

Euroopan unionin virallinen lehti

C 284



Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

54. vuosikerta
28. syyskuuta 2011

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I Päätöslauseimat, suositukset ja lausunnot	
	LAUSUNNOT	
	Euroopan tietosuojavaltuutettu	
2011/C 284/01	Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi euromääräisiä tilisiirtoja ja suoraveloituksia koskevien teknisten vaatimusten vahvistamisesta ja asetuksen (EY) N:o 924/2009 muuttamisesta	1
<hr/>		
	IV Tiedotteet	
	EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDOTTEET	
	Euroopan komissio	
2011/C 284/02	Euron kurssi	5

FI

Hinta:
3 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)

V Ilmoitukset

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

Euroopan komissio

2011/C 284/03	Valtiontuki – Saksa – Valtiontuki SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Infrastruktuuritoimenpiteiden rahoittaminen Leipzig/Halle-lentoasemalla (2) – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä (Asia COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

MUUT SÄÄDÖKSET

Euroopan komissio

2011/C 284/05	Hakemuksen julkaiseminen uudelleen maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden maantieteellisten merkintöjen ja alkuperänimitysten suojasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 510/2006 7 artiklan 5 kohdan ja 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti	25
2011/C 284/06	Ilmoitus Hassan Muhammad Abu Bakr Qayedille ja Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salimille, jotka on lisätty tiettyihin al-Qaida-verkoston lähellä oleviin henkilöihin ja yhteisöihin kohdistuvista erityisistä rajoittavista toimenpiteistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2002 2, 3 ja 7 artiklassa tarkoitettuun luetteloon komission asetuksella (EU) N:o 960/2011	30



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

EUROOPAN TIETOSUOJAVALTUUTETTU

Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi euromääräisiä tilisiirtoja ja suoraveloituksia koskevien teknisten vaatimusten vahvistamisesta ja asetuksen (EY) N:o 924/2009 muuttamisesta

(2011/C 284/01)

EUROOPAN TIETOSUOJAVALTUUTETTU, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 16 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan unionin perusoikeuskirjan ja erityisesti sen 7 ja 8 artiklan,

ottaa huomioon yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY⁽¹⁾,

ottaa huomioon yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001⁽²⁾ 28 artiklan 2 kohdan mukaisen lausuntopyynnön,

ON ANTANUT SEURAAVAN LAUSUNNON:

1. JOHDANTO

1. Komissio hyväksyi 16 päivänä joulukuuta 2010 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi euromääräisiä tilisiirtoja ja suoraveloituksia koskevien teknisten vaatimusten vahvistamisesta ja asetuksen (EY) N:o 924/2009 muuttamisesta (jäljempänä 'ehdotus').

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31 (jäljempänä 'direktiivi 95/46/EY').

⁽²⁾ EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

1.1 Euroopan tietosuojavaltuutetun kuuleminen

2. Komissio toimitti ehdotuksen Euroopan tietosuojavaltuutetulle 3 päivänä tammikuuta 2011. Tietosuojavaltuutettu tulkitsee tämän kirjeen olevan yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun asetuksen (EY) N:o 45/2001 (jäljempänä 'asetus (EY) N:o 45/2001') 28 artiklan 2 kohdan mukainen pyyntö antaa asiasta lausunto yhteisön toimielimille ja elimille. Ennen tätä⁽³⁾, siis ennen ehdotuksen hyväksymistä, komissio antoi Euroopan tietosuojavaltuutetulle tilaisuuden esittää siitä epäviralliset huomautuksensa. Euroopan tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen menettelyn avoimuuteen, sillä näin tekstiin voitiin tuoda jo varhaisessa vaiheessa joitakin tietosuojaa koskevia parannuksia. Osa tietosuojavaltuutetun huomautuksista on huomioitu ehdotuksessa. Tietosuojavaltuutettu soisi, että ehdotuksen johdanto-osaan sisällytettäisiin nimenomainen viittaus tähän kuulemiseen.

1.2 Yhtenäinen euromaksualue (SEPA) ja lainsäädäntökehys

3. Euroopan rahoitusmarkkinoita on pyritty vähitellen yhdenmääntämään aina Euroopan talousyhteisön perustamisesta lähtien. Maksujen osalta näkyvimpiä muutoksia ovat olleet euron ottaminen yhteiseksi valuutaksi vuonna 1999 sekä eurosetelien ja -kolkoiden liikkeeseenlasku vuonna 2002.

4. Muussa kuin käteismuodossa suoritettavia euromääräisiä pienmaksuja (arvo enintään 50 000 EUR) on kuitenkin tähän asti käsitelty eri tavoin eri puolilla EU:ta. Tämän seurauksena rajat ylittävistä maksuista peritään EU:ssa keskimäärin suurempia palvelumaksuja kuin maansisäisistä

⁽³⁾ Syyskuussa 2010.

maksuista. Asian korjaamiseksi rajat ylittävistä euromääräisistä maksuista annetussa asetuksessa (asetus (EY) N:o 2560/2001) säädettiin muun muassa, että rajat ylittävistä euromääräisistä maksuista EU:ssa perittävät palvelumaksut eivät enää saa olla suurempia kuin maan sisäisistä maksuista perittävät palvelumaksut. Euroopan pankkialalla tähän asetukseen reagoitiin perustamalla vuonna 2002 maksuasioissa koordinointi- ja päätöksentekoolimenä toimiva Euroopan maksuneuvosto (EPC) ja tekemällä aloite yhtenäisen euromaksualueen (SEPA) toteuttamisesta. Asetus (EY) N:o 2560/2001 korvattiin vuonna 2009 asetuksella (EY) N:o 924/2009, jolla yhtäläisten palvelumaksujen periaate laajennettiin koskemaan suoraveloituksia. Niitä alettiin suorittaa rajat ylittävästi marraskuusta 2009 lähtien.

5. Lisäksi direktiivillä 2007/64/EY (jäljempänä 'maksupalvelu-direktiivi') pyritään yhdenmukaistamaan Euroopan unionissa suoritettavia maksuja koskevat kansalliset säännökset. Tavoitteena on vahvistaa maksupalveluille yhdenmukaiset edellytykset ja oikeudet ja tehdä rajojen yli maksamisesta yhtä helppoa, tehokasta ja turvallista kuin jäsenvaltiossa suoritettavista kotimaan maksutapahtumista. Samalla maksupalveludirektiivillä pyritään edistämään kilpailua avoimella maksupalvelumarkkinat uusille tulokkaille.
6. SEPA:n, yhtenäisen euromaksualueen, tavoitteena on mahdollistaa euromääräisten pienmaksujen yhtenäismarkkinoiden kehittyminen poistamalla yhtenäisvaluutan käyttöönottoa edeltävältä ajalta peräisin olevat tekniset, oikeudelliset ja markkinaesteet. SEPA:n siirtymisen jälkeen ei enää tehdä eroa kansallisten maksujen ja rajat ylittävien maksujen välillä, vaan ne kaikki luetaan kotimaan maksuiksi. SEPA ei ulotu pelkästään euroalueelle, vaan siihen kuuluvat Euroopan unionin lisäksi Islanti, Liechtenstein, Monaco, Norja ja Sveitsi. Tämä merkitsee, että euroalueen ulkopuoliset yhteisöt voivat ottaa euromaksuisaan käyttöön SEPA:n standardit ja käytännöt.
7. Ehdotus koskee tilisiirtoja ja suoraveloituksia. Tilisiirrolla tarkoitetaan maksajan käynnistämää maksutapahtumaa, jossa maksaja antaa pankilleen maksutoimeksiannon. Sen saatuaan pankki siirtää varat maksunsaajan pankkiin. Maksutapahtuman toteuttamiseen voi osallistua useita eri välittäjiä. Suoraveloituksessa maksaja valtuuttaa ennakolta maksunsaajan veloittamaan varat pankkitililtään. Tätä varten maksaja lähettää pankilleen valtuutuksen varojen siirtämiseen maksunsaajan tilille. Eniten suoraveloitusta käytetään toistuvissa maksuissa (esimerkiksi kaasu-, sähkö- ja vesilaskuissa), mutta sitä voidaan käyttää myös kertaluonteisissa maksuissa. Kertaluonteisissa maksuissa maksaja valtuuttaa pankin siirtämään varat vain kerran.

1.3 SEPA ja EU:n tietosuojajärjestelmä

8. Yhtenäisen euromaksualueeseen siirtymiseen ja sen kehittämiseen sisältyy runsaasti tietojenkäsittelyä: maksujärjestel-

lyjen sujuvan toiminnan varmistamiseksi maksajien ja maksunsaajien nimiä, tilinumeroita ja suoraveloitussopimuksia siirretään suoraan maksajien ja maksunsaajien välillä sekä epäsuorasti maksupalveluntarjoajien välityksellä. Tätä ajatellen ehdotukseen on sisällytetty yhteentoimivuutta käsittelevä artikla, jossa edellytetään, että säännöt ovat samat kansallisille ja rajat ylittävälle tapahtumille, ja jossa säädetään nimenomaisesti, etteivät tekniset esteet saa estää tilisiirtojen ja suoraveloitusten käsittelyä. Ehdotuksessa tarkoitettuun toimintaan osallistuviin taloudellisiin toimijoihin sovelletaan direktiivin 95/46/EY täytäntöönpanemiseksi annettua kansallista lainsäädäntöä.

9. Euroopan tietosuojavaltuutettu korostaa, että maksajiin ja maksunsaajiin liittyvien henkilötietojen vaihdossa ja käsittelyssä ja maksupalveluntarjoajien toiminnassa on aina noudatettava tarpeellisuuden, oikeasuhteisuuden ja käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteita. Siirrettäessä tietoja välittäjältä toiselle on noudatettava myös direktiivin 95/46/EY 16 ja 17 artiklassa tarkoitettuja käsittelyn luotamuksellisuuden ja turvallisuuden periaatteita.
10. Lisäksi ehdotuksessa annetaan toimivaltaisille kansallisille viranomaisille uusi tehtävä valvoa tehokkaasti asetuksen noudattamista ja toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet sen noudattamisen varmistamiseksi. Vaikka valvontatehtävällä on tärkeä osuus SEPA:n tehokkaan toteutumisen varmistamisessa, tällaisissa tehtävissä toimivilla viranomaisilla saattaa olla laajat valtuudet jatkokäsitellä henkilötietoja. Toimivaltaisten kansallisten viranomaisten on myös tässä yhteydessä noudatettava henkilötietojen käsittelyssä tarpeellisuuden, oikeasuhteisuuden ja käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteita.
11. Ehdotuksessa ei ole tarkoitukseen antaa liian yksityiskohtaisia säännöksiä tietosuojaperiaatteiden noudattamisesta, sillä se taataan edellyttämällä, että kaikenlaisiin tietojenkäsittelytoimiin sovelletaan direktiivin 95/46/EY täytäntöönpanemiseksi annettua kansallista lainsäädäntöä. Tästä huolimatta Euroopan tietosuojavaltuutettu esittää tekstiin joitakin selventäviä parannuksia.

2. ERITYISET HUOMAUTUKSET

2.1 Johdanto-osan 26 kappale

12. Euroopan tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen, että ehdotuksen johdanto-osan 26 kappaleeseen sisältyy viittaus direktiiviin 95/46/EY. Jotta tästä johdanto-osan kappaleesta ilmenisi, että siinä tosiasiallisesti viitataan kyseisen direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettuihin kansallisiin säännöksiin, ja korostuisi, että kaikissa tietojenkäsittelytoimissa on noudatettava näitä täytäntöönpanosäännöksiä, kappaleen tekstiä voitaisiin muuttaa seuraavasti: "Kaiken tähän asetukseen liittyvän henkilötietojen käsittelyn on tapahduttava direktiivin 95/46/EY täytäntöönpanemiseksi annetussa kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen velvoitteiden mukaisesti".

2.2 Ehdotuksen 6, 8, 9 ja 10 artikla: toimivaltaisten kansallisten viranomaisten valtuudet

13. Ehdotuksen 6 artiklassa kielletään soveltamasta suoraveloitustapahtumakohtaisia monenvälisiä siirtohintoja⁽¹⁾ tai muita sovittuja korvauksia, joilla on sama tavoite tai vaikutus. Kuitenkin suoraveloitustapahtumiin, joita maksupalveluntarjoaja ei voi toteuttaa asianmukaisesti toimeksianton hylkäämisen, kieltämisen, palauttamisen tai takaisin-siirron vuoksi (ns. R-tapahtumat), voidaan soveltaa monenvälisiä siirtohintaa, jos tietyt edellytykset täyttyvät.
14. Ehdotuksen 8 artiklassa asetetaan tiettyjä velvoitteita maksajalle, joka käyttää tilisiirtoja, ja maksunsaajalle, joka käyttää suoraveloituksia. Maksaja ei saa kieltäytyä suorittamasta tilisiirtoja maksutileille, joita ylläpitävät toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevat maksupalveluntarjoajat, jotka ovat 3 artiklan mukaisesti saavutettavissa⁽²⁾. Maksunsaaja, joka vastaanottaa varoja omalle maksutililleen muilta maksutileiltä, joita ylläpitävät samassa jäsenvaltiossa sijaitsevat maksupalveluntarjoajat, ei saa kieltäytyä vastaanottamasta suoraveloituksia maksutileille, joita ylläpitävät toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevat maksupalveluntarjoajat.
15. Ehdotuksen 9 artiklassa jäsenvaltiot veloitetaan nimeämään toimivaltaiset viranomaiset, jotka vastaavat asetuksen noudattamisen varmistamisesta. Viranomaisilla on oltava kaikki tehtäviensä hoitamiseksi tarvittavat valtuudet, ja niiden on valvottava tehokkaasti asetuksen noudattamista sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen noudattamisen varmistamiseksi. Lisäksi 9 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jos useampi kuin yksi viranomainen on jäsenvaltion alueella toimivaltainen asioissa, joita asetus koskee, jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseiset viranomaiset tekevät läheistä yhteistyötä, jotta ne voivat kukin suorittaa tehtävänsä tehokkaasti. Ehdotuksen 10 artiklassa jäsenvaltiot veloitetaan vahvistamaan asetuksen rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt ja varmistamaan, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
16. Näiden artiklojen perusteella toimivaltaisilla viranomaisilla on valtuudet valvoa kaikkien ehdotukseen sisältyvien velvoitteiden rikkomista ja määrätä seuraamuksia, jotka voivat liittyä myös 6 ja 8 artiklassa säädettyihin velvoitteisiin. Tällaisilla valvontavaltuuksilla voi kuitenkin olla tietosuojan näkökulmasta hyvinkin merkittävä vaikutus henkilöiden yksityisyyteen: viranomaisilla saattaa esimerkiksi olla yleinen oikeus tarkastella kaikenlaisia henkilöiden välisiä varojen siirtoja (tilisiirrot tai suoraveloitukset) koskevia tietoja valvoakseen, ettei niistä veloiteta lainvastaisesti monenvälisiä siirtohintoja tai ettei maksutapahtumasta kieltäydytä 6 ja 8 artiklassa säädettyjen velvoitteiden vastaisesti. Tällaisten valtuuksien käyttäminen edellyttää aina henkilötietojen käsittelyä (osallisina olevien luonnollisten henkilöiden nimet, tilinumerot sekä vastaanotettavien tai siirrettävien varojen määrät).
17. Vaikka tällaisessa henkilötietojen käsittelyssä on aina noudatettava direktiivin 95/46/EY täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä, Euroopan tietosuojavaltuutettu korostaa, että jo tässä ehdotuksessa olisi veloitettava arvioimaan valvontaveloitetta direktiivissä 95/46/EY (6 artiklan 1 kohdan c alakohta) vahvistettujen oikeasuhteisuuden ja tarpeellisuuden periaatteiden pohjalta. Kun tarkastellaan erityisesti ehdotuksen 6 ja 8 artiklaa, Euroopan tietosuojavaltuutetun näkemyksen mukaan olisi tältä osin oikeasuhteisempaa ottaa käyttöön järjestelmä, jossa toimivaltaiset viranomaiset päättäisivät henkilötietojen käsittelystä tapauskohtaisesti. Tämä merkitsisi, että viranomainen ryhtyisi toimiin – ja käsitelisi tietyn maksajan ja/tai maksunsaajan henkilötietoja – pääasiallisesti vain silloin, kun siihen on perusteltu syy, kuten maksajan tai maksunsaajan 6 tai 8 artiklan rikkomisesta tekemä kantelu tai kohdennettu oma-aloitteinen tutkinta, joka perustuu mahdolliseen kolmannelta osapuolelta saatuun vihjeeseen.
18. Asetuksen noudattamisen tehokas valvonta taattaisiin ottamalla käyttöön mekanismi, jossa kantelija voisi kantelullaan tai kolmas osapuoli antamallaan vihjeellä saada nopeasti viranomaisen toimimaan, mahdollisesti jopa antamaan toiselle osapuolelle määräyksen noudattaa 6 ja 8 artiklan velvoitteita. Itse asiassa 11 artiklassa annetaan jo säännöt asianmukaisista ja tehokkaista tuomioistuimen ulkopuolisista kantelu- ja muutoksenhakumenettelyistä maksupalvelunkäyttäjien ja maksupalveluntarjoajien välisten riitojen ratkaisemiseksi (myös 6 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa). Jotta kannustettaisiin noudattamaan 8 artiklan velvoitteita antamatta kuitenkaan kansallisille viranomaisille laajoja yleisiä valtuuksia henkilötietojen käsittelyyn, Euroopan tietosuojavaltuutettu ehdottaa, että 11 artiklan säännökset ulotettaisiin koskemaan myös maksajien ja maksunsaajien välisiä riitoja.
19. Euroopan tietosuojavaltuutettu panee merkille, että valvontatoimintaan voi liittyä henkilötietojen siirtoja myös eri jäsenvaltioiden toimivaltaisten kansallisten viranomaisten välillä, kun nämä tekevät 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua läheistä yhteistyötä. Kun otetaan huomioon kansallisille viranomaisille annetut laajat valtuudet valvoa asetuksen noudattamista (ja siinäkin tapauksessa, että 6 ja 8 artiklan sisällytettäisiin edellä ehdotetut rajoitukset), Euroopan tietosuojavaltuutettu ehdottaa, että tekstissä mainittaisiin nimenomaisesti, että kansallisten viranomaisten välisessä henkilötietojen siirrossa on noudatettava asiaa koskevia tietosuojaperiaatteita. Tällaiset tiedonsiirrot eivät varsinkaan saisi tapahtua valikoimattomasti vaan ainoastaan sellaisissa erityistapauksissa, joissa jo ensi näkemältä on aihetta epäillä asetuksen mahdollista rikkomista. Sen vuoksi 9 artiklan 3

⁽¹⁾ Monenvälinen siirtohintana on summa, jonka maksunsaajan maksupalveluntarjoaja suorittaa maksajan maksupalveluntarjoajalle korvauksena jokaisesta suoraveloitustapahtumasta.

⁽²⁾ Tällä vaatimuksella pyritään varmistamaan, että maksupalveluntarjoajan, joka on saavutettavissa tietyllä maksutilillä tapahtuvan kansallisen tilisiirto- tai suoraveloitustapahtuman osalta, on oltava saavutettavissa myös sellaisten tapahtumien osalta, jotka on käynnistänyt missä tahansa jäsenvaltiossa sijaitseva maksupalveluntarjoaja (ehdotuksen 3 artikla).

kohtaan olisi lisättävä seuraava virke: ”Tämän läheisen yhteistyön yhteydessä tapahtuvat henkilötietojen siirrot toimivaltaisten viranomaisten välillä ovat sallittuja vain erityistapauksissa ja ainoastaan silloin, kun on perusteltua epäillä asetuksen rikkomista, ja niissä on aina noudatettava tarpeellisuuden, oikeasuhteisuuden ja käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteita”.

2.3 Liite

20. Ehdotuksen liitteessä määritellään ehdotuksen 5 artiklassa tarkoitetut tilisiirto- ja suoraveloitustapahtumia koskevat tekniset vaatimukset. Näillä vaatimuksilla pyritään yhdenmukaistamaan yksilöinti- ja viestintäformatit tilisiirto- ja suoraveloitustoimintojen yhteentoimivuuden varmistamiseksi jäsenvaltioiden välillä.
21. Välittäjien (maksupalveluntarjoajien) välillä käsitellään henkilötietoja useissakin yhteyksissä ⁽¹⁾:
- tilisiirroissa maksunsaajan on annettava maksupalveluntarjoajalleen seuraavat pakolliset tiedot, jotka on siirrettävä maksuketjun välityksellä maksajalle: maksajan nimi ja/tai IBAN-tilinumero, tilisiirron määrä, maksunsaajan nimi ja IBAN-tilinumero ja mahdolliset maksun lisätiedot (2 artiklan b kohta);
 - suoraveloituksissa maksunsaajan on lähetettävä maksupalveluntarjoajalleen valtuutukseen liittyvät tiedot ⁽²⁾, jotka jälkimmäisen on vuorostaan lähetettävä maksajan maksupalveluntarjoajalle jokaisen suoraveloitustapahtuman yhteydessä (3 artiklan b kohta);
 - suoraveloituksissa maksunsaajan on annettava maksupalveluntarjoajalleen seuraavat pakolliset tiedot, jotka on siirrettävä maksuketjun välityksellä maksajalle: maksunsaajan nimi ja IBAN-tilinumero, maksajan nimi ja IBAN-tilinumero (3 artiklan g kohta).
22. Vaikka henkilötietojen käsittelyssä olisi aina noudatettava direktiivin 95/46/EY täytäntöönpanemiseksi annetussa kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä velvoitteita, ehdotuksessa mainitaan ainoastaan edellä mainitussa tilanteessa a), että tiedot on siirrettävä ”direktiivin 95/46/EY täytäntöön-

panemiseksi annetussa kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen velvoitteiden mukaisesti”. Väärintulkintojen välttämiseksi Euroopan tietosuojavaltuutettu ehdottaa, että myös 3 artiklan b kohtaan ja 3 artiklan g kohtaan sisällytettäisiin tällainen viittaus direktiiviin. Toisena vaihtoehtona olisi muuttaa johdanto-osan 26 kappaleen tekstiä edellä ehdotetulla tavalla, jolloin 2 artiklan b kohdasta voitaisiin poistaa viittaus direktiiviin 95/46/EY.

3. PÄÄTELMÄT

23. Euroopan tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen, että ehdotuksessa viitataan nimenomaisesti direktiiviin 95/46/EY. Hän kuitenkin ehdottaa tekstiin joitakin pieniä muutoksia sen selventämiseksi, että kaikkiin ehdotuksessa tarkoitettuihin käsittelytoimiin on sovellettava EU:n tietosuojaperiaatteita. Erityisesti

— johdanto-osan 26 kappaleesta olisi käytävä ilmi, että siinä viitataan tosiasiallisesti direktiivin 95/46/EY täytäntöönpanemiseksi annettuun kansalliseen lainsäädäntöön, ja siinä olisi korostettava, että kaikki tietojenkäsittelytoimet on toteutettava näiden kansallisten täytäntöönpanosäännösten mukaisesti;

— toimivaltaisten kansallisten viranomaisten valtuuksia valvoa 6 ja 8 artiklassa tarkoitettujen velvoitteiden noudattamista olisi sovellettava vain tapauskohtaisesti ja ainoastaan silloin, kun on perusteltua epäillä asetuksen rikkomista, ja jotta samalla kannustettaisiin noudattamaan 8 artiklan velvoitteita, 11 artiklassa tarkoitettu muutoksenhakumenettely olisi ulotettava koskemaan myös maksajan ja maksunsaajan välisiä riitoja;

— liitteessä esitetyt viittaukset direktiiviin 95/46/EY olisi yhdenmukaistettava väärintulkintojen välttämiseksi.

Tehty Brysselissä 23 päivänä kesäkuuta 2011.

Giovanni BUTTARELLI

Euroopan apulaistietosuojavaltuutettu

⁽¹⁾ Tilisiirroissa nimi ja IBAN-tilinumero siirretään suoraan maksunsaajalta maksajalle ja suoraveloituksissa suoraan maksajalta maksunsaajalle. Kummassakin tapauksessa käsittelyn laillisuus perustuu siihen, että tiedot siirtää rekisteröity itse vapaaehtoisesti.

⁽²⁾ Näihin tietoihin voivat sisältyä maksajan nimi, osoite ja puhelinnumero sekä mahdollisia muita siirron perusteena olevaan suoraveloitussopimukseen liittyviä tietoja.

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA
VIRASTOJEN TIEDOTTEET

EUROOPAN KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾

27. syyskuuta 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi	
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,3579	AUD Australian dollaria	1,3690
JPY	Japanin jeniä	103,83	CAD Kanadan dollaria	1,3842
DKK	Tanskan kruunua	7,4413	HKD Hongkongin dollaria	10,5816
GBP	Englannin punttaa	0,86980	NZD Uuden-Seelannin dollaria	1,7228
SEK	Ruotsin kruunua	9,1774	SGD Singaporin dollaria	1,7408
CHF	Sveitsin frangia	1,2232	KRW Etelä-Korean wonia	1 588,08
ISK	Islannin kruunua		ZAR Etelä-Afrikan randia	10,6747
NOK	Norjan kruunua	7,7900	CNY Kiinan juan renminbiä	8,6878
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	HRK Kroatian kunaa	7,4930
CZK	Tšekin korunaa	24,478	IDR Indonesian rupiaa	12 156,12
HUF	Unkarin forinttia	286,36	MYR Malesian ringgitiä	4,2781
LTL	Liettuan litiä	3,4528	PHP Filippiinien pesoa	58,869
LVL	Latvian latia	0,7093	RUB Venäjän ruplaa	43,3299
PLN	Puolan zlotya	4,3720	THB Thaimaan bahtia	41,891
RON	Romanian leuta	4,3033	BRL Brasilian realia	2,4513
TRY	Turkin liiraa	2,5066	MXN Meksikon pesoa	18,1259
			INR Intian rupiaa	66,6390

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

V

(Ilmoitukset)

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

EUROOPAN KOMISSIO

VALTIONTUKI – SAKSA

Valtiontuki SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Infrastruktuuritoimenpiteiden rahoittaminen Leipzig/Halle-lentoasemalla (2)

Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/C 284/03)

Komissio on ilmoittanut 15 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua toimenpidettä.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa toimenpiteestä, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen

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

F. +32 22961242

Huomautukset toimitetaan Saksaan. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

MENETTELY

Saksan viranomaiset ilmoittivat 12 päivänä huhtikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä oikeusvarmuuden vuoksi komissiolle Mitteldeutsche Flughafen AG:n, jäljempänä 'MFAG', ja Flughafen Leipzig/Halle GmbH:n osakkeenomistajien⁽¹⁾ suunnitelmista lisätä yritysten pääomaa Leipzig/Halle-lentoaseman infrastruktuurihankkeiden kustannusten kattamiseksi. Komission yksiköt pyysivät 10 päivänä kesäkuuta 2010, 26 päivänä marraskuuta 2010 ja 3 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyillä kirjeillä selvi-

tyksiä kyseisestä toimenpiteestä. Saksan viranomaiset toimittivat lisätietoja 29 päivänä syyskuuta 2010, 4 päivänä tammikuuta 2011 ja 26 päivänä huhtikuuta 2011.

TOIMENPITEIDEN KUVAUS

Ilmoitetut infrastruktuurihankkeet tai infrastruktuuriin liittyvät hankkeet koskevat erityisesti melunestoa, jäänpoistoalueiden perustamista, rullausteiden ja siltojen rakentamista, asematasojen laajennusta, uuden ilmailuterminaalin ja pienten ilma-alusten hallin rakentamista, eteläisen ja pohjoisen kiitoradan laajennuksen suunnittelukustannuksia, eläinsuojaa sekä toiminnallisia turvakennuksia ja tarkastuspisteitä. Kokonaisinvestointikustannusten arvioidaan olevan 255,6 miljoonaa EUR. Rakennustyöt on jo aloitettu.

⁽¹⁾ FLH on MFAG:n tytäryhtiö, ja MFAG omistaa 94 prosenttia FLH:n osakkeista. Muut osakkeenomistajat ovat Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen ja Stadt Schkeuditz. MFAG:n osakkaat ovat Freistaat Sachsen (76,64 prosenttia), Sachsen-Anhaltin osavaltio (18,54 prosenttia), Dresdenin kaupunki (2,52 prosenttia), Hallen kaupunki (0,2 prosenttia) ja Leipzigin kaupunki (2,1 prosenttia). MFAG:llä ei ole yksityisiä osakkaita.

Infrastruktuurihankkeet tai infrastruktuuriin liittyvät hankkeet on aluksi rahoitettu osakaslainoina (joita on myönnetty vuodesta 2006 tähän päivään asti), jotka muutetaan pääomaksi vasta kun Euroopan komissio antaa hyväksyntänsä infrastruktuurihankkeen rahoitukselle. Lainojen peruskorko on [< 12] kuukauden Euribor. Riskipremio määritetään kolmen pankin tarjoamien korkojen pyöristetystä keskiarvosta (alle 100 pistettä).

Ilmoitetut infrastruktuuri-toimenpiteet ja niiden rahoitus (osakaslainat ja pääomanlisäys) ylittävät 23 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyn komission päätöksen 2008/948/EY ⁽¹⁾ soveltamisalan.

TOIMENPITEEN ARVIOINTI

Osakaslainojen tukiluonne

Saksan viranomaiset ovat sitä mieltä, ettei osakaslainoihin sisälly tukea, koska suunniteltujen investointien voidaan katsoa kuuluvan turvallisuustoimenpiteisiin. Lisäksi viranomaiset toteavat, että lainat myönnettiin markkinaehtoin.

Tässä vaiheessa komissiolla on epäilyjä siitä, ovatko suunnitellut hankkeet luonteeltaan turvallisuuteen liittyviä ja myönnettiinkö osakaslainat markkinaehtoin. Tästä syystä komissio ei voi päätellä, ettei niihin sisälly valtiontukea. Ensinnäkään Saksan viranomaiset eivät ole ilmoittaneet FLH:n luottoluokitusta. MFAG:n luottoluokituksen osalta Saksan viranomaiset ovat taasen toimittaneet ainoastaan pöytäkirjan pankin kanssa käydystä puhelinkeskustelusta, jonka mukaan MFAG:n luokitus on sama kuin osavaltioiden. Lisäksi alle 100 pisteen riskipremio alittaa viitekorkoja koskevan tiedonannon mukaisen riskimarginaalin. Komissio epäilee myös, onko [< 12] kuukauden Euribor-koron käyttö tässä tapauksessa perusteltua, sillä korko on alhaisempi kuin pitemmän maksuajan lainojen korko tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

Pääomanlisäysten tukiluonne

Saksan viranomaisten mukaan infrastruktuurin rahoittaminen ei ole taloudellista toimintaa. Unionin yleisen tuomioistuimen tuomiossa ⁽²⁾ Leipzig/Halle-lentoaseman asiassa vahvistetaan, että lentoaseman pitäminen on taloudellista toimintaa. Saksan viranomaisten todettua, etteivät pääomanlisäykset perustuneet liiketoimintasuunnitelmaan eivätkä pitkän aikavälin tuottavuusnäkyymiin, komissio katsoo alustavasti, että niihin liittyy valtiontukea.

Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

Tässä vaiheessa komissio on sitä mieltä, että tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden perusteisiin liittyy tässä tapauksessa merkittäviä huolenaiheita. Leipzig/Halle-lentoasema, jonka toiminnasta vastaa FLH, kuuluu lentoasemista vuonna 2005 annettujen

suuntaviivojen ⁽³⁾ mukaan luokkaan C eli se on suuri alueellinen lentoasema. Sen jälkeen kun eteläinen kiitorata rakennettiin vuonna 2008, Leipzig/Halle on toiminut lähinnä DHL Expressin, Lufthansa Cargon ja muiden rahtilentoyhtiöiden rahtilentoasemana. Vuonna 2009 sen kautta kulki noin 524 tonnia rah-tia. Ilmoitettu tuki-intensiteetti on 100 %.

Saksan viranomaiset eivät tähän mennessä ole antaneet lentoaseman liiketoimintasuunnitelmaan perustuvaa näyttöä siitä, että 100 %:n tuki-intensiteetti on tarpeen ja oikeasuhteinen. Komissio ei tästä syystä pysty asianmukaisesti arvioimaan markkinoiden toimimattomuutta tässä tapauksessa.

Osa investointihankkeista on lisäksi saatu jo päätökseen. Herää kysymys, onko tuki lainkaan tarpeen, koska tuensaaaja on pystynyt rahoittamaan kyseiset infrastruktuurihankkeet täysin ilman valtion varoja.

Lisäksi komissio panee merkille, että jotkut näistä toimenpiteistä näyttäisivät täyttävän lentoaseman pitämiseksi vaaditut sääntelystandardit tai muut vaatimukset tai olevan yhteydessä lentoaseman päivittäiseen toimintaan. Tästä syystä komissio epäilee, täyttyvätkö tuen tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden perusteet tältä osin.

Päätelmät

Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, etteivät kaikki lentoasemista vuonna 2005 annettujen suuntaviivojen mukaiset sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat edellytykset täyty tässä tapauksessa. Komission alustava kanta on, etteivät tuen tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden perusteet täyty tässä tapauksessa. Siksi ilmoitettujen infrastruktuuri-toimenpiteiden rahoitusta ei komission mukaan voida välttämättä pitää sisämarkkinoille soveltuvana Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan nojalla.

Näyttää siltä, ettei näihin toimenpiteisiin voida soveltaa mitään muuta perussopimuksessa määrättyä poikkeusta. Komissio ei näin ollen tässä vaiheessa voi sulkea pois sitä mahdollisuutta, etteikö toimenpiteisiin sisältyisi laitonta ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea.

KIRJEEN TEKSTI

”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⁾ EUVL L 346, 23.12.2008, s. 1.

⁽²⁾ Yhdistetyt asiat T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH ja Mitteldeutsche Flughafen AG c/komissio sekä T-443/08 Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt c/komissio, jäljempänä asia Leipzig/Halle, [2011], ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa; ks. myös asia T-128/98, Aéroports de Paris v. komissio [2000], Kok. II-3929, tuomioistuimen vahvistama asiassa C-82/01P, Kok. 2002, s. I- 9297, ja asiassa T-196/04 Ryanair v komissio [2008], Kok. II-3643, kohta 88.

⁽³⁾ EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

c) M3 (Rollweg und Rollbrücke „E7“), M5 (Herstellung Baufreiheit für Rollbahn Victor nebst Neubau Feuerwachen/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 [\geq 400] Basispunkte hätte erhöht werden müssen.

⁽¹⁾ [...]

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

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

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

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

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

- wie privatwirtschaftliche Kapitalgeber gehandelt haben. Es ist zu prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Kapitalgeber, der unter den üblichen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist, für die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte die gleichen oder ähnliche geschäftliche Vereinbarungen eingegangen wäre wie die FLH-Gesellschafter.
114. Im „Stardust Marine“-Urteil stellte der Gerichtshof fest, *„dass man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“* (1).
115. Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wird von Renditeaussichten geleitet (2). Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gilt in der Regel als eingehalten, wenn Struktur und Zukunftsaussichten des Unternehmens eine normale Rendite in Form von Dividendenzahlungen oder Wertzuwächsen des Kapitals, gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen, innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten lassen.
116. Dabei spielen etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle, da die Kommission bei der Würdigung, ob es sich bei der Maßnahme um eine Beihilfe handelt, prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“* (3).
117. Die Kommission muss sich daher bei der Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in die Lage der fraglichen öffentlichen Stellen zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung versetzen.
118. In der vorliegenden Sache, bei der es um Investitionen in Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekte geht, stellt Deutschland offenbar die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Frage. Sie macht geltend, dass dieser Grundsatz nicht auf Verkehrsinfrastrukturen anwendbar sei, da es hier keine vergleichbaren privatwirtschaftlichen Kapitalgeber gebe. Nach Angaben Deutschlands hätten privatwirtschaftliche Kapitalgeber kein Interesse an Flughäfen, und schon gar nicht, wenn umfangreiche Investitionen notwendig seien. Dies würde bedeuten, dass Investitionen, die private Betreiber nicht tätigen würden, automatisch nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fallen würden. In der Rechtsprechung der europä-
- 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 Flughafenutzungsentgelte gesteigert werden könnten.
152. Die Bundesregierung führt ferner an, dass die Maßnahmen ohne öffentliche Finanzierung nicht durchgeführt würden und die Investitionsrendite auch mit öffentlicher Finanzierung bei Null läge. Die zugrundeliegenden Berechnungen wurden jedoch nicht übermittelt.
153. Deutschland vertritt die Auffassung, dass die angemeldete Finanzierung sowohl hinsichtlich des Beihilfebetrags als auch bezüglich der Beihilfeintensität auf das notwendige und rechtlich vorgesehene Minimum beschränkt ist. Ferner betreffen die Maßnahmen langfristige Infrastrukturinvestitionen, die im Hinblick auf die künftige Erhöhung von Fracht- und Passagieraufkommen an dem Flughafen erforderlich seien. Die Bundesregierung argumentiert, die Maßnahmen seien weder unverhältnismäßig umfangreich noch unangemessen kostenintensiv, ohne jedoch entsprechende Nachweise zu erbringen. Die Kosten seien durch genaue Vorausplanung und Kostenvorschläge auf ein Minimum gesenkt worden. Eine weitere Einschränkung der öffentlichen Finanzierung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht möglich, da eine Infrastruktur dieses Umfangs nicht aus Eigenmitteln eines Flughafenbetreibers finanziert werden könne.
154. Der Anmeldung zufolge liegt den Maßnahmen weder ein Geschäftsplan zugrunde noch erfolgt die Finanzierung amortisationsbezogen. Daher hat die Bundesregierung der Kommission beispielsweise keine Berechnung des Nettogegenwartswerts des Investitionsprojekts mit und ohne Beihilfe vorgelegt; entsprechend ist auch die Kapitalrendite

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

4. BESCHLUSS

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

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

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

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

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

Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä
(Asia COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)
(2011/C 284/04)

1. Komissio vastaanotti 21 päivänä syyskuuta 2011 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004⁽¹⁾ 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla viime kädessä Alexander Otton määräysvallassa oleva saksalainen yritys ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG (ECE) ja saksalaisen yrityksen Metro AG (Metro) kokonaan omistama saksalainen tytäryhtiö Metro Group Asset Management Services (MAMS) hankkivat sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun yhteisen määräysvallan saksalaisessa yrityksessä MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG (MEC) ostamalla äskettäin perustetun yhteisyrityksen osakkeita.

2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:

- ECE: liikerakennusten ja muun kiinteistöomaisuuden hankintaan, kehittämiseen, suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvä neuvonta ja liikkeenhoito sekä tällaisten kiinteistöjen vuokraaminen, hallinta, hoito ja luovuttaminen,
- MAMS: Metro Groupin kiinteistöomialaan kuuluvien palvelujen tuottaminen Metro Groupin kiinteistötoiminnan alan portfolioon kuuluvien sijoituskiinteistöjen hallinnoimiseksi, kehittämiseksi, vuokraamiseksi, rakentamiseksi ja hoitamiseksi,
- MEC: vähittäisliikkeiden kiinteistöhoitopalvelut.

3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua EY:n sulautuma-asetuksen soveltamisalaan. Asiaa koskeva lopullinen päätös tehdään kuitenkin vasta myöhemmin.

4. Komissio pyytää kolmansiä osapuolia esittämään ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää komissiolle faksilla (+32 22964301), sähköpostitse osoitteeseen COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu tai postitse viitteellä COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun PO (DG COMP)
Merger Registry
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1 ("EY:n sulautuma-asetus").

MUUT SÄÄDÖKSET

EUROOPAN KOMISSIO

Hakemuksen julkaiseminen uudelleen maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden maantieteellisten merkintöjen ja alkuperänimitysten suojasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 510/2006 7 artiklan 5 kohdan ja 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(2011/C 284/05)

Tämä julkaiseminen antaa oikeuden vastustaa hakemusta neuvoston asetuksen (EY) N:o 510/2006⁽¹⁾ 7 artiklassa tarkoitettulla tavalla. Vastaväitteet on toimitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa tästä julkaisemisesta.

TIIVISTELMÄ

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 510/2006

"KRAŠKI PRŠUT"

EY-N:o: SI-PDO-005-0417-29.10.2004

SAN () SMM (X)

Tässä yhteenvedossa esitetään eritelmän pääkohdat tiedotustarkoituksessa.

1. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen:

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

P. +386 14789109
F. +386 14789055
Sähköposti: varnahrana.mkgp@gov.si

2. Hakija:

Nimi: GIZ Kraški pršut
Osoite: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

P. +386 57310300
F. +386 57310330
Sähköpostiosoite: —
Kokoonpano: Tuottaja/jalostaja (X) Muu ()

3. Tuotelaji:

Luokka 1.2. Lihavalmisteet (kuumennetut, suolatut, savustetut jne.)

4. Tuote-eritelmä:

(yhteenvedon asetuksen (EY) N:o 510/2006 4 artiklan 2 kohdan edellytyksistä)

4.1 Nimi:

"Kraški pršut"

⁽¹⁾ EUVL L 93, 31.3.2006, s. 12.

4.2 Kuvaus:

Kraški pršut on ilmakeivattu/kypsytetty lihatuote, joka valmistetaan tuoreesta kokonaisesta siankinkusta.

Tunnusomaista Kraški pršut -kinkulle on sen vaatimuksenmukainen ja helposti tunnistettava muoto. Tuore kinkku valmistetaan vailla sorkkaa mutta kamaroineen ja mahdollisine rasvoineen. Tuoreen kinkun on painettava vähintään 9 kg. Lihassa ulottuu 5–7 cm reisiluun pään alapuolelle (*Caput ossis femoris*). Kinkun sisäpuolella oleva lihasosa on paljas; potkaa kohden kamaraa ja rasvaa on poistettu hieman.

Karstin alueen suotuisat ilmasto-olot mahdollistavat kinkun kuivaamisen kokonaisuudessaan. Kraški pršut -kinkun kuivausuolaamiseen käytetään ainoastaan karkeaa merisuolaa. Kinkun tunnusomaiset aistinvaraiset ominaisuudet kehittyvät riittävän pitkän kuivaus/kypsytyksajan kuluessa, ja tehokkaan kuivauksen tuloksena kinkun kosteuspitoisuus on alhainen. Tuotteelle on ominaista korkeahko suolapitoisuus (enintään 7,4 %) ja tavanomaista tiiviimpi suutuntuma. Kuivumisaste ja riittävän pitkä kypsymisaika antavat kinkulle sen tyyppillisen vaaleanpunertavan värin, joka tummenee reunoja kohti. Kinkun aromi ja maku ovat voimakkaita. Erityisen voimakkaasti tuoksuva aromi ilmentää tuotteen kypsyyssastetta ja erottaa sen muista samantyyppisistä tuotteista.

4.3 Maantieteellinen alue:

Karstin alue sijaitsee Primorskan länsipuolella. Kraški pršutin suolaus, kuivaus ja kypsyminen tapahtuvat määrättyllä Karstin alueella, jolla perinteisesti valmistetaan kinkkuja.

Alueen raja kulkee Kostanjevica na Krasusta Opatje selon kylään asti, sieltä Slovenian ja Italian väliselle rajalle ja rajaa pitkin Lipican rajanylityspaikkaan, josta Lokevin kylään vievää maantietä pitkin Lokeviin ja Divačaan, sieltä suoraa linjaa pitkin Brestovica pri Povirjun kylään ja edelleen Štorjen, Kazljen, Dobravljen, Ponikven, Kobdilinjin kautta Mali Dolista Škrbinaan Lipan ja Temnican suuntaan ja sieltä takaisin Kostanjevica na Krasuun.

4.4 Alkuperätodisteet:

Kaikkien Kraški pršutin tuottajien on valmistettava tuotteensa Kraški pršutin tuotantoon määritetyllä maantieteellisellä alueella. Tuotteen jäljitettävyyden ja laadun varmistamiseksi kaikkien tuotantovaiheiden on tapahduttava kyseisellä alueella. Kraški pršutin tuottajista ja tuotantolaitoksista pidetään rekisteriä, ja rekisteriin kirjataan kunkin tuottajan tuottamat Kraški pršutin määrät. Kaikki tuotantovaiheet tapahtuvat 4.7 kohdassa mainitun ja eurooppalaisen standardin EN 45011 mukaisesti hyväksytyin valvontalaitoksen valvonnassa.

Ennen suolausta tuoreet kinkut polttoleimataan kamaraan näkyvällä tavalla. Merkinnästä käy ilmi eränumero, päivä, kuukausi ja vuosi. Nämä tiedot ovat pakollisia ja kuuluvat tuotantoprosessin ja jäljitettävyyden valvontaan. Jokaisen tuottajan osalta pidetään kirjaa kuhunkin erään kuuluvien kinkkujen lukumäärästä. Eränumeroon lisätään tärkeimpien tuotantovaiheiden tarkastukseen liittyviä tietoja.

Kun kuivaus ja kypsyminen on saatu päätökseen, kinkuille tehdään laadun määrittämiseksi aistinvaraisia testejä sekä laboratoriotestejä, minkä jälkeen ne merkitään Kraški pršut -nimityksellä. Kraški pršut -nimitys ja tuottajanumero polttoleimataan kokonaisten kinkkujen, puolikkaiden ja neljännesten kamaraan. Polttoleimalla taataan tuotteen laatu sekä se, että tuote on valmistettu määritetyllä maantieteellisellä alueella eritelmän mukaisesti ja valvonnan alaisena.

4.5 Tuotantomenetelmä:

- Kraški pršut -kinkun tuottamiseen ei vaadita mitään erityistä sikarotua.
- Tuoreet kinkut kerätään vähintään 24 mutta enintään 120 tunnin kuluessa teurastuksesta. Vahingoittuneet ja alle 9 kg:n painoiset kinkut hylätään. Kinkkuja on säilytettävänä jäädytettynä – 1– + 4 °C lämpötilassa; niitä ei saa jäädyttää. Tuoreen, viimeistellyn kinkun ulkopinnalla olevan rasvan paksuus mitataan reisiluun pään (*Caput ossis femoris*) alta, ja sen on oltava vähintään 10 mm.

- Suolaamisen aloitus merkitään polttoleimalla: päivä, kuukausi, vuosi; eränumero.
- Kuivasuolaus: kinkkujen maseeraus ja puhdistaminen verestä. Suolaukseen käytetään karkeaa merisuolaa, jonka määrä riippuu kinkun painosta.
- Suolatut kinkut asetetaan hyllyille.
- Suolaus ja jälkisuolaus tapahtuvat + 1 + 4 °C lämpötilassa; suolausvaiheen kesto riippuu kinkun painosta.
- Suola poistetaan kinkun pinnalta.
- Kinkut kylmäkuivataan kiertoilmassa + 1 + 5 °C lämpötilassa.
- Kylmäkuivaus kestää kokonaisuudessaan vähintään 75 vuorokautta, ja saavutettava kuivumisaste on vähintään 16 %.
- Kinkut huuhdotaan kuumalla vedellä, pyyhitään kuivaksi ja niitä valmistellaan kuivausta/kypsymistä varten.
- Lihasosa siistitään reisiluun pään ympäriltä ja tarvittaessa kohdista, joissa lantioluu on poistettu.
- Kuivaus/kypsytyks + 12 + 18 °C lämpötilassa. Jos kinkku painaa alun perin vähintään 9 kg, koko tuotantoprosessin kesto on vähintään 12 kuukautta; painavampien kinkkujen osalta tuotantoprosessia pidennetään suhteessa painoon.
- Lihasosaa voidellaan rasvalla useita kertoja kuivauksen/kypsytyksen aikana. Rasvauskertojen määrään vaikuttaa vesipitoisuus ja aw-arvo eli saavutettu kuivumisaste. Rasvaamiseen käytetään sianihraa, johon voidaan lisätä suolaa, pippuria, jauhoja ja tarvittaessa myös antioksidanteja.
- Kuivumisasteen mittaaminen: saavutetun kuivumisasteen on oltava vähintään 33 % suhteessa kinkun alkuperäiseen painoon.
- Kypsytetyt kinkut on säilytettävä kuivassa ja hyvin ilmastoidussa tilassa. Paloina tai siivuna olevaa kinkkua, joka on pakattu tyhjiöön tai suojakaasuun, säilytetään enintään + 8 °C lämpötilassa.
- Aistinvaraisilla testeillä, joissa lihaa pistetään hevosenluusta tehdylle piikillä, varmistetaan oikeanlainen aromi.
- Suolapitoisuus (enintään 7,4 %) ja aw-arvo (alle 0,93) todetaan laboratoriotestein.

Laadun ja erityisten tuotantomenettelyjen säilyttämiseksi Kraški pršut voidaan leikata luuttomaksi tai paloiksi (puolikkaiksi tai neljänneksiksi) ja pakata myyntipakkauksiin ainoastaan Kraški pršutin tuotantoon hyväksytyissä laitoksissa. Mikrobiologisen turvallisuuden ja kinkun tunnusomaisten aistinvaraisten ominaisuuksien, kuten aromin, värin ja rakenteen säilyttämiseksi yksinomaan mainitut laitokset saavat siivuttaa kinkun ja pakata siivut tyhjiö- tai suojakaasupakkauksiin.

4.6 Yhteys maantieteelliseen alkuperään:

Maantieteellinen merkintä perustuu ennen kaikkea Kraški pršutin tuotantoperinteeseen ja vakiintuneeseen maineeseen.

Karst on Lounais-Sloveniassa sijaitseva maisemaltaan vaihteleva tasanko. Se muodostaa erillisen luontokokonaisuuden ja on selkeästi rajattavissa naapurialueistaan. Karst oli ensimmäinen alue Euroopassa – ja koko maailmassa – jota kuvailtiin karstimaalle ominaisin piirtein. Maaperä on kalkkikivipitoista, ja nk. punaisesta maasta koostuva viljelykelpoinen maa on karua. Karstissa lauhkea Välimeren ilmasto kohtaa koillisesta Triesten lahteen puhaltavan kylmän mannertuulen, nk. Bora-tuulen. Karstin tasangon vaihtelevuuden ja meren läheisyyden vuoksi alueella puhaltaa aina tuuli ja suhteellinen kosteus on melko alhainen. Nämä tekijät yhdessä maaperän koostumuksen ja kasvillisuuden kanssa ovat kautta aikojen tarjonneet lihan kuivaamiselle suotuisat mikroilmastolliset olosuhteet.

Karstissa harjoitettavan kinkuntuotannon nykyisen menestyksen, maineen ja kehittämisen perustana ovat viljelijöiden käyttämät perinteiset ja yksilölliset tekniikat. Lihan kuivaaminen on todennäköisesti peräisin ajoilta, jolloin Karstia asutettiin. Triesten kehittyminen merkittäväksi kaupunkikeskukseksi ja Karstin poikki kulkevien teiden, kuten Wienin ja Triesten välisen maantien, rakentaminen lisäsi kinkun kysyntää kauppiaiden ja majatalon pitäjien keskuudessa. Samalla kasvoi kinkun maine. Kysynnän ja maineen kasvaessa myös kiinnostus Kraški pršutin tuotantoon lisääntyi.

Valvasor kirjoitti vuonna 1689 Karstin asukkaista seuraavasti:

”Nämä ihmiset ovat köyhiä mutta neuvokkaita; heille riittää pala sianihraa (jota he pystyvät raskaan työn ansiosta nauttimaan), sipulia ja pala karkeaa tummaa leipää. Joillakin alueilla heillä on kova pula puusta ja erityisesti kesällä raikkaasta vedestä.” (Rupel, 1969)

Anton Melik kirjoittaa vuonna 1960 kirjassaan Slovensko Primorje seuraavaa:

”Karstissa on pitkälle kehittyntä sikataloutta. Jokainen viljelijä toivoo pystyvänsä teurastamaan sikoja kotitarpeisiin. Sikojenkasvatusta harjoitetaan rinnakkain puutarha- ja peltoviljelyn kanssa. Talvisin valitsevat lämpötilat ovat suotuisia lihan säilymiselle raakana, ja se kuivataan Kraški pršut -kinkuksi.”

Aikojen kuluessa tekniset taidot ovat kokemuksen myötä kehittyneet ja muodostuneet perinteiksi. Valmistaessaan kuivattuja lihatuotteita Karstin asukkaat käyttävät aina suolakuivausta. Suolaa käytetään kohtuudella, jotta tuotteisiin saadaan sopiva tasapaino suolaisuuden ja makeuden välillä. Kinkut ja lavat suolataan kokonaisina. Muilla Slovenian alueilla kinkut tavallisesti jaetaan pienempiin osiin, ja suolaamiseen käytetään kuivasuolaamisen lisäksi suolavedessä liotusta.

Laatuvaatimusten täyttäminen edellyttää ohjeiden tarkkaa noudattamista ja valvontaa koko tuotantoprosessin aikana. Yksittäisten tuottajien ahkera työ on synnyttänyt kokemusta, josta sittemmin on tullut perinnettä. Yksittäisten tuotantovaiheiden hallinta alueen luonnollisissa ilmasto-oloissa on saanut aikaan kypsymisprosessin, jonka tuloksena kinkku saa sille ominaiset aistinvaraiset ominaisuudet (tuoksu, maku, väri ja rakenne). Nämä ominaisuudet ovat vakiintuneet ja lisänneet Kraški pršutin mainetta. Kraški pršut on esimerkki ihmisen ja luonnon yhteisestä saavutuksesta. Kokemukseen perustuva taitotieto on kehittynyt ajan kuluessa ja antanut Kraški pršutille sille tunnusomaiset muodon ja aistinvaraiset ominaisuudet.

Kinkkujen järjestelmällinen myynti alkoi vuonna 1953. Tuolloin Štanjelin maatalousosuuskunta osti vuosittain 3 000–4 000 kinkkua. Kinkut ostettiin Krasin alueiden viljelijöiltä. Kinkut painoivat yli 8 kg, ja kuivaus- ja kypsytysaika oli 18 kuukautta. Osa kinkkuista vietiin Italian markkinoille. Kinkkuja ostivat myös slovenialaiset hotellit ja majatalot, jotka näin myös monipuolistivat tarjontaansa. Markkinakysyntään sopeutuakseen osuuskunnat ja yritykset aloittivat kinkkujen tuotannon. Vuodesta 1963 vuoteen 1977 käytettiin aivan samoja suolaus-, savustus- ja kuivausmenetelmiä kuin aiemmin maatiloilla. Vuonna 1963 kinkkua alettiin myös kutsua nimellä Kraški pršut.

Kraški pršut -kinkun tuotannossa alkoi uusi kausi vuonna 1977, kun tuottajat alkoivat käyttää kinkuntuotantoon tarkoitettuja erityisellä teknologialla varustettuja tuotantoyksiköitä (pršutarne). Kraški pršut -kinkun tunnusomainen ulkomuoto ja aistinvaraiset ominaisuudet kuvastavat Karstin alueen keittotaitoa.

4.7 Valvontaviranomainen:

Nimi: Bureau Veritas d.o.o.
Osoite: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

P. +386 14757670
F. +386 14747602
Sähköposti: info@bureauveritas.si

4.8 Merkinnät:

Nimitys "Kraški pršut" merkitään polttoleimalla kokonaisten luullisten ja luuttomien kinkkujen sekä puolikkaiden ja neljännesten kamaraan.

Kraški pršut yksilöidään tyylitellyllä kinkun muotoisella tunnuksella, jossa on maininta "Kraški pršut". Tunnuksessa on myös tuottajan tunnustenumero. Tunnus merkitään lopputuotteen – kokonainen luullinen tai luuton kinkku, kinkunpuolikas tai –neljännes, tyhjiöön tai suojakaasuun pakatut siivut – etikettiin.

Kraški pršut -tuotteeseen merkitään myös maininta "zaščitena geografska označba" (suojattu maantieteellinen merkintä) tai vastaava yhteisön tunnus, hyväksyntänumero sekä kansallinen laatumerkki.

Ilmoitus Hassan Muhammad Abu Bakr Qayedille ja Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salimille, jotka on lisätty tiettyihin al-Qaida-verkostoa lähellä oleviin henkilöihin ja yhteisöihin kohdistuvista erityisistä rajoittavista toimenpiteistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2002 2, 3 ja 7 artiklassa tarkoitettuun luetteloon komission asetuksella (EU) N:o 960/2011

(2011/C 284/06)

1. Yhteisessä kannassa 2002/402/YUTP ⁽¹⁾ unionia pyydetään jäädyttämään YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselmien 1267(1999) ja 1333(2000) mukaisesti laaditussa luettelossa, jota YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1267(1999) mukaisesti perustettu YK:n komitea säännöllisesti päivittää, mainittujen al-Qaida-järjestön jäsenten sekä muiden sitä lähellä olevien henkilöiden, ryhmien, yritysten ja yhteisöjen varat ja taloudelliset resurssit.

YK:n komitean laatimassa luettelossa mainitaan:

- al-Qaida,
- al-Qaidaa lähellä olevia luonnollisia tai oikeushenkilöitä, yhteisöjä, elimiä ja ryhmiä sekä
- oikeushenkilöitä, yhteisöjä ja elimiä, jotka ovat näiden edellä mainittua tahoa lähellä olevien henkilöiden, yhteisöjen, elinten tai ryhmien omistuksessa tai määräysvallassa tai jotka muutoin tukevat niitä.

Muun muassa seuraavat teot tai seuraava toiminta kertovat siitä, että yksittäinen henkilö, ryhmä, yritys tai yhteisö on "lähellä" al-Qaidaa:

- a) osallistuminen al-Qaidan tai minkä tahansa sen solun, liittolaisen, siitä irtautuneen tai muodostuneen ryhmän tekojen tai toiminnan rahoittamiseen, suunnitteluun, edistämiseen, valmisteluun tai suorittamiseen yhdessä sen kanssa, sen nimissä, sen lukuun tai sitä tukien;
- b) aseiden ja niihin liittyvän materiaalin toimittaminen, myynti tai siirtäminen jollekin niistä;
- c) värväystoiminta niiden puolesta; tai
- d) niiden tekojen tai toiminnan tukeminen muulla tavoin.

2. YK:n komitea päätti 15. syyskuuta 2011 lisätä Hassan Muhammad Abu Bakr Qayedin ja Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salimin kyseiseen luetteloon. He voivat koska tahansa jättää YK:n oikeusasiamiehelle mahdollisesti asiakirjoin perustellun pyynnön harkita uudelleen päätöstä sisällyttää heidät edellä mainittuun YK:n luetteloon. Pyyntö on lähetettävä seuraavaan osoitteeseen:

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

P. +1 2129632671
F. +1 2129631300 / 3778
Sähköposti: ombudsperson@un.org

Lisätietoja: <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. Komissio on 2 kohdassa mainitun YK:n päätöksen johdosta antanut asetuksen (EU) N:o 960/2011 ⁽²⁾, jolla muutetaan tiettyihin al-Qaida-verkostoa lähellä oleviin henkilöihin ja yhteisöihin kohdistuvista erityisistä rajoittavista toimenpiteistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2002 ⁽³⁾ liitettä I. Muutoksella, joka tehdään asetuksen (EY) N:o 881/2002 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 7 a artiklan 1 kohdan nojalla, lisätään Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed ja Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim kyseisen asetuksen liitteessä I olevaan luetteloon ("liite I").

⁽¹⁾ EYVL L 139, 29.5.2002, s. 4.

⁽²⁾ EUVL L 252, 28.9.2011, s. 8.

⁽³⁾ EYVL L 139, 29.5.2002, s. 9.

Liitteessä I mainittuihin henkilöihin ja yhteisöihin sovelletaan seuraavia asetuksessa (EY) N:o 881/2002 tarkoitettuja toimenpiteitä:

- 1) kyseisten henkilöiden ja yhteisöjen omistuksessa tai hallussa olevien varojen ja taloudellisten resurssien jäädyttäminen sekä kieltö luovuttaa suoraan tai välillisesti heille/niille tai heidän/niiden hyväksi varoja ja taloudellisia resursseja (2 ja 2 a artikla ⁽¹⁾); sekä
 - 2) kieltö suoraan tai välillisesti antaa, myydä, toimittaa tai siirtää kyseisille henkilöille ja yhteisöille sotilaalliseen toimintaan liittyvää teknistä neuvontaa, apua tai koulutusta (3 artikla).
4. Asetuksen (EY) N:o 881/2002 7 a artiklassa ⁽²⁾ säädetään tarkastelumenettelystä, jonka mukaan luetteloon otetut voivat esittää huomautuksiaan luetteloon ottamisen syistä. Henkilöt ja yhteisöt, jotka on lisätty liitteeseen I asetuksella (EU) N:o 960/2011, voivat tiedustella komissiolta syitä tähän. Tiedustelu on lähetettävä seuraavaan osoitteeseen:

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

5. Kyseisillä henkilöillä ja yhteisöillä on myös mahdollisuus riitauttaa asetus (EU) N:o 960/2011 Euroopan unionin yleisessä tuomioistuimessa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 263 artiklan neljännessä ja kuudennessa kohdassa määrättyjen edellytysten mukaisesti.
6. Liitteessä I mainituilla henkilöillä ja yhteisöillä on mahdollisuus tehdä asetuksen (EY) N:o 881/2002 liitteessä II luetelluille asianomais(t)en jäsenvaltio(ide)n toimivaltaisille viranomaisille hakemus jäädytettyjen varojen ja taloudellisten resurssien käyttämisestä asetuksen 2 a artiklassa tarkoitettuihin perustarpeisiin tai tiettyihin maksuihin.

⁽¹⁾ 2 a artikla on lisätty neuvoston asetuksella (EY) N:o 561/2003 (EUVL L 82, 29.3.2003, s. 1).

⁽²⁾ 7 a artikla on lisätty neuvoston asetuksella (EU) N:o 1286/2009 (EUVL L 346, 23.12.2009, s. 42).

TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

Euroopan unionin virallisen lehden tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.

Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>

