραγματοποίηση διασυνοριακών πληρωμών εντός της ΕΕ είναι κατά μέσο όρο υψηλότερες από εκείνες των

⁽³⁾ Τον Σεπτέμβριο του 2010.

εγχώριων πληρωμών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2560/2001 σχετικά με τις διασυνοριακές πληρωμές σε ευρώ προέβλεψε, μεταξύ άλλων, ότι οι προμηθειες πληρωμών δεν μπορούν πλέον να είναι υψηλότερες για τις διασυνοριακές πληρωμές σε ευρώ εντός της ΕΕ από ό,τι για τις αντίστοιχες εγχώριες πληρωμές σε ευρώ. Ανταποκρινόμενος στον κανονισμό αυτό, ο ευρωπαϊκός τραπεζικός κλάδος δημιούργησε το 2002 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πληρωμών (το «ΕPC»), το οποίο αποτέλεσε το όργανο συντονισμού και λήψης αποφάσεων σε θέματα πληρωμών, και δρομολόγησε το σχέδιο για τον ενιαίο χώρο πληρωμών σε ευρώ (ο «ΕΧΠΕ»). Το 2009, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 924/2009 αντικατέστησε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2560/2001 και επέκτεινε την αρχή των ίσων προμηθειών στις άμεσες χρεώσεις, οι οποίες κατέστησαν διαθέσιμες σε διασυνοριακή βάση από τον Νοέμβριο του 2009.

5. Επιπλέον, στόχος της οδηγίας 2007/64/ΕΚ (η «οδηγία για τις υπηρεσίες πληρωμών») είναι η εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών που σχετίζονται με τις πληρωμές στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σκοπός είναι να θεσπισθούν τυποποιημένοι όροι και δικαιώματα για τις υπηρεσίες πληρωμών και να καταστούν οι διασυνοριακές πληρωμές εξίσου εύκολες, αποτελεσματικές και ασφαλείς με τις «εθνικές» πληρωμές στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους. Η οδηγία για τις υπηρεσίες πληρωμών επιδιώκει επίσης τη βελτίωση του ανταγωνισμού μέσω του ανοίγματος των αγορών πληρωμών σε νέους φορείς.
6. Στόχος του ΕΧΠΕ είναι η εγκαθίδρυση ενιαίας αγοράς για τις πληρωμές λιανικής σε ευρώ με υπέρβαση των τεχνικών και νομικών εμποδίων και των εμποδίων της αγοράς που αποτελούν κατάλοιπα της περιόδου προ της θέσπισης του ενιαίου νομίσματος. Όταν ολοκληρωθεί ο ΕΧΠΕ, δεν θα υπάρχουν διαφορές μεταξύ εθνικών και διασυνοριακών πληρωμών σε ευρώ: όλες οι πληρωμές θα είναι εγχώριες. Ο ΕΧΠΕ δεν περιλαμβάνει μόνον την Ευρωζώνη, αλλά το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) καθώς και την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν, το Μονακό, τη Νορβηγία και την Ελβετία. Αυτό σημαίνει ότι κοινότητες εκτός της Ευρωζώνης μπορούν να υιοθετήσουν πρότυπα και πρακτικές του ΕΧΠΕ για τις πληρωμές τους σε ευρώ.
7. Η πρόταση εφαρμόζεται σε μεταφορές πίστωσης και άμεσες χρεώσεις. Η μεταφορά πίστωσης είναι πληρωμή που πραγματοποιείται από τον πληρωτή, ο οποίος αποστέλλει σχετική οδηγία στην τράπεζά του. Η τράπεζα μεταφέρει αναλόγως τα κεφάλαια στην τράπεζα του δικαιούχου. Η συναλλαγή αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω διάφορων μεσαζόντων. Στην περίπτωση των άμεσων χρεώσεων, ο πληρωτής εξουσιοδοτεί εκ των προτέρων τον δικαιούχο να εισπράξει χρηματικά ποσά από τον τραπεζικό λογαριασμό του. Επομένως, ο πληρωτής «εντέλλεται» την τράπεζά του να μεταφέρει χρηματικά ποσά στον λογαριασμό του δικαιούχου. Οι άμεσες χρεώσεις χρησιμοποιούνται συχνά για επαναλαμβανόμενες πληρωμές, όπως είναι οι λογαριασμοί υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, αλλά μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για εφάπαξ πληρωμές. Στην περίπτωση αυτή, ο πληρωτής εξουσιοδοτεί την τράπεζα να προβεί σε μεμονωμένη πληρωμή.

1.3. Ο ΕΧΠΕ και το καθεστώς προστασίας των δεδομένων της ΕΕ

8. Η θέσπιση και η ανάπτυξη του ΕΧΠΕ περιλαμβάνει αρκετές πράξεις επεξεργασίας δεδομένων: ονόματα, αριθμοί τραπεζικών λογαριασμών, περιεχόμενο συμβάσεων πρέπει να ανταλλάσσο-

νται άμεσα μεταξύ πληρωτών και δικαιούχων και έμμεσα μεταξύ των αντίστοιχων παρόχων υπηρεσιών πληρωμών, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία των μεταφορών. Για τον σκοπό αυτόν, η πρόταση περιλαμβάνει επίσης ένα άρθρο για τη «διαλειτουργικότητα», το οποίο υποστηρίζει τη δημιουργία τυποποιημένων κανόνων για εθνικές και διασυνοριακές πράξεις, αναφέρει δε ρητά ότι κανένα τεχνικό εμπόδιο δεν πρέπει να εμποδίζει τη διεκπεραίωση μεταφορών πίστωσης και άμεσων χρεώσεων. Οι επιμέρους οικονομικοί φορείς που εμπλέκονται στις δραστηριότητες στις οποίες αφορά η πρόταση υπόκεινται στις επιμέρους εθνικές νομοθεσίες εφαρμογής της οδηγίας 95/46/ΕΚ.

9. Ο ΕΕΠΔ τονίζει ότι η ανταλλαγή και η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν σε πληρωτές και δικαιούχους με τους διάφορους παρόχους υπηρεσιών πληρωμών πρέπει να τηρούν τις αρχές της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του περιορισμού του σκοπού. Η διαβίβαση των δεδομένων μεταξύ των διάφορων μεσαζόντων πρέπει επίσης να τηρεί τις αρχές του απορρήτου και της ασφάλειας της επεξεργασίας, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 17 της οδηγίας 95/46/ΕΚ.
10. Η πρόταση θεσπίζει επίσης έναν νέο ρόλο για τις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες να παρακολουθούν τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό και να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εν λόγω συμμόρφωση. Παρότι ο ρόλος αυτός είναι θεμελιώδης προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική υλοποίηση του ΕΧΠΕ, μπορεί να περιλαμβάνει επίσης ευρείες εξουσίες περαιτέρω επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα φυσικών προσώπων από τις αρχές. Η πρόσβαση των αρμόδιων εθνικών αρχών στα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα πρέπει, και στον εν λόγω τομέα, να τηρεί τις αρχές της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του περιορισμού του σκοπού.
11. Παρότι η πρόταση δεν πρέπει να θεσπίζει υπερβολικά λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τον σεβασμό των αρχών της προστασίας των δεδομένων, ο οποίος διασφαλίζεται από την εφαρμογή των εθνικών νομοθεσιών εφαρμογής της οδηγίας 95/46/ΕΚ σε κάθε πράξη επεξεργασίας, ο ΕΕΠΔ εισηγείται ορισμένες βελτιώσεις στο κείμενο με στόχο την αποσαφήνισή του.

2. ΕΙΔΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

2.1. Αιτιολογική σκέψη 26

12. Ο ΕΕΠΔ χαιρετίζει την αναφορά στην οδηγία 95/46/ΕΚ στην αιτιολογική σκέψη 26 της πρότασης. Ωστόσο, προκειμένου να καταστεί σαφές ότι οι επιμέρους εθνικές νομοθεσίες εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας αποτελούν την κατάλληλη παραπομπή και να τονιστεί ότι κάθε πράξη επεξεργασίας δεδομένων πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με τους κανόνες εφαρμογής, το κείμενο της αιτιολογικής σκέψης θα μπορούσε να τροποποιηθεί ως ακολούθως: «Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που πραγματοποιείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνη προς τη σχετική εθνική νομοθεσία εφαρμογής της οδηγίας 95/46/ΕΚ».

2.2. Άρθρα 6, 8, 9 και 10: εξουσίες των αρμόδιων εθνικών αρχών

13. Το άρθρο 6 της πρότασης προβλέπει την απαγόρευση της θέσπισης πολυμερών διαπραγματευτικών προμηθειών⁽¹⁾ ανά πράξη άμεσης χρέωσης ή άλλης αμοιβής με ισοδύναμο αντικείμενο ή αποτέλεσμα. Επιπλέον, για τις πράξεις άμεσης χρέωσης που δεν είναι δυνατόν να εκτελεστούν σωστά από τον πάροχο υπηρεσιών πληρωμών λόγω απόρριψης, άρνησης, επιστροφής ή αντιστροφής της εντολής πληρωμής (συναλλαγές τύπου R), επιτρέπεται η επιβολή πολυμερούς διαπραγματευτικής προμήθειας, υπό τον όρο ότι πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.
14. Το άρθρο 8 της πρότασης θεσπίζει υποχρεώσεις για τον πληρωτή που χρησιμοποιεί μεταφορά πιστώσεων και τον δικαιούχο που χρησιμοποιεί άμεσες χρεώσεις. Πληρωτής δεν μπορεί να αρνηθεί να προβεί σε μεταφορές πίστωσης σε λογαριασμούς πληρωμών με παρόχους υπηρεσιών πληρωμών που βρίσκονται σε άλλο κράτος μέλος και είναι προσβάσιμοι⁽²⁾ σύμφωνα με την απαίτηση του άρθρου 3. Δικαιούχος ο οποίος λαμβάνει χρηματικά ποσά στον λογαριασμό του από άλλο λογαριασμό πληρωμών με παρόχους υπηρεσιών πληρωμών που βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος δεν μπορεί να αρνηθεί να λάβει άμεσες χρεώσεις από λογαριασμούς πληρωμών με παρόχους υπηρεσιών πληρωμών που βρίσκονται σε άλλο κράτος μέλος.
15. Το άρθρο 9 της πρότασης απαιτεί από τα κράτη μέλη να ορίσουν τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον κανονισμό. Οι εν λόγω αρχές διαθέτουν όλες τις αναγκαίες αρμοδιότητες για την άσκηση των καθηκόντων τους, παρακολουθούν τη συμμόρφωση και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διασφάλιση της εν λόγω συμμόρφωσης. Επιπλέον, το άρθρο 9 παράγραφος 3 ορίζει ότι, όταν οι αρμόδιες αρχές για τα θέματα που καλύπτει ο κανονισμός είναι περισσότερες της μιας στην επικράτεια κράτους μέλους, το κράτος μέλος πρέπει να διασφαλίζει τη στενή συνεργασία των εν λόγω αρχών ώστε να είναι σε θέση να ασκήσουν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους. Το άρθρο 10 προβλέπει την υποχρέωση των κρατών μελών να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης του κανονισμού και να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
16. Επί τη βάση των ανωτέρω άρθρων, οι εθνικές αρχές έχουν την εξουσία να παρακολουθούν τυχόν παραβάσεις όλων των υποχρεώσεων που περιλαμβάνονται στην πρόταση και να επιβάλλουν κυρώσεις, περιλαμβανομένων των κυρώσεων που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις των άρθρων 6 και 8. Η εξουσία αυτή έχει δυνητικά ευρύ αντίκτυπο στην ιδιωτική ζωή των φυσικών προσώπων από την άποψη της προστασίας των δεδομένων: οι αρχές μπορεί να έχουν γενικευμένη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με κάθε μεταφορά (είτε πρόκειται για μεταφορά πίστωσης

είτε για άμεση χρέωση) χρηματικών ποσών μεταξύ φυσικών προσώπων, προκειμένου να ελέγχουν κατά πόσον επιβάλλονται παράνομα πολυμερείς διαπραγματευτικές προμήθειες ή κατά πόσον ασκείται ένσταση κατά οποιασδήποτε άρνησης, εν αντιθέσει προς τις υποχρεώσεις των άρθρων 6 και 8. Η εν λόγω εξουσία περιλαμβάνει την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (ονόματα των εμπλεκόμενων φυσικών προσώπων, αριθμοί των τραπεζικών τους λογαριασμών και χρηματικά ποσά που πρόκειται να ληφθούν ή να μεταφερθούν).

17. Παρότι κάθε τέτοια επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πρέπει να είναι σύμφωνη προς τους εθνικούς κανόνες εφαρμογής της οδηγίας 95/46/EK, ο ΕΕΠΔ επιθυμεί να τονίσει ότι η υποχρέωση παρακολούθησης πρέπει ήδη να αξιολογείται στην πρόταση υπό το πρίσμα των αρχών της αναλογικότητας και της αναγκαιότητας, οι οποίες κατοχυρώνονται στην οδηγία 95/46/EK [άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ)]. Συναφώς, όταν εξετάζονται ειδικότερα τα άρθρα 6 και 8, κατά την άποψη του ΕΕΠΔ, θα ήταν αναλογικότερο να θεσπισθεί ένα σύστημα μέσω του οποίου η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τις αρμόδιες αρχές θα ενεργοποιείται μόνον κατά περίπτωση. Αυτό σημαίνει ότι η παρέμβαση της αρχής –και, ως εκ τούτου, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ενός συγκεκριμένου πληρωτή ή/και δικαιούχου– θα ενεργοποιείται κυρίως όταν υπάρχει συγκεκριμένος λόγος, όπως σε περίπτωση καταγγελίας για παράβαση των άρθρων 6 ή 8, η οποία υποβάλλεται από πληρωτή ή δικαιούχο, ή στο πλαίσιο στοχοθετημένης έρευνας ίδια πρωτοβουλία, ενδεχομένως στη βάση πληροφοριών που παρέχονται από τρίτο.
18. Η αποτελεσματικότητα του ελέγχου της συμμόρφωσης θα διασφαλίζεται με τη δημιουργία ενός μηχανισμού, ο οποίος θα επιτρέπει στον καταγγέλλοντα να υποβάλλει καταγγελία ή σε έναν τρίτο να υποβάλλει πληροφορίες με συνέπεια την ταχεία αντίδραση της αρχής, ενδεχομένως υπό τον τύπον εντολής προς το άλλο μέρος να συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις των άρθρων 6 και 8. Στην πραγματικότητα, η πρόταση θεσπίζει ήδη στο άρθρο 11 κανόνες σχετικά με κατάλληλες και αποτελεσματικές εξωδικαστικές διαδικασίες υποβολής καταγγελιών και προσφυγών για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των χρηστών υπηρεσιών πληρωμών και των οικείων παρόχων υπηρεσιών πληρωμών (οι οποίοι καλύπτουν την περίπτωση του άρθρου 6). Επιθυμώντας να ενθαρρύνει τη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις του άρθρου 8 χωρίς τη θέσπιση ευρείας γενικευμένης πρόσβασης σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα από τις εθνικές αρχές, ο ΕΕΠΔ εισηγείται οι διατάξεις του άρθρου 11 να περιλαμβάνουν επίσης τις διαφορές μεταξύ πληρωτών και δικαιούχων.
19. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει επίσης ότι οι δραστηριότητες παρακολούθησης μπορεί να περιλαμβάνουν διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μεταξύ αρμόδιων εθνικών αρχών επιμέρους κρατών μελών στο πλαίσιο της «στενής συνεργασίας», η οποία αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3. Λαμβάνοντας υπόψη τις ευρείες εξουσίες που απονέμονται στις εθνικές αρχές για τον σκοπό της παρακολούθησης της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ακόμη και σε περίπτωση που θα θεσπιζόνταν οι προαναφερθέντες περιορισμοί επί των διατάξεων των άρθρων 6 και 8), ο ΕΕΠΔ εισηγείται να αναφέρεται ρητά στο κείμενο ότι κάθε διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μεταξύ των ως άνω αρχών πρέπει να τηρεί τις αρχές προστασίας των δεδομένων. Ειδικότερα, οι σχετικές διαβιβάσεις δεν

(1) Πολυμερής διαπραγματευτική προμήθεια είναι το ποσό που καταβάλλεται από τον πάροχο υπηρεσιών πληρωμών του δικαιούχου στον πάροχο υπηρεσιών πληρωμών του πληρωτή στο πλαίσιο της άμεσης χρέωσης.

(2) Στόχος της απαίτησης αυτής είναι να διασφαλίζεται ότι κάθε πάροχος υπηρεσιών πληρωμών, ο οποίος είναι προσβάσιμος για πράξη μεταφοράς πίστωσης ή άμεσης χρέωσης σε εθνικό επίπεδο, θα είναι επίσης προσβάσιμος για πράξεις οι οποίες πραγματοποιούνται μέσω παρόχου υπηρεσιών πληρωμών που βρίσκεται σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος (άρθρο 3 της πρότασης).

πρέπει να πραγματοποιούνται μαζικά, αλλά μόνον σε σχέση με συγκεκριμένες περιπτώσεις, στις οποίες υπάρχει ήδη *prima facie* υπόνοια ενδεχόμενης παράβασης του κανονισμού. Επομένως, θα μπορούσε να προστεθεί η ακόλουθη πρόταση στο άρθρο 9 παράγραφος 3: «Οι διαβιβάσεις δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μεταξύ αρμόδιων αρχών στο πλαίσιο της εν λόγω στενής συνεργασίας πραγματοποιούνται μόνον κατά περίπτωση, όταν υπάρχει εύλογη υπόνοια παράβασης του κανονισμού και με σεβασμό των αρχών της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του περιορισμού του σκοπού».

2.3. Παράρτημα

20. Το παράρτημα της πρότασης θέσπιζε τις τεχνικές απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να τηρούνται για τις μεταφορές πίστωσης και τις άμεσες χρεώσεις δυνάμει του άρθρου 5 της πρότασης. Στόχος της θέσπισης των απαιτήσεων αυτών είναι η ύπαρξη εναρμονισμένων μορφών αναγνώρισης και επικοινωνίας, ώστε να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των πράξεων μεταφοράς πίστωσης και άμεσης χρέωσης μεταξύ κρατών μελών.
21. Στο πλαίσιο αυτό, η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τους μεσάζοντες (τους παρόχους υπηρεσιών πληρωμών) επιχειρείται σε ποικίλες περιπτώσεις ⁽¹⁾:
- α) άρθρο 2 στοιχείο β): για μεταφορές πίστωσης, τα δεδομένα που διαβιβάζονται από τον πληρωτή στον οικείο πάροχο υπηρεσιών πληρωμών και διαβιβάζονται μέσω της αλυσίδας πληρωμών στον δικαιούχο είναι: το όνομα του πληρωτή ή/και ο IBAN του λογαριασμού του πληρωτή, το ποσό της πίστωσης, το όνομα και ο IBAN του λογαριασμού του δικαιούχου και ενδεχομένως οι πληροφορίες αποστολής·
- β) άρθρο 3 στοιχείο β): για άμεση χρέωση, τα δεδομένα που διαβιβάζονται με κάθε πράξη από τον δικαιούχο στον οικείο πάροχο υπηρεσιών πληρωμών και εν συνεχεία από τον τελευταίο στον πάροχο υπηρεσιών πληρωμών του πληρωτή είναι οι πληροφορίες που αφορούν την εντολή ⁽²⁾·
- γ) άρθρο 3 στοιχείο ζ): για άμεση χρέωση, τα δεδομένα που διαβιβάζονται από τον δικαιούχο στον οικείο πάροχο υπηρεσιών πληρωμών και εν συνεχεία μέσω της αλυσίδας πληρωμών στον πληρωτή είναι: το όνομα του δικαιούχου και ο IBAN του λογαριασμού του δικαιούχου, το όνομα του πληρωτή και ο IBAN του λογαριασμού πληρωμών του.
22. Παρότι κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πρέπει να συμμορφώνεται προς την οικεία εθνική νομοθεσία

εφαρμογής της οδηγίας 95/46/EK, το σχέδιο πρότασης αναφέρει μόνον ότι οι διαβιβάσεις σε σχέση με την κατάσταση που περιγράφεται υπό α) ανωτέρω πραγματοποιούνται «σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στην εθνική νομοθεσία εφαρμογής της οδηγίας αριθ. 95/46/EK». Προς αποφυγή παρερμηνειών, ο ΕΕΠΔ εισηγείται τέτοιες αναφορές στην οδηγία να περιλαμβάνονται και στις διατάξεις του άρθρου 3 στοιχεία β) και ζ). Εναλλακτικά, εάν το κείμενο της αιτιολογικής σκέψης 26 τροποποιηθεί σύμφωνα με την εισήγηση που διατυπώθηκε ανωτέρω, η διατύπωση του άρθρου 2 στοιχείο β) μπορεί να μην περιλαμβάνει αναφορά στην οδηγία 95/46/EK.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

23. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για την ειδική αναφορά στην οδηγία 95/46/EK στην πρόταση. Εντούτοις, εισηγείται ορισμένες ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις στο κείμενο, με σκοπό να αποσαφηνισθεί η εφαρμογή των αρχών προστασίας των δεδομένων στις διαδικασίες επεξεργασίας που αφορά η πρόταση. Ειδικότερα:
- η αιτιολογική σκέψη 26 πρέπει να αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι η εθνική νομοθεσία εφαρμογής της οδηγίας 95/46/EK αποτελεί την κατάλληλη παραπομπή και να τονίζει ότι κάθε πράξη επεξεργασίας δεδομένων πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με την εν λόγω νομοθεσία εφαρμογής·
 - η εξουσία παρακολούθησης των αρμόδιων εθνικών αρχών σε σχέση με τις υποχρεώσεις που περιέχονται στα άρθρα 6 και 8 πρέπει να περιορίζεται σε μεμονωμένες περιπτώσεις, όταν υπάρχει εύλογη υπόνοια παράβασης του κανονισμού, ενώ, προκειμένου να ενθαρρύνεται η συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις του άρθρου 8, ο προβλεπόμενος στο άρθρο 11 μηχανισμός προσφυγών για τις διαφορές πρέπει να επεκταθεί στις διαφορές μεταξύ πληρωτή και δικαιούχου·
 - οι αναφορές στην οδηγία 95/46/EK στο παράρτημα πρέπει να εναρμονισθούν προς αποφυγή παρερμηνειών.

Βρυξέλλες, 23 Ιουνίου 2011.

Giovanni BUTTARELLI

Αναπληρωτής Ευρωπαίος Επόπτης
Προστασίας Δεδομένων

⁽¹⁾ Η διαβίβαση του ονόματος και του αριθμού IBAN πραγματοποιείται άμεσα από τον δικαιούχο στον πληρωτή σε περίπτωση μεταφοράς πίστωσης και από τον πληρωτή στον δικαιούχο σε περίπτωση άμεσης χρέωσης. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η νομιμότητα της επεξεργασίας προκύπτει από το γεγονός ότι το πρόσωπο στο οποίο αναφέρονται τα δεδομένα διαβιβάζει οικειοθελώς τα δεδομένα που το αφορούν.

⁽²⁾ Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν το όνομα του πληρωτή, τη διεύθυνσή του, τον αριθμό τηλεφώνου του και κάθε άλλη πληροφορία η οποία σχετίζεται με τη σύμβαση που αποτελεί τον λόγο της μεταφοράς κεφαλαίων.

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

27 Σεπτεμβρίου 2011

(2011/C 284/02)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	AUD	αυστραλιανό δολάριο
	1,3579		1,3690
JPY	ιαπωνικό γιεν	CAD	καναδικό δολάριο
	103,83		1,3842
DKK	δανική κορόνα	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ
	7,4413		10,5816
GBP	λίρα στερλίνα	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο
	0,86980		1,7228
SEK	σουηδική κορόνα	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης
	9,1774		1,7408
CHF	ελβετικό φράγκο	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν
	1,2232		1 588,08
ISK	ισλανδική κορόνα	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ
			10,6747
NOK	νορβηγική κορόνα	CNY	κινεζικό γιουάν
	7,7900		8,6878
BGN	βουλγαρικό λεβ	HRK	κροατικό κούνα
	1,9558		7,4930
CZK	τσεχική κορόνα	IDR	ινδονησιακή ρουπία
	24,478		12 156,12
HUF	ουγγρικό φιορίνι	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ
	286,36		4,2781
LTL	λιθουανικό λίτας	PHP	πέσο Φιλιππινών
	3,4528		58,869
LVL	λεττονικό λατ	RUB	ρωσικό ρούβλι
	0,7093		43,3299
PLN	πολωνικό ζλότι	THB	ταϊλανδικό μπατ
	4,3720		41,891
RON	ρουμανικό λέι	BRL	ρεάλ Βραζιλίας
	4,3033		2,4513
TRY	τουρκική λίρα	MXN	μεξικανικό πέσο
	2,5066		18,1259
		INR	ινδική ρουπία
			66,6390

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση SA.30743 (11/C) (πρώην N 138/10) — Χρηματοδότηση μέτρων υποδομής στον
αερολιμένα Leipzig/Halle(2)

Πρόσκληση για την υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 284/03)

Η Επιτροπή, με επιστολή της 15ης Ιουνίου 2011, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με το προαναφερθέν μέτρο ενίσχυσης.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το μέτρο για το οποίο η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

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

Φαξ +32 22961242

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Γερμανία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Με επιστολή της 12ης Απριλίου 2010, οι γερμανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, για λόγους ασφάλειας δικαίου, τις σχεδιαζόμενες εισφορές κεφαλαίου στη Mitteldutsche Flughafen AG (εφεξής: MFAG) και στη Flughafen Leipzig/Halle GmbH (εφεξής: FLH) από τους μετόχους τους ⁽¹⁾, οι οποίοι θα καλύψουν το κόστος των έργων υποδομής που θα εκτελεστούν στον αερολιμένα Leipzig/Halle. Με επιστολές της 10ης Ιουνίου 2010, της 26ης Νοεμβρίου 2010 και της 3ης Μαρτίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες για το κοινοποιηθέν μέτρο. Στις

29 Σεπτεμβρίου 2010, στις 4 Ιανουαρίου 2011 και στις 26 Απριλίου 2011 οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Η κοινοποιηθείσα υποδομή και τα έργα σχετικά με αυτήν αφορούν ιδίως μέτρα μείωσης της ηχορρύπανσης, δημιουργία χώρων αποτάγωσης, κατασκευή τροχοδρόμων και γεφυρών, επέκταση χώρων στάθμευσης και υποστέγων αεροσκαφών, κατασκευή νέου τερματικού σταθμού και υποστέγου μικρών αεροσκαφών, έξοδα σχεδιασμού για επέκταση του βόρειου και νότιου διαδρόμου προσγειώσης/απογείωσης, χώρο υποδοχής ζώων, βελτίωση της λειτουργικότητας των κτιρίων ασφάλειας και των σημείων ελέγχου. Το συνολικό κόστος της επένδυσης εκτιμάται σε 255,6 εκατομ. EUR. Οι εργασίες κατασκευής έχουν ήδη αρχίσει.

⁽¹⁾ Η FLH είναι θυγατρική της MFAG η οποία κατέχει το 94 % της FLH. Οι υπόλοιπες μετοχές ανήκουν στους εξής: Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen και Stadt Schkeuditz. Οι μέτοχοι της MFAG είναι οι εξής: Freistaat Sachsen κατά 76,64 %, Land Sachsen-Anhalt κατά 18,54 %, Stadt Dresden κατά 2,52 %, Stadt Halle κατά 0,2 %, Stadt Leipzig κατά 2,1 %. Δεν υπάρχουν ιδιώτες μέτοχοι.

Η υποδομή και τα έργα σχετικά με αυτήν χρηματοδοτήθηκαν κατά πρώτον από δάνεια των μετόχων (που χορηγήθηκαν από το 2006 μέχρι τούδε), τα οποία θα μετατραπούν σε κεφάλαιο μόνο μετά από την έγκριση της χρηματοδότησης του έργου υποδομής από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το βασικό επιτόκιο της δανειοδότησης είναι το Euribor [< 12]μήνου. Το ασφάλιστρο κινδύνου υπολογίζεται με βάση τον στρογγυλοποιημένο μέσο όρο των επιτοκίων (κάτω των 100 μονάδων βάσης) που προσφέρονται από τρεις τράπεζες.

Τα κοινοποιηθέντα μέτρα υποδομής και η χρηματοδότησή τους (δάνεια των μετόχων και εισφορές κεφαλαίου) δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2008 στην υπόθεση 2008/948/EK ⁽¹⁾.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

Χαρακτήρας ενίσχυσης των δανείων των μετόχων

Οι γερμανικές αρχές είναι της άποψης ότι τα δάνεια των μετόχων δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση διότι οι σχεδιαζόμενες επενδύσεις αποτελούν, όπως αυτές ισχυρίζονται, μέτρα ασφάλειας. Επίσης, υποστηρίζουν ότι τα δάνεια χορηγήθηκαν υπό όρους αγοράς.

Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες όσον αφορά τον χαρακτήρα διάσωσης των σχεδιαζόμενων έργων και κατά πόσον τα δάνεια μετόχων χορηγήθηκαν υπό όρους αγοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να συναγάγει ότι τα έργα δεν περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Πρώτον, οι γερμανικές αρχές δεν υπέβαλαν αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της FLH. Δεύτερον, όσον αφορά την πιστοληπτική ικανότητα της MFAG, οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν μόνον τα πρακτικά ενός τηλεφωνήματος με μια τράπεζα, σύμφωνα με το οποίο η MFAG έχει την ίδια πιστοληπτική ικανότητα με ομοσπονδιακό κρατίδιο. Τρίτον, το ασφάλιστρο κινδύνου κάτω των 100 μονάδων βάσης είναι κάτω από το όριο κινδύνου σύμφωνα με την ανακοίνωση για το επιτόκιο αναφοράς. Επίσης, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για το κατά πόσον η χρήση του επιτοκίου Euribor [< 12]μήνου δικαιολογείται στην παρούσα υπόθεση αφού, σε κανονικές συνθήκες αγοράς, αυτό το επιτόκιο είναι χαμηλότερο από τα επιτόκια για δάνεια μεγαλύτερης διάρκειας.

Χαρακτήρας ενίσχυσης των αυξήσεων κεφαλαίου

Οι γερμανικές αρχές είναι της άποψης ότι η χρηματοδότηση της κατασκευής υποδομής δεν αποτελεί οικονομική δραστηριότητα. Στην απόφασή του στην υπόθεση «αερολιμένας Leipzig-Halle» ⁽²⁾ το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η λειτουργία ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, στο πλαίσιο της οποίας η κατασκευή αερολιμενικής υποδομής αποτελεί αναπόσπαστο μέρος. Επειδή οι γερμανικές αρχές δήλωσαν ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου πραγματοποιήθηκαν χωρίς να βασίζονται σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο και σε μακροπρόθεσμες προοπτικές κερδοφορίας, η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι συνεπάγονται κρατική ενίσχυση.

Συμβιβασμοί της ενίσχυσης

Σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι, στην παρούσα υπόθεση, τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας

εγείρουν σοβαρές ανησυχίες. Στο πλαίσιο των κατευθυντηρίων γραμμών για τους αερολιμένες του 2005 ⁽³⁾, ο αερολιμένας Leipzig/Halle, τον οποίο εκμεταλλεύεται η FLH, είναι αερολιμένας κατηγορίας C, δηλαδή «μεγάλος περιφερειακός αερολιμένας». Από το 2008, μετά την κατασκευή του νότιου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, ο αερολιμένας Leipzig/Halle χρησιμεύει κυρίως για μεταφορά εμπορευμάτων από την DHL Express, τη Lufthansa Cargo και άλλους αερομεταφορείς φορτίου. Το 2009 μεταφέρθηκαν περίπου 524 χιλιάδες τόνων φορτίου. Η κοινοποιηθείσα ένταση ενίσχυσης ανέρχεται σε 100 %.

Μέχρι τώρα, οι γερμανικές αρχές δεν υπέβαλαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι, όσον αφορά το επιχειρηματικό σχέδιο του αερολιμένα, η ένταση ενίσχυσης 100 % είναι αναγκαία και αναλογική. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν είναι, προς το παρόν, σε θέση να εκτιμήσει δεόντως τη δυσλειτουργία της αγοράς στην παρούσα υπόθεση.

Επιπλέον, μερικά από τα έργα επένδυσης έχουν ήδη ολοκληρωθεί. Αυτό εγείρει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την αναγκαιότητα της ενίσχυσης, αφού ο δικαιούχος ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει τα εν λόγω έργα υποδομής χωρίς κρατικούς πόρους.

Επίσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα από τα εν λόγω μέτρα φαίνεται να πληρούν κανονιστικά πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις που είναι υποχρεωτικές για τη λειτουργία ενός αερολιμένα ή που συνδέονται με την καθημερινή εκμετάλλευση του αερολιμένα. Συνεπώς, η Επιτροπή αμφιβάλλει κατά πόσο πληρούνται τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας της ενίσχυσης.

Συμπέρασμα

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην παρούσα υπόθεση δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια ως προς το συμβιβασμο όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τους αερολιμένες. Η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι στην παρούσα υπόθεση δεν πληρούνται τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αμφιβάλλει κατά πόσο η χρηματοδότηση των κοινοποιηθέντων μέτρων υποδομής δύναται να θεωρηθεί συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

Τα μέτρα δεν φαίνεται να πληρούν τα κριτήρια για κάποια από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στη Συνθήκη. Συνεπώς, στο παρόν στάδιο η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει ότι αυτά συνεπάγονται παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.

TEXT OF LETTER

«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⁾ EE L 346 της 23.12.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH και Mitteldeutsche Flughafen AG κατά Επιτροπής και T-443/08 Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής, (εφεξής: υπόθεση «Leipzig/Halle»), [2011], δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή Νομολογίας του ΔΕΚ, βλ. επίσης υπόθεση T-128/89 Aéroports de Paris κατά Επιτροπής [2000] Συλλ. II-3929, που επιβεβαιώθηκε από το ΔΕΚ, υπόθεση C-82/01P, Συλλ. 2002 σ. I-9297, και υπόθεση T-196/04 Ryanair κατά Επιτροπής [2008], Συλλ. II-3643, σκέψη 88.

⁽³⁾ EE C 312 της 9.12.2005, σ. 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, Cali & Figli/Services 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/Mehrweckhalle) 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 Mehrweckhalle 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 ≥ 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-
- schen 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 ernster 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 vorgeschlagene 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-Rebiechowo – Staatliche Beihilfen für die Entwicklung des Flughafens Danzig (Rebiechowo)(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.

**Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης
(Υπόθεση COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 284/04)

1. Στις 21 Σεπτεμβρίου 2011, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ⁽¹⁾ με την οποία οι επιχειρήσεις ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG («ECE», Γερμανία), που ελέγχεται τελευταία από τον κ. Alexander Otto, και Metro Group Asset Management Services («MAMS», Γερμανία), που ανήκει εξ ολοκλήρου στην Metro AG («Metro», Γερμανία), αποκτούν κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων κοινό έλεγχο της επιχείρησης MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG («MEC», Γερμανία) με αγορά μετοχών σε νεοσυσταθείσα εταιρεία που αποτελεί κοινή επιχείρηση.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

- για την επιχείρηση ECE: παροχή συμβουλών και διαχείριση υποθέσεων σε σχέση με την απόκτηση, ανάπτυξη, σχεδιασμό και κατασκευή επαγγελματικών κτιρίων και άλλων ακινήτων, καθώς και εκμίσθωση, διαχείριση και πώληση των ακινήτων αυτών·
- για την επιχείρηση MAMS: παροχή βασικών υπηρεσιών στο πλαίσιο των σχετικών με τα ακίνητα δραστηριοτήτων της Metro Group, όσον αφορά τη διαχείριση, το σχεδιασμό, την εκμίσθωση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση των ακινήτων που περιλαμβάνονται στο χαρτοφυλάκιο επενδυτικών ακινήτων της Metro Group·
- για την επιχείρηση MEC: υπηρεσίες διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων για καταστήματα λιανικής πώλησης.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την ένδειξη COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»).

ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Αναδημοσίευση αίτησης δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 5 και του άρθρου 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων

(2011/C 284/05)

Η παρούσα δημοσίευση επιτρέπει την υποβολή ένστασης κατά της προτεινόμενης καταχώρισης σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου ⁽¹⁾. Η δήλωση ένστασης υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός εξαμήνου από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης.

ΣΥΝΟΨΗ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 510/2006 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

«KRAŠKI PRŠUT»

Αριθ. ΕΚ: SI-PDO-005-0417-29.10.2004

ΠΟΠ () ΠΓΕ (X)

Στην παρούσα σύνοψη παρατίθενται τα κύρια στοιχεία των προδιαγραφών του προϊόντος για ενημερωτικούς σκοπούς.

1. Αρμόδια υπηρεσία του κράτους μέλους:

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

Τηλ. +386 14789109
Φαξ +386 14789055
E-mail: varnahrana.mkgp@gov.si

2. Αιτούσα ομάδα:

Όνομα: GIZ Kraški pršut
Διεύθυνση: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Τηλ. +386 57310300
Φαξ +386 57310330
E-mail: —

Σύνθεση: Παραγωγοί/Μεταποιητές (X) Άλλοι ()

3. Τύπος προϊόντος:

Κλάση 1.2. Προϊόντα κρέατος (μαγειρευτά, παστά, καπνιστά, κ.λπ.)

4. Προδιαγραφές:

[σύνοψη των απαιτήσεων του άρθρου 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006]

4.1. Ονομασία:

«Kraški pršut»

⁽¹⁾ ΕΕ L 93 της 31.3.2006, σ. 12.

4.2. Περιγραφή:

Το Kraški pršut είναι ένα προϊόν κρέατος που ξηραίνεται στον αέρα λαμβανόμενο από ακέραιους νωπούς μηρούς χοίρου.

Διακριτικό χαρακτηριστικό του Kraški pršut είναι το τυπικό αναγνωρίσιμο σχήμα του. Οι νωποί μηροί παρασκευάζονται με το δέρμα και το λίπος αλλά χωρίς το πόδι. Ο νωπός μηρός πρέπει να ζυγίζει τουλάχιστον 9 kg. Το κρέας του μυός εκτείνεται σε απόσταση 5-7 εκ από το σημείο που ξεκινά κάτω από την κεφαλή του μηριαίου οστού (Caput ossis femoris). Στο εσωτερικό του μηρού το κρέας του μυός είναι ακάλυπτο; το δέρμα και το λίπος είναι ελαφρώς ξακρισμένα, περισσότερο προς το κότσι.

Οι ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες στην περιοχή Kras (Karst) επιτρέπουν να ξηραίνονται οι μηροί ακέραιοι. Χαρακτηριστικό στοιχείο του Kraški pršut είναι η ξηρή αλάτιση με χονδρό θαλασσινό αλάτι. Οι χαρακτηριστικές οργανοληπτικές του ιδιότητες αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια μιας αρκετά μακρόχρονης περιόδου ξήρανσης και ωρίμασης και αντανακλώνονται στη μικρή περιεκτικότητα σε υγρασία λόγω της μεγαλύτερης αφυδάτωσης. Το προϊόν τυπικά διαθέτει μεγαλύτερη περιεκτικότητα σε αλάτι (έως το 7,4 %) και η αίσθηση που δημιουργείται από μια φέτα προϊόντος είναι ότι έχει πιο σφικτή σύσταση στο στόμα. Ο βαθμός αφυδάτωσης και μια επαρκώς μακρά περίοδος ωρίμασης βοηθούν στη δημιουργία του χαρακτηριστικού ροδοκόκκινου χρώματος της φέτας του ζαμπόν, που γίνεται βαθύτερο στα άκρα. Το άρωμα και γεύση είναι έντονα. Η πολύ πικάντικη γεύση είναι χαρακτηριστική του βαθμού ωρίμασης και είναι ένα επίσης στοιχείο που διακρίνει το προϊόν από τα άλλα ζαμπόν.

4.3. Γεωγραφική περιοχή:

Η περιοχή του Kras βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της κεντρικής Primorska. Η αλάτιση, ξήρανση και ωρίμαση του Kraški pršut εκτελούνται εντός της οριοθετημένης περιοχής του Kras όπου παράγονται παραδοσιακά τα ζαμπόν.

Η περιοχή αυτή οριοθετείται από μια γραμμή που ξεκινάει από το Kostanjevica na Krasu, συνεχίζει στο Opratje Selo έως τα σύνορα με την Ιταλία εκτεινόμενη κατά μήκος των συνόρων έως την συνοριακή διάβαση Lipica, κατόπιν ακολουθεί την οδό που οδηγεί στο χωριό Lokev, το οποίο ανήκει στην περιοχή, συνεχίζει κατά μήκος της οδού προς τη Divača, από εκεί στο χωριό Brestovica pri Rovinjju και τα χωριά Štojze, Kazlje, Dobravljje, Ponikve και Kobdilj μέσω Mali Dol προς Škrbina, Lipa και Temnica και τέλος επιστρέφει στο Kostanjevica na Krasu.

4.4. Απόδειξη προέλευσης:

Όλοι οι παραγωγοί του Kraški pršut πρέπει να το παράγουν εντός της οριοθετημένης για την παραγωγή του Kraški pršut γεωγραφικής περιοχής. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ιχνηλασιμότητα και η ποιότητα, όλα τα στάδια της παραγωγής εκτελούνται εντός της γεωγραφικής αυτής περιοχής. Τηρείται αρχείο των παραγωγών και επιχειρήσεων που παράγουν το Kraški pršut. Σε αυτό καταγράφεται η παραγόμενη ποσότητα για κάθε παραγωγό. Όλα τα στάδια της παραγωγής ελέγχονται από τον οργανισμό ελέγχου που ορίζεται στο σημείο 4.7 και είναι πιστοποιημένοι σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 45011.

Πριν την αλάτιση στους νωπούς μηρούς τοποθετείται πυροσφραγίδα σε εμφανή θέση στο δέρμα. Το σήμα αυτό περιλαμβάνει τον αριθμό παρτίδας και την ημέρα, τον μήνα και το έτος. Οι ενδείξεις αυτές είναι υποχρεωτικές και αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο των ελέγχων για το σύνολο της διεργασίας παραγωγής και για την ιχνηλασιμότητα του προϊόντος. Για κάθε παραγωγό τηρείται αρχείο με τον αριθμό των ζαμπόν που παρήχθησαν σε κάθε παρτίδα. Ο αριθμός παρτίδας συνοδεύεται από λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σε καθοριστικά στάδια της παραγωγής.

Όταν η ξήρανση και η ωρίμαση είναι πλήρεις, τα ζαμπόν υποβάλλονται σε οργανοληπτικές και εργαστηριακές δοκιμές για να προσδιοριστεί η ποιότητά τους και επισημαίνονται με την ονομασία Kraški pršut. Τα ακέραια ζαμπόν, τα μιά και τα τέταρτα φέρουν την ονομασία Kraški pršut και τον αριθμό παραγωγού στο δέρμα, τοποθετημένα με πυροσφραγίδα. Η σήμανση με πυροσφραγίδα εγγυάται την ποιότητα του προϊόντος και ότι έχει παραχθεί εντός της οριοθετημένης γεωγραφικής περιοχής σύμφωνα με τις προδιαγραφές και με την κατάλληλη εποπτεία.

4.5. Μέθοδος παραγωγής:

— Δεν προσδιορίζεται ιδιαίτερη φυλή χοίρου για την παραγωγή του Kraški pršut.

— Οι νωποί μηροί συλλέγονται τουλάχιστον 24 ώρες αλλά όχι περισσότερο από 120 ώρες μετά τη σφαγή· οι μηροί που έχουν υποστεί βλάβη και αυτοί που ζυγίζουν λιγότερο από 9 kg απορρίπτονται. Οι μηροί πρέπει να διατηρούνται σε ψύξη σε θερμοκρασία $-1\text{ }^{\circ}\text{C}$ έως $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$. Δεν πρέπει να έχουν καταμυχθεί. Το πάχος του λίπους της εξωτερικής επικάλυψης του ξακρισμένου μηρού, κάτω από την κεφαλή του μηριαίου οστού (Caput ossis femoris), δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 10 mm.

- Η έναρξη της αλάτισης επισημαίνεται με την τοποθέτηση πυροσφραγίδας που αναγράφει τα εξής στοιχεία: ημέρα, μήνα, έτος, αριθμό παρτίδας.
- Διεργασία ξήρασης αλάτισης: το αλάτι εισχωρεί με τρίψιμο της επιφάνειας και το αίμα στραγγίζει· χρησιμοποιείται χονδροκομμένο θαλασσινό αλάτι σε ποσότητα που καθορίζεται ανάλογα με το βάρος των μηρών.
- Οι αλατισμένοι μηροί τοποθετούνται σε ειδικά ράφια.
- Η αλάτιση και η μεταλάτιση εκτελούνται σε θερμοκρασία + 1 °C έως + 4 °C· η διάρκεια της διεργασίας αλάτισης εξαρτάται από το βάρος των μηρών.
- Αφαίρεση του αλατιού από την επιφάνεια των μηρών.
- Ψυχρή ξήρανση με κυκλοφορούντα αέρα σε θερμοκρασία + 1 °C έως + 5 °C.
- Ψυχρή ξήρανση με απαλά κυκλοφορούντα αέρα σε θερμοκρασία + 1 °C έως + 7 °C· η διάρκεια της συνολικής φάσης ψυχρής ξήρανσης, συμπεριλαμβανόμενης της αλάτισης, διαρκεί τουλάχιστον 75 ημέρες και ο επιτυγχανόμενος βαθμός ξήρανσης είναι τουλάχιστον 16 %.
- Οι μηροί πλένονται σε θερμό νερό, στεγνώνουν και προετοιμάζονται για ξήρανση/ωρίμαση.
- Εκτελείται ξάκρισμα του κρέατος του μυός γύρω από την κεφαλή του μηριαίου οστού (*Caput ossis femoris*) και, εάν είναι απαραίτητο, σε θέσεις όπου έχει αφαιρεθεί το οστό της πυέλου.
- Όταν ο μηρός ζυγίζει αρχικά 9 κιλά, η συνολική περίοδος παραγωγής διαρκεί τουλάχιστον 12 μήνες· όταν ζυγίζει περισσότερο, η περίοδος παραγωγής είναι αντιστοίχως μακρύτερη.
- Το κρέας του μυός λιπαίνεται σε πολλά στάδια κατά τη διάρκεια της διεργασίας ξήρανσης/ωρίμασης. Η ποσότητα λίπους επάλειψης εξαρτάται από την περιεκτικότητα σε νερό, την τιμή a_w και τον βαθμό ξήρανσης που έχει επιτευχθεί. Για την επικάλυψη με λίπος χρησιμοποιείται χοιρινό λίπος με αλάτι, πιπέρι, αλεύρι και (εάν είναι αναγκαίο) προστίθενται αντιοξειδωτικά.
- Λαμβάνονται μετρήσεις του βαθμού ξήρανσης που έχει επιτευχθεί, ο οποίος πρέπει να είναι τουλάχιστον 33 % σε σχέση με το αρχικό βάρος των μηρών.
- Τα ωριμασμένα ζαμπόν διατηρούνται σε ξηρό και καλά αεριζόμενο χώρο. Τα ακέραια ζαμπόν και τα ζαμπόν σε φέτες, συσκευασμένα σε κενό ή τυλιγμένα σε ελεγχόμενη ατμόσφαιρα, διατηρούνται σε μέγιστη θερμοκρασία + 8 °C.
- Η οργανοληπτική δοκιμή με την οποία εξετάζεται εάν έχει επιτευχθεί το σωστό άρωμα εκτελείται εισάγοντας την άκρη βελόνης από οστό αλόγου στο κρέας του μυός.
- Εκτελούνται εργαστηριακές δοκιμές για να καθοριστεί η περιεκτικότητα σε αλάτι (μέγιστη περιεκτικότητα σε αλάτι 7,4 %) και η τιμή a_w (η τιμή a_w πρέπει να είναι μικρότερη από 0,93).

Προκειμένου να διαφυλαχθεί η ποιότητα και οι ιδιαίτερες διεργασίες, το *Kraški pršut* υποβάλλεται σε αφαίρεση του κόκαλου, τεμαχίζεται (σε μισά και σε τέταρτα) και συσκευάζεται για τη λιανική πώληση μόνο σε επιχειρήσεις που έχουν πιστοποιηθεί για την παραγωγή του *Kraški pršut*. Προκειμένου να εξασφαλιστεί επίσης η μικροβιολογική ασφάλεια και να διατηρηθούν οι τυπικές οργανοληπτικές ιδιότητες του ζαμπόν, όπως το άρωμα, το χρώμα και η υφή, μόνον αυτές οι επιχειρήσεις επιτρέπεται να εκτελούν τον τεμαχισμό του ζαμπόν σε φέτες και τη συσκευασία τους υπό κενό ή σε τροποποιημένη ατμόσφαιρα.

4.6. Δεσμός:

Η γεωγραφική ένδειξη βασίζεται κυρίως στην παράδοση της παραγωγής του *Kraški pršut* και στην μακρόχρονη φήμη του.

Η περιοχή *Kras* (Καρστ) είναι ένα οροπέδιο στη νοτιοδυτική Σλοβενία με ποικιλόμορφο τοπίο. Δημιουργεί μια διακριτή φυσική ενότητα και είναι σαφώς καθορισμένη σε σχέση με άλλες, γειτονικές περιοχές. Η *Kras* ήταν η πρώτη περιοχή της Ευρώπης, αλλά και του κόσμου, η οποία έγινε γνωστή για τα καρστικά της στοιχεία. Τα εδάφη είναι ασβεστολιθικά· στο αρόσιμο τμήμα του εδάφους, το «κοκκινόχωμα», οι αποδόσεις είναι μέτριες. Στην περιοχή *Kras* συναντιέται το εύκρατο μεσογειακό κλίμα με τον ψυχρό ηπειρωτικό αέρα που φυσάει από τα νοτιοανατολικά προς τον κόλπο της Τεργέστης, που είναι ευρέως γνωστός ως «*Bora*». Η ποικιλομορφία του οροπεδίου του *Kras* και η άμεση γειννιάσή του με τη θάλασσα σημαίνει ότι πνέει πάντοτε άνεμος ή αύρα και ότι η σχετική υγρασία είναι συγκριτικά χαμηλή· τα στοιχεία αυτά, σε συνδυασμό με τη σύσταση του εδάφους και τη βλάστηση, πρόσφεραν από παλιά στους κατοίκους της περιοχής ευνοϊκό μικροκλίμα για την ξήρανση του κρέατος.

Η επιτυχία που σημειώνει σήμερα η παραγωγή του ζαμπόν στην περιοχή Kras, από άποψη μεγέθους, φήμης και ανάπτυξης, οφείλεται στις παραδοσιακές και ατομικές τεχνικές που χρησιμοποιούν οι αγρότες. Η ξήρανση των τεμαχίων κρέατος ανάγεται πιθανώς στην εποχή της πρώτης εγκατάστασης ανθρώπων στην περιοχή. Η ανάπτυξη της Τερνέστης ως μέγιστου αστικού κέντρου και η ανάπτυξη οδών όπως αυτής που συνδέει την Βιέννη με την Τερνέστη, η οποία περνούσε μέσω της περιοχής Kras, αύξησε τη ζήτηση για ζαμπόν από εμπόρους και ξενοδόχους. Ταυτοχρόνως αυξήθηκε η φήμη του ζαμπόν. Παράλληλα με την αύξηση της ζήτησης για ζαμπόν και της φήμης του αυξήθηκε και το ενδιαφέρον για τον τρόπο παραγωγής του Kraški pršut.

Το 1689 ο Valvasor έγραφε για τους κατοίκους του Kras:

«Αυτοί οι καλοί άνθρωποι συντηρούνται όπως μπορούν και ζουν φτωχικά· είναι πολύ ευτυχείς εάν έχουν ένα κομμάτι χοιρινού λίπους (που είναι γι'αυτούς εύπεπτο λόγω της επίμοχθης εργασίας τους), ένα κρεμμύδι και ένα κομμάτι βομπούτα. Σε ορισμένες περιοχές υποφέρουν από μεγάλη έλλειψη ξύλου και, ειδικά το καλοκαίρι, καθαρού νερού.» (Rupel, 1969)

Το 1960, στο βιβλίο «Slovensko Primorje», ο A. Melik έγραφε:

«Η χοιροτροφία είναι πολύ ανεπτυγμένη στην περιοχή Kras. Κάθε κτηματίας επιθυμεί να μπορέσει να σφάξει έναν χοίρο για να καλύψει τις ανάγκες της οικογένειάς του. Η χοιροτροφία συνδέεται με την παραγωγή τροφής σε λαχανόκηπους και αγρούς. Οι θερμοκρασίες τον χειμώνα είναι οι κατάλληλες και το κρέας διατηρείται χωρίς ψήσιμο, με ξήρανση σε μορφή Kraški pršut.»

Επομένως, με την πάροδο του χρόνου και την απόκτηση πείρας οι τεχνικές δεξιότητες εξελίχθηκαν και μετατράπηκαν σε παράδοση. Όταν παράγουν ξηραμένα προϊόντα κρέατος, οι κάτοικοι του Kras πάντοτε εφαρμόζουν τη μέθοδο της αλάτισης, χρησιμοποιώντας περιορισμένες ποσότητες αλατιού, ώστε τα προϊόντα τους παρουσιάζουν τη σωστή ισορροπία μεταξύ αλμυρού και γλυκού. Οι μηροί και οι ωμοπλάτες αλατίζονται ακέραια. Σε άλλες περιοχές της Σλοβενίας οι μηροί κανονικά χωρίζονται σε μικρότερα τεμάχια και χρησιμοποιείται άλμη, συνδυάζοντας την ξηρή με την υγρή αλάτιση.

Η φροντίδα για την εξασφάλιση της ποιότητας των προϊόντων απαιτεί αυστηρή και συνεχή παρακολούθηση καθ'όλα τα στάδια της παραγωγής. Χάρη στη συνεχή εργασία των κατοίκων έχει αποκτηθεί σημαντική πείρα, η οποία έχει μετατραπεί σε παράδοση. Ο έλεγχος κάθε σταδίου της παραγωγής υπό φυσικές κλιματικές συνθήκες έχει οδηγήσει, μέσω της διεργασίας ωρίμασης, στην ανάπτυξη των τυπικών οργανοληπτικών χαρακτηριστικών του ζαμπόν, που είναι το άρωμα, η γεύση, το χρώμα και η υφή. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν καταστεί ο κανόνας και συμβάλλουν στην φήμη του Kraški pršut. Αποτελεί παράδειγμα αρμονίας μεταξύ του ανθρώπου και της φύσης. Με την πάροδο του χρόνου έχει αναπτυχθεί τεχνογνωσία χάρη στην οποία το Kraški pršut αποκτά το αναγνωρίσιμο σχήμα και τα οργανοληπτικά χαρακτηριστικά του.

Η οργανωμένη αγορά ζαμπόν ξεκίνησε το 1953. Οι γεωργικοί συνεταιρισμοί αγόραζαν την εποχή εκείνη 3 000-4 000 ζαμπόν ετησίως. Τα ζαμπόν παράγονταν από κτηματίες της ευρύτερης περιοχής του Kras. Ζύγιζαν περισσότερο από 8 κιλά και η περίοδος ξήρανσης και ωρίμασης διαρκούσε 18 μήνες. Ορισμένα εξαγόταν στην ιταλική αγορά. Αλλά και τα πανδοχεία και ξενοδοχεία της Σλοβενίας προμηθεύονταν ζαμπόν, προϊόν που προσέθετε ένα ακόμη πλεονέκτημα σε αυτά που είχε να προσφέρει ο κλάδος εστίασης της περιοχής. Για να ανταποκριθούν στη ζήτηση της αγοράς, συνεταιρισμοί και επιχειρήσεις ξεκίνησαν την παραγωγή ζαμπόν. Από το 1963 έως το 1977 οι χρησιμοποιούμενες τεχνικές αλάτισης, υποκαπνισμού και ξήρανσης ήταν ακριβώς οι ίδιες με αυτές που χρησιμοποιούνταν στα αγροκτήματα. Το 1963 ήταν επίσης η χρονιά όπου ξεκίνησε η χρησιμοποίηση της ονομασίας Kraški pršut στην επισήμανση των ζαμπόν.

Μια νέα εποχή στην παραγωγή του Kraški pršut και άλλων ειδικών προϊόντων αποξηραμένου κρέατος ανέτειλε το 1977, όταν οι παραγωγοί ξεκίνησαν να λειτουργούν μονάδες παραγωγής ζαμπόν εξοπλισμένες με ειδική τεχνολογία (γνωστή ως «pršutarne»). Η τυπική εμφάνιση και οργανοληπτικές ιδιότητες του ζαμπόν αντανακλούν τη γαστρονομική κουλτούρα του Kras.

4.7. Οργανισμός ελέγχου:

Όνομα: Bureau Veritas d.o.o.
Διεύθυνση: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Τηλ. +386 14757670
Φαξ +386 14747602
E-mail: info@bureauveritas.si

4.8. *Επισήμανση:*

Η ονομασία «Kraški pršut» τοποθετείται με πυροσφραγίδα στο δέρμα ακέραιων ζαμπόν με ή χωρίς κόκαλο και μισών ή τέταρτων ζαμπόν.

Ένα αναγνωρίσιμο χαρακτηριστικό του Kraški pršut είναι ο λογότυπος σε μορφή σχηματοποιημένου ζαμπόν που φέρει την ένδειξη «Kraški pršut». Ο λογότυπος συνοδεύεται από τον αριθμό παραγωγού. Ο λογότυπος εμφανίζεται στην ετικέτα του τελικού προϊόντος, όπως είναι τα ακέραια ζαμπόν με ή χωρίς κόκαλο, τα μισά και τα τέταρτα καθώς και τα ζαμπόν που είναι κομμένα σε φέτες και συσκευασμένα υπό κενό ή σε τροποποιημένη ατμόσφαιρα.

Το Kraški pršut φέρει επίσης στην ετικέτα την ένδειξη «προστατευόμενη γεωγραφική ένδειξη» ή το αντίστοιχο κοινοτικό σύμβολο, τον αριθμό πιστοποίησης και το σύμβολο ποιότητας της Δημοκρατίας της Σλοβενίας.

Ανακοίνωση υπόψη των Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed και Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim που έχουν προστεθεί στον κατάλογο που αναφέρεται στα άρθρα 2, 3 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 του Συμβουλίου για την επιβολή συγκεκριμένων περιοριστικών μέτρων κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων που συνδέονται με το δίκτυο της Αλ Κάιντα, δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 960/2011 της Επιτροπής

(2011/C 284/06)

1. Στην κοινή θέση 2002/402/ΚΕΠΠΑ ⁽¹⁾, η Ένωση καλείται να διατάξει τη δέσμευση των κεφαλαίων και των οικονομικών πόρων των μελών της οργάνωσης Αλ Κάιντα και λοιπών προσώπων, ομάδων, επιχειρήσεων και άλλων οντοτήτων που συνδέονται μαζί τους, όπως αναφέρονται στον κατάλογο που καταρτίστηκε σύμφωνα με τις αποφάσεις ΣΑΗΕ 1267(1999) και 1333(2000) και πρέπει να ενημερώνεται τακτικά από την επιτροπή των ΗΕ που συστάθηκε δυνάμει της ΑΣΑΗΕ 1267(1999).

Ο κατάλογος της εν λόγω επιτροπής του ΟΗΕ περιλαμβάνει:

- την Αλ Κάιντα,
- φυσικά ή νομικά πρόσωπα, οντότητες, φορείς και ομάδες που συνδέονται με την Αλ Κάιντα και
- νομικά πρόσωπα, οντότητες και φορείς που ανήκουν ή ελέγχονται από, ή στηρίζουν με οποιονδήποτε τρόπο, οποιαδήποτε από αυτά τα συνδεδεμένα πρόσωπα, τις οντότητες, τους φορείς και τις ομάδες.

Οι πράξεις ή οι δραστηριότητες που αποδεικνύουν ότι πρόσωπο, ομάδα, επιχείρηση ή οντότητα είναι «συνδεδεμένη με» την Αλ Κάιντα περιλαμβάνουν:

- α) τη συμμετοχή στη χρηματοδότηση, στον προγραμματισμό, στη διευκόλυνση, στην προπαρασκευή ή στην εκτέλεση πράξεων ή δραστηριοτήτων από, σε συνδυασμό με, εξ ονόματος, για λογαριασμό, ή προς στήριξη της Αλ Κάιντα, ή κάθε πυρήνα, φορέα, υποομάδα ή παραφάδα αυτών·
- β) την προμήθεια, την πώληση ή τη μεταφορά όπλων και σχετικού υλικού σε οποιονδήποτε εξ αυτών·
- γ) την στρατολόγηση υπέρ οποιουδήποτε εξ αυτών· ή
- δ) τη στήριξη με οποιονδήποτε τρόπο πράξεων ή δραστηριοτήτων οποιουδήποτε εξ αυτών.

2. Η επιτροπή του ΟΗΕ αποφάσισε, στις 15 Σεπτεμβρίου 2011, να προσθέσει τους Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed και Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim στον σχετικό κατάλογο οι οποίοι μπορούν να υποβάλουν, ανά πάσα στιγμή, στον διαμεσολαβητή του ΟΗΕ, μαζί με κάθε αποδεικτικό έγγραφο, αίτηση για την επανεξέταση της απόφασης με την οποία συμπεριλαμβάνονται στον προαναφερόμενο κατάλογο του ΟΗΕ. Η αίτηση θα πρέπει να αποσταλεί στην παρακάτω διεύθυνση:

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

Τηλ. +1 2129632671
Φαξ +1 2129631300 / 3778
E-mail: ombudsperson@un.org

Για περισσότερες πληροφορίες: <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. Μετά την απόφαση των ΗΕ που αναφέρεται στο σημείο 2, η Επιτροπή εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 960/2011 ⁽²⁾, ο οποίος τροποποιεί το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 του Συμβουλίου για την επιβολή συγκεκριμένων περιοριστικών μέτρων κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων που συνδέονται με το δίκτυο της Αλ Κάιντα ⁽³⁾. Η τροποποίηση που έγινε σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1) στοιχείο α) και το άρθρο 7α παράγραφος 1) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002, προσθέτει τους Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed και Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim στον κατάλογο του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού («Παράρτημα Ι»).

⁽¹⁾ ΕΕ L 139 της 29.5.2002, σ. 4.

⁽²⁾ ΕΕ L 252 της 28.9.2011, σ. 8.

⁽³⁾ ΕΕ L 139 της 29.5.2002, σ. 9.

Ως εκ τούτου, τα ακόλουθα μέτρα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 εφαρμόζονται στα πρόσωπα και τις οντότητες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι:

- 1) η δέσμευση όλων των κεφαλαίων και οικονομικών πόρων που ανήκουν ή βρίσκονται στην ιδιοκτησία ή κατοχή των εν λόγω προσώπων και οντοτήτων, και απαγόρευση για καθένα από αυτά της διάθεσης κεφαλαίων και οικονομικών πόρων στα εν λόγω πρόσωπα και οντότητες ή προς όφελος αυτών, αμέσως ή εμμέσως [άρθρο 2 και 2α ⁽¹⁾], και
 - 2) η απαγόρευση της χορήγησης, πώλησης, προμήθειας ή μεταφοράς, αμέσως ή εμμέσως, τεχνικής εμπειρογνωσίας, βοήθειας ή κατάρτισης που σχετίζεται με στρατιωτικές δραστηριότητες σε οποιοδήποτε από τα εν λόγω πρόσωπα και οντότητες (άρθρο 3).
4. Το άρθρο 7α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002 ⁽²⁾ προβλέπει διαδικασία αναθεώρησης εάν υποβληθούν παρατηρήσεις από αυτούς που έχουν εγγραφεί στον κατάλογο σχετικά με τους λόγους εγγραφής τους. Τα πρόσωπα και οι οντότητες που έχουν προστεθεί στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 960/2011 έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από την Επιτροπή να τους κοινοποιήσει τους λόγους εγγραφής τους στον κατάλογο. Η σχετική αίτηση πρέπει να υποβληθεί στην ακόλουθη διεύθυνση:

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

5. Επίσης, εφιστάται η προσοχή των εν λόγω προσώπων και οντοτήτων στην δυνατότητα προσφυγής κατά του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 960/2011 ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 263 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

6. Για λόγους καλής διαχείρισης, εφιστάται η προσοχή των προσώπων και οντοτήτων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι στο γεγονός ότι έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση στις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους (ή των οικείων κρατών μελών), όπως αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2002, για τη χορήγηση άδειας χρησιμοποίησης των δεσμευμένων κεφαλαίων και οικονομικών πόρων για βασικές ανάγκες ή συγκεκριμένες πληρωμές σύμφωνα με το άρθρο 2α του εν λόγω κανονισμού.

⁽¹⁾ Το άρθρο 2α παρεμβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2003 του Συμβουλίου (ΕΕ L 82 της 29.3.2003, σ. 1).

⁽²⁾ Το άρθρο 7α παρεμβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1286/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 346 της 23.12.2009, σ. 42).

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας* (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της *Επίσημης Εφημερίδας*. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

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

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

