

Journal officiel

de l'Union européenne

C 284



Édition
de langue française

Communications et informations

54^e année
28 septembre 2011

| <u>Numéro d'information</u> | Sommaire | Page |
|-----------------------------|--|------|
| | I <i>Résolutions, recommandations et avis</i> | |
| | AVIS | |
| | Contrôleur européen de la protection des données | |
| 2011/C 284/01 | Avis du Contrôleur européen de la protection des données sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des exigences techniques pour les virements et les prélèvements en euros et modifiant le règlement (CE) n ^o 924/2009 | 1 |
| <hr/> | | |
| | IV <i>Informations</i> | |
| | INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE | |
| | Commission européenne | |
| 2011/C 284/02 | Taux de change de l'euro | 5 |

FR

Prix:
3 EUR

(suite au verso)

V Avis

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

Commission européenne

| | | |
|---------------|---|----|
| 2011/C 284/03 | Aide d'État — Allemagne — Aide d'État SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Financement de mesures d'infrastructure à l'aéroport de Leipzig/Halle (2) — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE ⁽¹⁾ | 6 |
| 2011/C 284/04 | Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾ | 24 |

AUTRES ACTES

Commission européenne

| | | |
|---------------|--|----|
| 2011/C 284/05 | Nouvelle publication d'une demande au titre de l'article 7, paragraphe 5, et de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires | 25 |
| 2011/C 284/06 | Avis à l'attention de Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed et d'Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, ajoutés par le règlement (UE) n° 960/2011 de la Commission à la liste visée aux articles 2, 3 et 7 du règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées au réseau Al-Qaida | 30 |



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Résolutions, recommandations et avis)

AVIS

CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES

Avis du Contrôleur européen de la protection des données sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des exigences techniques pour les virements et les prélèvements en euros et modifiant le règlement (CE) n° 924/2009

(2011/C 284/01)

LE CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 16,

vu la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et notamment ses articles 7 et 8,

vu la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾,

vu la demande d'avis formulée conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT:

1. INTRODUCTION

1. Le 16 décembre 2010, la Commission a adopté une proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant des exigences techniques pour les virements et les prélèvements en euros et modifiant le règlement (CE) n° 924/2009 (ci-après «la proposition»).

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31 (ci-après «la directive 95/46/CE»).

⁽²⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

1.1. Consultation du CEPD

2. La Commission a envoyé la proposition au CEPD le 3 janvier 2011. Le CEPD considère cette communication comme une demande d'avis à formuler à l'intention des institutions et organes communautaires, comme cela est prévu à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données [ci-après «le règlement (CE) n° 45/2001»]. Auparavant ⁽³⁾, avant l'adoption de la proposition, la Commission a donné au CEPD l'occasion de lui faire part de ses observations informelles. Le CEPD se félicite de l'ouverture du processus, qui a permis d'améliorer le texte en amont du point de vue de la protection des données. Certaines de ces observations ont été prises en compte dans la proposition. Le CEPD souhaiterait qu'il soit fait explicitement référence à la présente consultation dans le préambule de la proposition.

1.2. Le SEPA et le cadre juridique

3. Depuis la création de la Communauté économique européenne, un mouvement progressif s'est dessiné vers une plus grande intégration du marché financier européen. Dans le domaine des paiements, les mesures les plus marquantes ont été le lancement de l'euro comme monnaie commune en 1999 et l'entrée en circulation des billets de banque et des pièces de monnaie en euro en 2002.

4. Toutefois, à ce jour, les paiements de faible valeur non scripturaux en euros (jusqu'à 50 000 EUR) sont toujours traités de différentes manières dans l'ensemble de l'UE.

⁽³⁾ En septembre 2010.

De ce fait, les commissions applicables aux paiements transfrontaliers à l'intérieur de l'UE sont en moyenne plus élevées que celles applicables aux paiements nationaux. Un règlement européen concernant les paiements transfrontaliers en euros [règlement (CE) n° 2560/2001] disposait, notamment, que les commissions ne pouvaient plus être plus élevées pour les paiements transfrontaliers en euros au sein de l'UE que celles applicables aux paiements nationaux correspondants en euros. En réaction à ce règlement, le secteur bancaire européen a créé, en 2002, le Conseil européen des paiements («CEP»), qui constituait l'organe de coordination et de prise de décision pour les questions de paiement, et a lancé le projet de l'espace unique de paiements en euros («SEPA»). En 2009, le règlement (CE) n° 924/2009 a remplacé le règlement (CE) n° 2560/2001 et étendu le principe de l'égalité des frais aux prélèvements, appliqué sur le plan transfrontalier à partir de novembre 2009.

5. Par ailleurs, la directive 2007/64/CE (ci-après «la directive sur les services de paiement») vise à harmoniser les législations nationales relatives aux paiements dans l'Union européenne. L'objectif est d'établir des conditions et des droits normalisés pour les services de paiement et de rendre les paiements transnationaux aussi faciles, efficaces et sûrs que les paiements «nationaux» au sein d'un État membre. La directive sur les services de paiement cherche aussi à renforcer la concurrence en ouvrant les marchés des paiements aux nouveaux arrivants.
6. Le SEPA vise à instaurer un marché unique des paiements de détail en euros en surmontant les obstacles techniques, juridiques et commerciaux découlant de la période antérieure à l'introduction de la monnaie unique. Dès que le SEPA sera achevé, il n'y aura plus de différence entre les paiements nationaux et transfrontaliers en euros: ils seront tous nationaux. Le SEPA ne couvre pas seulement la zone euro, mais l'ensemble de l'Union européenne (UE) ainsi que l'Islande, le Liechtenstein, Monaco, la Norvège et la Suisse. Cela implique que les communautés en dehors de la zone euro peuvent adopter les normes et les pratiques du SEPA pour leurs paiements en euros.
7. La proposition s'applique aux virements et aux prélèvements. Le virement est un paiement effectué par le payeur, qui envoie une instruction à sa banque. La banque transfère ensuite l'argent à la banque du bénéficiaire, ce qui peut se faire par plusieurs intermédiaires. Dans le cas des prélèvements, le payeur autorise à l'avance le bénéficiaire à débiter son compte bancaire. Le payeur donne à sa banque le «mandat» de transférer l'argent sur le compte du bénéficiaire. Les prélèvements sont souvent utilisés pour les paiements récurrents, tels que les factures d'utilité publique, mais aussi parfois pour les paiements occasionnels. Dans ce cas, le payeur autorise un paiement ponctuel.

1.3. Le SEPA et le régime de protection des données de l'UE

8. L'introduction et le développement du SEPA impliquent plusieurs traitements de données: les noms, les numéros

de compte bancaire et le contenu des contrats doivent être échangés directement entre les payeurs et les bénéficiaires par l'intermédiaire de leurs prestataires de services de paiement respectifs afin de garantir le bon fonctionnement des transferts. C'est dans ce but que la proposition prévoit également un article sur l'«interopérabilité», qui soutient la création de règles normalisées pour les transactions nationales et transfrontalières et déclare explicitement qu'aucun obstacle technique ne doit entraver le traitement des virements et des prélèvements. Les différents opérateurs économiques concernés par les activités couvertes par la proposition sont soumis aux différentes législations nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE.

9. Le CEPD souligne que l'échange et le traitement de données à caractère personnel liées aux payeurs et aux bénéficiaires et aux différents prestataires de services de paiement doivent respecter les principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation de la finalité. Le transfert des données entre les différents intermédiaires doit également respecter les principes de confidentialité et de sécurité du traitement, conformément aux articles 16 et 17 de la directive 95/46/CE.
10. La proposition prévoit aussi un nouveau rôle pour les autorités nationales chargées de contrôler le respect de la réglementation et de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir celui-ci. Si ce rôle est fondamental pour garantir une mise en œuvre effective du SEPA, il est aussi susceptible d'accorder aux autorités de larges pouvoirs leur permettant de traiter ultérieurement les données à caractère personnel des individus. Dans ce domaine aussi, l'accès des autorités nationales compétentes aux données à caractère personnel doit respecter les principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation des finalités.
11. Bien que la proposition ne doive pas comprendre de dispositions trop détaillées sur le respect des principes de protection des données, qui est garanti par l'applicabilité à tout traitement des législations nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE, le CEPD suggère d'apporter certaines améliorations au texte afin de le clarifier.

2. OBSERVATIONS SPÉCIFIQUES

2.1. Considérant 26

12. Le CEPD se réjouit que la directive 95/46/CE soit mentionnée au considérant 26 de la proposition. Toutefois, afin de souligner que les diverses législations nationales mettant en œuvre cette directive constituent les références appropriées et de mettre l'accent sur le fait que tout traitement de données doit être effectué conformément aux règles de mise en œuvre, le texte du considérant pourrait être modifié comme suit: «Tout traitement de données à caractère personnel effectué en application du présent règlement doit être conforme aux législations nationales concernées mettant en œuvre la directive 95/46/CE».

2.2. Articles 6, 8, 9 et 10: pouvoirs des autorités nationales compétentes

13. L'article 6 de la proposition interdit l'application de toute commission multilatérale d'interchange⁽¹⁾ facturée par opération de prélèvement ou toute autre rémunération ayant un objet ou un effet équivalent. En outre, en qui concerne les opérations de prélèvement qui ne peuvent être correctement exécutées par un prestataire de services de paiement (ordre de paiement rejeté, refusé, retourné ou rectifié — transactions R), une commission multilatérale d'interchange peut être appliquée si un certain nombre de conditions sont remplies.
14. L'article 8 de la proposition instaure des obligations pour le payeur qui utilise des virements et pour le bénéficiaire qui utilise des prélèvements. Un payeur ne peut refuser d'effectuer des virements vers des comptes de paiement ouverts auprès de prestataires de services de paiement situés dans un autre État membre et accessibles⁽²⁾ conformément à l'article 3. Un bénéficiaire qui reçoit des fonds sur son compte de paiement à partir d'autres comptes ouverts auprès de prestataires de services de paiement situés dans le même État membre ne peut refuser de recevoir des fonds par prélèvement à partir de comptes de paiement ouverts auprès de prestataires de services de paiement situés dans un autre État membre.
15. L'article 9 de la proposition impose aux États membres de désigner les autorités compétentes chargées d'assurer le respect du règlement. Ces autorités sont dotées de toutes les compétences nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Elles contrôlent le respect du règlement et prennent toutes les mesures nécessaires à cette fin. Par ailleurs, l'article 9, paragraphe 3, prévoit qu'en cas de pluralité d'autorités compétentes pour les questions relevant du règlement sur son territoire, les États membres veillent à ce que ces autorités collaborent étroitement, de sorte qu'elles puissent s'acquitter efficacement de leurs missions respectives. L'article 10 oblige les États membres à arrêter le régime des sanctions à appliquer en cas d'infraction au règlement et à garantir sa mise en œuvre. Les sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.
16. Sur la base de ces articles, les autorités nationales sont habilitées à contrôler les éventuelles infractions à l'ensemble des obligations contenues dans la proposition et d'infliger des sanctions, notamment en rapport avec l'obligation visée aux articles 6 et 8. Ce pouvoir est susceptible d'avoir une grande incidence sur la vie privée des personnes du point de vue de la protection des données:

les autorités pourraient avoir un accès généralisé aux informations relatives à tout transfert de fonds (par virement ou prélèvement) entre des personnes pour vérifier si des commissions multilatérales d'interchange ont été facturées ou si un refus a été opposé, en infraction aux obligations prévues aux articles 6 et 8. Ce pouvoir implique le traitement de données à caractère personnel (noms des personnes physiques concernées, leurs numéros de compte bancaire et les montants des fonds à recevoir ou à transférer).

17. Quoiqu'un tel traitement de données à caractère personnel doive être conforme aux règles nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE, le CEPD souhaite insister sur le fait que l'obligation de contrôle doit déjà être évaluée dans la proposition à la lumière des principes de proportionnalité et de nécessité consacrés par ladite directive [article 6, paragraphe 1, point c)]. À cet égard, compte tenu notamment des articles 6 et 8, le CEPD estime qu'il serait plus proportionné d'instaurer un système qui ne déclencherait qu'au cas par cas le traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes. Cela impliquerait que l'intervention de l'autorité — et, partant, le traitement des données à caractère personnel d'un payeur ou bénéficiaire donné — serait essentiellement activé pour une raison spécifique, comme lorsqu'une réclamation pour infraction aux articles 6 ou 8 est introduite par un payeur ou un bénéficiaire, ou dans le contexte d'une enquête ciblée menée d'initiative, éventuellement sur la base d'informations fournies par un tiers.
18. L'efficacité du contrôle du respect serait garantie par la mise en place d'un mécanisme permettant à un plaignant d'introduire une réclamation ou à un tiers de communiquer des informations et d'obtenir rapidement une réaction de l'autorité, qui pourrait intimer à l'autre partie l'ordre de respecter les obligations visées aux articles 6 et 8. En fait, la proposition prévoit déjà, à l'article 11, des règles concernant les procédures de réclamation et de recours extrajudiciaires en vue du règlement des litiges qui opposent les utilisateurs de services de paiement à leurs prestataires de services de paiement (couvrant le cas de l'article 6). Afin d'encourager le respect des obligations visées à l'article 8 sans accorder aux autorités nationales un accès large et généralisé aux données à caractère personnel, le CEPD suggère que la disposition de l'article 11 couvre également les litiges entre les payeurs et les bénéficiaires.
19. Le CEPD note également que les activités de contrôle peuvent entraîner des transferts de données à caractère personnel entre les autorités nationales compétentes de différents États membres dans le cadre de l'«étroite collaboration» mentionnée à l'article 9, paragraphe 3. Étant donné les larges pouvoirs attribués aux autorités nationales aux fins du contrôle du respect du règlement (et même dans le cas où les limitations liées aux articles 6 et 8, qui ont été suggérées ci-dessus, seraient introduites), le CEPD suggère que le texte mentionne explicitement que tout transfert de données à caractère personnel entre ces

⁽¹⁾ La commission multilatérale d'interchange est le montant payé par le prestataire de services de paiement du bénéficiaire au prestataire de services de paiement du payeur dans le cadre d'un prélèvement.

⁽²⁾ Cette exigence vise à garantir que tout prestataire de services de paiement accessible pour un virement ou un prélèvement au niveau national soit également accessible pour des transactions initiées via des prestataires de services de paiement situés dans tout autre État membre (article 3 de la proposition).

autorités doit respecter les principes concernés de protection des données. Plus particulièrement, ces transferts ne doivent pas être effectués massivement, mais uniquement en relation avec des cas spécifiques présentant déjà une présomption *prima facie* d'infraction éventuelle au règlement. Par conséquent, la phrase suivante pourrait être ajoutée à l'article 9, paragraphe 3: «Les transferts de données à caractère personnel entre les autorités compétentes dans le contexte de cette étroite collaboration n'ont lieu qu'au cas par cas lorsqu'il existe des soupçons raisonnables d'une violation du règlement et dans le respect des principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation de la finalité».

2.3. Annexe

20. L'annexe à la proposition établit les exigences techniques qui doivent être respectées aussi bien aux opérations de virement qu'aux opérations de prélèvement en application de l'article 5 de la proposition. La raison d'être de ces exigences est d'harmoniser les formats d'identification et de communication de manière à garantir l'interopérabilité des opérations de virement et de prélèvement entre les États membres.
21. Dans ce contexte, un traitement de données à caractère personnel par les intermédiaires (les prestataires de services de paiement) a lieu à diverses occasions ⁽¹⁾:
- a) Article 2, point b): pour les virements, les données à transférer du payeur au prestataire de services de paiement de celui-ci et transmises jusqu'au bénéficiaire via la chaîne de paiement sont: le nom du payeur et/ou le code IBAN du compte de paiement du payeur, le montant du virement, le nom et le code IBAN du bénéficiaire et éventuellement le libellé d'opération;
 - b) Article 3, point b): pour les prélèvements, les données à transférer du bénéficiaire au prestataire de services de paiement de celui-ci, puis de ce dernier au prestataire de services de paiement du payeur avec chaque transaction sont les informations liées au mandat ⁽²⁾;
 - c) Article 3, point g): pour les prélèvements, les données à transférer du bénéficiaire au prestataire de services de paiement de celui-ci et transmises jusqu'au payeur via la chaîne de paiement sont: le nom du bénéficiaire et le code IBAN de son compte, le nom du payeur et le code IBAN de son compte de paiement.

22. Bien que tout traitement de données à caractère personnel doive respecter les législations nationales concernées mettant en œuvre la directive 95/46/CE, le projet de proposition indique uniquement que les transferts en rapport avec la situation décrite au point a) ci-dessus sont effectués «conformément aux obligations prévues par la législation nationale mettant en œuvre la directive 95/46/CE». Afin d'éviter toute interprétation erronée, le CEPD suggère qu'une telle référence à la directive soit également incluse en rapport avec l'article 3, points b) et g). En revanche, si le texte du considérant 26 devait être modifié suivant la suggestion formulée ci-dessus, le libellé de l'article 2, point b), pourrait exclure la référence à la directive 95/46/CE.

3. CONCLUSION

23. Le CEPD se réjouit qu'il soit fait spécifiquement référence à la directive 95/46/CE dans la proposition. Il suggère cependant quelques modifications mineures au texte afin de clarifier l'applicabilité des principes de la protection des données aux traitements couverts par la proposition. En particulier:

- le considérant 26 doit exprimer le fait que les législations nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE sont les références appropriées et souligner que tout traitement de données doit être effectué conformément à ces législations de mise en œuvre;
- le pouvoir de contrôle des autorités nationales compétentes sur les obligations visées aux articles 6 et 8 doit être limité à une appréciation au cas par cas, lorsqu'il existe une présomption raisonnable d'infraction au règlement, tandis que, pour encourager le respect des obligations visées à l'article 8, le mécanisme de recours en vue du règlement des litiges prévu à l'article 11 doit être étendu aux litiges entre le payeur et le bénéficiaire;
- les références à la directive 95/46/CE dans l'annexe doivent être harmonisées afin d'éviter toute interprétation erronée.

Fait à Bruxelles, le 23 juin 2011.

Giovanni BUTTARELLI

*Contrôleur adjoint européen de la protection
des données*

⁽¹⁾ Le nom et le numéro IBAN sont transférés directement du bénéficiaire au payeur dans le cas du virement et du payeur au bénéficiaire dans le cas du prélèvement. Dans un cas comme dans l'autre, la légitimité du traitement procède du fait que la personne concernée transfère volontairement ses propres données.

⁽²⁾ Ces informations peuvent comprendre le nom du payeur, son adresse, son numéro de téléphone et toute autre information liée au contrat qui constitue la raison du transfert de fonds.

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

27 septembre 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

| Monnaie | Taux de change | Monnaie | Taux de change | | |
|---------|-----------------------|---------|----------------|-------------------------|-----------|
| USD | dollar des États-Unis | 1,3579 | AUD | dollar australien | 1,3690 |
| JPY | yen japonais | 103,83 | CAD | dollar canadien | 1,3842 |
| DKK | couronne danoise | 7,4413 | HKD | dollar de Hong Kong | 10,5816 |
| GBP | livre sterling | 0,86980 | NZD | dollar néo-zélandais | 1,7228 |
| SEK | couronne suédoise | 9,1774 | SGD | dollar de Singapour | 1,7408 |
| CHF | franc suisse | 1,2232 | KRW | won sud-coréen | 1 588,08 |
| ISK | couronne islandaise | | ZAR | rand sud-africain | 10,6747 |
| NOK | couronne norvégienne | 7,7900 | CNY | yuan ren-min-bi chinois | 8,6878 |
| BGN | lev bulgare | 1,9558 | HRK | kuna croate | 7,4930 |
| CZK | couronne tchèque | 24,478 | IDR | rupiah indonésien | 12 156,12 |
| HUF | forint hongrois | 286,36 | MYR | ringgit malais | 4,2781 |
| LTL | litas lituanien | 3,4528 | PHP | peso philippin | 58,869 |
| LVL | lats letton | 0,7093 | RUB | rouble russe | 43,3299 |
| PLN | zloty polonais | 4,3720 | THB | baht thaïlandais | 41,891 |
| RON | leu roumain | 4,3033 | BRL | real brésilien | 2,4513 |
| TRY | lire turque | 2,5066 | MXN | peso mexicain | 18,1259 |
| | | | INR | roupie indienne | 66,6390 |

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE
CONCURRENCE

COMMISSION EUROPÉENNE

AIDE D'ÉTAT — ALLEMAGNE

**Aide d'État SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Financement de mesures d'infrastructure à l'aéroport
de Leipzig/Halle (2)****Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2011/C 284/03)

Par la lettre du 15 juin 2011, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Allemagne sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE concernant la mesure susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur la mesure à l'égard de laquelle la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
Bureau: J-70 3/225
1049 Bruxelles
BELGIQUE

Fax +32 22961242

Ces observations seront communiquées à l'Allemagne. L'identité des parties intéressées ayant présenté des observations peut rester confidentielle sur demande écrite et motivée.

PROCÉDURE

Par lettre du 12 avril 2010, les autorités allemandes ont, pour des raisons de sécurité juridique, notifié à la Commission le projet de recapitalisation de Mitteldeutsche Flughafen AG (ci-après «MFAG») et de Flughafen Leipzig/Halle GmbH (ci-après «FLH») par leurs actionnaires⁽¹⁾, lequel compensera les coûts de projets d'infrastructure réalisés à l'aéroport de Leipzig/Halle. Par lettres des 10 juin 2010, 26 novembre 2010 et 3 mars 2011, la Commission a demandé des éclaircissements sur la

mesure notifiée. Les autorités allemandes lui ont fourni des compléments d'information les 29 septembre 2010, 4 janvier 2011 et 26 avril 2011.

DESCRIPTION DES MESURES

Les projets d'infrastructure et les projets connexes qui ont été notifiés concernent essentiellement des mesures de réduction du bruit, la création de zones de dégivrage, la construction de ponts et de voies de roulement, l'extension des aires de trafic et des hangars, la construction d'un nouveau terminal affecté à l'aviation générale et d'un hangar pour petits avions, les coûts de planification de l'extension des pistes sud et nord, les installations pour animaux, l'amélioration de la fonctionnalité des bâtiments affectés à la sécurité et des points de contrôle. Le coût total des investissements est estimé à 255,6 millions d'EUR. Les travaux de construction ont déjà débuté.

⁽¹⁾ FLH est une filiale de MFAG, qui détient une participation de 94 % dans son capital. Les parts restantes sont détenues par le Land de Saxe, le Landkreis Nordsachsen et la ville de Schkeuditz. Les actionnaires de MFAG sont le Land de Saxe (76,64 %), le Land de Saxe-Anhalt (18,54 %), la ville de Dresde (2,52 %), la ville de Halle (0,2 %) et la ville de Leipzig (2,1 %). Il n'y a aucun actionnaire privé.

Les projets d'infrastructure et les projets connexes ont tout d'abord été financés par des prêts d'actionnaires (accordés depuis 2006 et jusqu'à ce jour) qui ne seront convertis en capital qu'une fois le financement du projet d'infrastructure autorisé par la Commission européenne. Le taux de base est le taux Euribor [< 12] mois. La prime de risque correspond à la moyenne arrondie des taux (inférieurs à 100 points de base) pratiqués par trois banques.

Les mesures d'infrastructure notifiées et leur financement (prêts d'actionnaires et apport de capitaux) sortent du champ d'application de la décision 2008/948/CE de la Commission du 23 juillet 2008 ⁽¹⁾.

ÉVALUATION DE LA MESURE

Caractère d'aide des prêts d'actionnaires

Les autorités allemandes estiment que les prêts d'actionnaires ne comportent aucune aide d'État en ce sens que les investissements prévus constituent selon elles des mesures de sécurité. Elles ajoutent que ces prêts ont été accordés aux conditions du marché.

Au stade actuel, la Commission doute que les projets prévus aient un rapport avec la sécurité et que les prêts d'actionnaires aient été octroyés aux conditions du marché et ne peut donc pas conclure qu'ils ne comportent aucune aide d'État. Premièrement, les autorités allemandes n'ont fourni aucune notation de FLH. Deuxièmement, pour ce qui est de la notation de MFAG, elles n'ont communiqué que le compte rendu d'une communication téléphonique avec une banque dont il ressort que MFAG a la même notation que les Länder. Troisièmement, la prime de risque, fixée à moins de 100 points de base, est inférieure à la marge de risque prévue par la communication sur les taux de référence. La Commission craint également que l'application du taux Euribor [< 12] mois ne puisse se justifier en l'espèce, car, aux conditions normales du marché, ce taux est inférieur aux taux d'intérêt à long terme.

Caractère d'aide des augmentations de capital

Les autorités allemandes considèrent que le financement de la construction d'infrastructures n'est pas une activité économique. Dans son arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle» ⁽²⁾, le Tribunal a confirmé que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, dont la construction d'infrastructures aéroportuaires est indissociable. Les autorités allemandes ayant déclaré que les augmentations de capital ne reposent sur aucun plan d'entreprise et aucunes perspectives de rentabilité à long terme, la Commission estime à titre préliminaire qu'elles comportent une aide d'État.

Compatibilité de l'aide

La Commission estime à ce stade que les critères de nécessité et de proportionnalité posent de sérieux problèmes en l'espèce.

L'aéroport de Leipzig/Halle, exploité par FLH, est un aéroport de catégorie C, soit un «grand aéroport régional», en vertu des lignes directrices de 2005 sur les aéroports ⁽³⁾. Depuis 2008 et la construction de la piste sud, l'aéroport de Leipzig/Halle sert essentiellement d'aéroport de fret pour DHL Express, Lufthansa Cargo et d'autres transporteurs de fret. En 2009, près de 524 000 tonnes de fret ont transité par cet aéroport. L'intensité de l'aide notifiée est de 100 %.

En l'état actuel des choses, les autorités allemandes n'ont pas démontré, en fournissant un plan d'entreprise de l'aéroport, qu'une intensité d'aide de 100 % est nécessaire et proportionnée. En conséquence, la Commission n'est pas en mesure d'évaluer de façon satisfaisante la défaillance du marché en l'espèce.

De plus, certains des projets d'investissement ont déjà été réalisés, ce qui soulève des doutes sérieux quant à la nécessité de l'aide puisque le bénéficiaire a pu financer les projets d'infrastructure en cause sans fonds publics.

La Commission fait en outre remarquer que certaines des mesures en cause visent apparemment à répondre à des normes réglementaires ou à d'autres conditions obligatoires pour l'exploitation de l'aéroport ou sont liées au fonctionnement quotidien de celui-ci. Elle émet par conséquent des doutes quant au respect des critères de nécessité et de proportionnalité.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que les conditions de compatibilité énoncées dans les lignes directrices de 2005 sur les aéroports ne sont pas toutes satisfaites dans le cas présent. La Commission estime à titre préliminaire que les critères de nécessité et de proportionnalité de l'aide ne sont pas remplis en l'espèce. En conséquence, elle émet des doutes sur le fait que le financement des mesures d'infrastructure notifiées puisse être jugé compatible avec le marché intérieur au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

Les mesures ne remplissent apparemment pas les conditions nécessaires pour bénéficier des autres exceptions prévues par le traité. Au stade actuel, la Commission ne peut donc exclure qu'elles comportent une aide d'État illégale et incompatible.

TEXTE DE LA LETTRE

«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⁾ JO L 346 du 23.12.2008, p. 1.

⁽²⁾ Affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après «l'affaire Leipzig/Halle»), Recueil 2011, non encore publiées. Voir également l'affaire T-128/89, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, arrêt confirmé par la Cour de justice dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297, et l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88.

⁽³⁾ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

7. M1 – *Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen (einschließlich Grunderwerb/Absiedlung/Lärmschutz/landschaftspflegerische Begleitplanung)*: Gemäß Planfeststellungsbeschluss zur Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld ⁽¹⁾ ist der Flughafen Leipzig/Halle verpflichtet, umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Nachtschutzgebiet des Flughafens durchzuführen. Das Nachtschutzgebiet sollte ursprünglich eine Fläche von etwa 211 km² und rund 6 000 Wohnhäusern umfassen. Nach der ersten Neuberechnung des Nachtschutzgebietes Ende Februar 2009 muss das ursprüngliche Schutzgebiet um rund 4 000 Wohnhäuser ausgeweitet werden. Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen hat Mitte 2005 begonnen und dürfte gegen 2012 abgeschlossen sein.
8. M2 – *Triebwerkslaufstand*: Am Flughafen Leipzig/Halle ist in den Jahren 2007/2008 ein neuer Triebwerkslaufstand errichtet worden. Der 24-Stunden-Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle macht Einrichtungen für Triebwerksprobeläufe sowohl am Tag als auch in der Nacht erforderlich. Um die durch die zuständige Behörde vorgegebenen Grenzwerte in der Umgebung schalltechnisch einzuhalten, musste der Triebwerksprobelaufstand als geschlossenes Bauwerk errichtet werden.
9. M3 – *Rollweg und Rollbrücke „E7“*: Um die vorhandenen Rollwege und Rollbrücken zu entlasten sowie Ersatz bei Unfällen und Störungen zu schaffen, müssen im Osten des Flughafens der Rollweg und die Rollbrücke „E7“ errichtet werden. Dieses Infrastrukturprojekt gliedert sich unter technischen Gesichtspunkten in die folgenden drei Teilprojekte: Rollbrücke ⁽²⁾, Rollweg und technische Ausrüstung (Befuerung). Mit dem Infrastrukturprojekt wurde 2008 begonnen.
10. M4 – *Verlängerung der Start- und Landebahn Nord (Planungskosten) von derzeit 3 600 m auf 3 800 m*: Durch die Verlängerung der Start- und Landebahn Nord soll das Starten von Frachtflugzeugen mit hohem Startgewicht ohne Nutzlastbeschränkungen am Flughafen Leipzig/Halle gewährleistet werden. Mit der Planung dieses Infrastrukturprojekts wurde im Jahr 2008 begonnen.
11. M5 – *Herstellung der Baufreiheit für Rollbahn „Victor“ und Neubau Feuerwachen/Mehrzweckhalle I*: Die Feuerwache und die Mehrzweckhalle müssen abgerissen und neu errichtet werden. Der Abriss der Objekte und die Neuerrichtung der Mehrzweckhalle und der Feuerwache in veränderter Lage sind zwingend erforderlich, um die Hindernisfreiheit im südlichen Rollverkehr am Flughafen Leipzig/Halle zu gewährleisten. Die Rohbauarbeiten für die Neuerrichtung der Mehrzweckhalle I und der Feuerwache haben im Mai 2009 begonnen; das Projekt soll 2011 abgeschlossen werden. In der neuen Mehrzweckhalle soll das Winterdienstgerät untergebracht werden. Im Rahmen der Bauarbeiten soll auch eine Feuerwehrrübsanlage errichtet werden.
12. M6 – *Parallele Rollbahn „Victor“*: Der Anmeldung zufolge ist die Errichtung der Rollbahn „Victor“ zwischen zwei bestehenden Rollwegen zur Abdeckung der weiter steigenden Kapazitäten am Flughafen Leipzig/Halle und zur Abdeckung der Kapazitäten in Spitzenzeiten und bei Ostwetterlagen im Südwesten des Flughafens zwingend erforderlich.
13. M7 – *Ergänzung von Enteisungsflächen*: Deutschland erläutert, dass die zusätzlichen Enteisungsflächen bei steigender Auslastung des Flughafens Leipzig/Halle zur reibungslosen Durchführung der Flugzeugenteisung und zur Vermeidung von Verspätungen durch eine unzureichende Infrastruktur erforderlich sind. Mit der Durchführung des Projekts wurde noch nicht begonnen, es soll allerdings 2011 abgeschlossen sein.
14. M8 – *Heliport*: Am Flughafen Leipzig/Halle ist in den Jahren 2008/2009 durch Anpassung der Oberflächenstruktur und Markierung ein Hubschrauberabstellplatz geschaffen worden, der als Basis für die Flugrettung und damit für Notfalleinsätze dient. Die Nutzung des Flugfelds durch Drehflügler fällt unter die Betriebsgenehmigung des Flughafens. Die Entgeltordnung des Flughafens gilt in jedem Fall auch für die Nutzung der Einrichtung durch Hubschrauber. Der Heliport steht auch anderen Nutzern offen.
15. M9.1-M9.4 – *Infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen*
- *Neubau Kontrollpunkt I (M9.1)*: Der Kontrollpunkt I muss zur Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ⁽³⁾ neu errichtet werden. Im Kontrollpunkt I sollen alle organisatorischen Aufgaben des Bereiches Sicherheit des Flughafens (Ausweis- und Schlüsselverwaltung, Sicherheitsschulung, Führungsaufgaben) und
- ⁽¹⁾ Vgl. Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Planfeststellungsbehörde für die Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld vom 4. November 2004 und erste Änderung des Beschlusses vom 9. Dezember 2005.
- ⁽²⁾ Am Flughafen Leipzig/Halle existieren zwei Rollspangen, die öffentliche Verkehrswege kreuzen (Autobahn A14, Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn, 4-streifige Staatsstraße), so dass für die Rollspangen eine Brückenkonstruktion notwendig ist.
- ⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1).

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

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

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

d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:

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

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

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

e) M8 – Heliport:

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

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

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

93. Da die Bonität der FLH bislang von keiner Rating-Agentur bewertet wurde, legte die Bundesregierung einen Telefonvermerk der MFAG vom 10. Oktober 2006 über ein Telefonat der MFAG mit der [...] vom selben Tage vor, dem zufolge die MFAG von Seiten der Geschäftsbank [...] ein sehr gutes Rating zugebilligt wurde, das dem Rating der deutschen Bundesländer entspricht. Nach Auffassung der Bundesregierung scheint dieses Rating auch für die FLH zu gelten. Die Bundesregierung macht geltend, dass beide Gesellschaften vollständig von staatlichen Einheiten gehalten werden und Flughafen-Infrastrukturen betreiben, die für die Entwicklung der FLH-Gesellschafter unverzichtbar seien. Eine Insolvenz der Gesellschaften sei daher unwahrscheinlich.
94. Des Weiteren macht die Bundesregierung geltend, dass die geplanten Infrastrukturmaßnahmen bleibende Investitionen in die Immobilien der FLH seien und den Wert dieses Grundstückseigentums erhöhen würden, so dass für Darlehensgeber jederzeit und auf Dauer die Möglichkeit bestehe, aus Forderungen in die werthaltigen Flughafengrundstücke die Rückzahlung der Darlehen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang argumentiert die Bundesregierung weiter, dass sich das Passagier- und Frachtaufkommen des Flughafens Leipzig/Halle außerordentlich positiv entwickle.
95. Die Kommission stellt in Frage, dass unverbindliche, per E-Mail übermittelte Angebote, die nicht auf einen Abschluss rechtsverbindlicher Darlehensverträge abzielen und denen keine Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit und Besicherung zugrunde liegt, als verlässliche Benchmark für marktübliche Konditionen betrachtet werden können.
96. Die Kommission stellt ferner fest, dass auch der Darlehensvertrag vom 19./22. August 2003 zwischen der [...] und der MFAG sich aus folgenden Gründen nicht als Benchmark eignet. Erstens, der Darlehensvertrag wurde zu einem anderen Zeitpunkt und mit einem anderen Darlehensnehmer (MFAG und nicht FLH) geschlossen. Zweitens, Gegenstand des Darlehensvertrags ist die Refinanzierung des Darlehens über die [...] ⁽¹⁾. Die [...] konnte die Zinsmarge von [<100] BP nur aufgrund des geringeren Zinssatzes im Zuge der [...] -Finanzierung bieten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die Kommission über keine Informationen, denen zu entnehmen wäre, ob die [...] eine Entscheidung über eine Kofinanzierung des Projekts getroffen hat. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Darlehensvertrag vom 19./22. August 2003 beihilfefrei ist.
97. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass sich der Darlehensvertrag vom 28. Juni 2007 zwischen der [...] und der MFAG aus folgenden Gründen ebenfalls nicht als Benchmark eignet. Erstens, auch dieser Darlehensvertrag wurde zu einem anderen Zeitpunkt und mit einem anderen Darlehensnehmer (MFAG und nicht FLH) geschlossen. Zweitens, die Gewährung des Darlehens war an konkrete Bedingungen geknüpft (z. B. Grundstückserwerb und Kapitalzuführungen der Gesellschafter in Höhe von 380 Mio. EUR).
98. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Informationen hervor, denen zu entnehmen wäre, ob die Gesellschafter der FLH eine Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit vorgenommen haben, um die Risikomarge entsprechend festzusetzen.
99. Unter diesen Umständen kann sich die Kommission bei ihrer Prüfung, ob die Gesellschafterdarlehen zu günstigen Zinssätzen gewährt wurden, auf die Mitteilung über die Referenzsätze stützen. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass laut Mitteilung die Ratings nicht speziell von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme können ebenfalls akzeptiert werden. Nach Auffassung der Kommission reicht allerdings ein Telefonvermerk nicht als Beleg für das Rating eines Unternehmens aus. Deshalb ersucht die Kommission die Bundesregierung, für die FLH ein Rating vorzulegen, das aus der Zeit der Darlehensgewährung stammt. Ein Rating von einer Bank, in dem insbesondere die 1-Jahres-Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens ausgewiesen ist, würde in diesem Falle auch ausreichen.
100. Da kein Rating vorliegt, weist die Kommission darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz bei hoher Besicherung um mindestens 400 Basispunkte, bei normaler Besicherung um 600 Basispunkte und im Falle fehlender Sicherheiten um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
101. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die Gesellschafterdarlehen anscheinend ohne Besicherung gewährt wurden. Deshalb vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass der Basiszinssatz um ≥ 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 europäischen Gerichte wurde jedoch klargestellt, dass Investitionen in wirtschaftliche Tätigkeiten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber nicht ausüben würde, Elemente staatlicher Beihilfe enthalten⁽⁴⁾.
119. Dieser Argumentation kann die Kommission nicht zustimmen. Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers kann nicht ausgeschlossen werden, nur weil der Privatsektor sich an der Finanzierung von Flughafeninfrastrukturen nicht beteiligt. Eine wirtschaftlich schwierige Situation entbindet den öffentlichen Kapitalgeber nicht davon, so umsichtig zu handeln wie es ein privater Kapitalgeber in derselben Situation getan hätte.
120. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass die FLH-Gesellschafter als marktwirtschaftliche Privatinvestoren handelten, indem sie das Eigenkapital des Flughafens erhöhten und das Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umwandelten. Die Kommission hält fest, dass der Bundesregierung zufolge den Kapitalerhöhungen weder ein Geschäftsplan noch langfristige Rentabilitätsaussichten zugrunde lagen.
121. Daher kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Investition marktkonform ist. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der FLH durch die Kapitalerhöhungen ein Vorteil erwuchs.

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

Schlussfolgerung

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

- des Frachtvolumens prognostiziert. Im Jahr 2007 lag das Passagieraufkommen bei 2,7 Mio. Fluggästen, und Schätzungen zufolge wird diese Zahl 2020 auf rund 4,6 Mio. angestiegen sein. Auch für den Frachtverkehr wird ein Anstieg vorausgesagt, vor allem angesichts weiterer Nachtflugbeschränkungen an anderen deutschen Flughäfen (Frankfurt/Main u. a.).
136. Jedoch konnte die Bundesregierung nicht nachweisen, dass alle von ihr geplanten und finanzierten Infrastrukturinvestitionen für die Erreichung der von ihr gesetzten Ziele notwendig sind und dass das Projekt nicht unverhältnismäßig umfangreich oder aufwändig ist.
137. Aus diesen Gründen gelangt die Kommission zu der vorläufigen Auffassung, dass die fragliche Infrastruktur notwendig ist. Auf der Grundlage der sehr begrenzten Informationen hat die Kommission jedoch Zweifel, ob das in Rede stehende Projekt dem gesetzten Ziel angemessen ist. Sie fordert die Bundesregierung daher auf, zusätzliche Informationen zu übermitteln, die es der Kommission erlauben, die Angemessenheit des Projekts im Lichte der gesetzten Ziele zu beurteilen.
- (iii) *Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend*
138. In der Mitte Europas gelegen, verfügt der Flughafen mit einem Markt mit rund 7 Mio. Einwohnern im Umkreis von 100 km und seiner Anbindung an ein Schienen- und Straßennetz über ein großes Wachstumspotenzial. Der Luftfrachtsektor verzeichnet, wie oben ausgeführt, erhebliche Zuwachsraten (im internationalen Passagierflugverkehr lag das durchschnittliche Wachstum zwischen 2007 und 2011 bei ca. 5,0 %, im Frachtbereich bei 4,3 %) ⁽¹⁾. Durch Nachtflugbeschränkungen sind der aktuellen Flughafenkapazität jedoch Grenzen gesetzt.
139. Die Bundesregierung rechnet mit einem Anstieg der Passagierzahlen und des Frachtvolumens am Flughafen Leipzig/Halle bis 2020 auf rund 4,6 Mio. Passagiere bzw. 1,14 Mio. Tonnen.
140. Somit bestehen mittelfristig gute Perspektiven für die Nutzung der neuen Infrastruktur, insbesondere in Verbindung mit der vorhandenen Infrastruktur, die durch die geplanten Arbeiten optimiert werden wird.
141. Vor diesem Hintergrund und angesichts der vorangegangenen Ausführungen dürften die Nutzungsperspektiven für den Flughafen Leipzig/Halle mittelfristig gut sein.
- (iv) *Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur*
142. Um auszuschließen, dass die Beihilfen für den Flughafen an die Nutzer der Infrastruktur weitergeleitet werden, hat die Bundesregierung bestätigt, dass alle potenziellen Nutzer (Fluggesellschaften und Luftfrachtunternehmen) einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten.
143. Nicht bestätigt hat die Bundesregierung hingegen, dass volumenabhängige Preisnachlässe gewährt werden, und ob diese dann so ausgestaltet sind, dass sie nicht *de facto* nur eine Fluggesellschaft begünstigen, sondern Größenvorteile oder andere Kosteneinsparungen widerspiegeln bzw. in irgend einer Weise einer ökonomischen Logik folgen, so dass es für den Flughafenbetreiber wirtschaftlich von Vorteil ist, sie zu gewähren ⁽²⁾.
144. Die Kommission kann beim derzeitigen Sachstand nicht feststellen, dass alle Nutzer des Flughafens einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten. Die Kommission ersucht die Bundesregierung um weitere Informationen über volumenabhängige Preisnachlässe.
- (v) *Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft*
145. Nach Randnummer 15 der Flughafen-Leitlinien 2005 fällt der Flughafen in die Kategorie C. Zwar werden Wettbewerb und Handel auf EU-Ebene beeinflusst, doch muss die Kommission feststellen, ob dies in einem Ausmaß geschieht, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen könnte.
146. Die Kommission stellt zunächst fest, dass das angemeldete Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekt zur Optimierung der Flughafenkapazität beiträgt und die Betriebssicherheit und Effizienz verbessert.
147. Wie oben ausgeführt, bestehen an den wichtigsten deutschen Frachtflughäfen, die mit Leipzig/Halle konkurrieren, Kapazitätsengpässe oder Nachtflugbeschränkungen, so dass der künftige Wettbewerb begrenzt ist. Der Flughafen Leipzig/Halle steht jedoch auch im Wettbewerb mit Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten wie Vatry und Brüssel. Die von der Bundesregierung vorgelegten Informationen reichen nicht aus, um die Kommission in die Lage zu versetzen, die Auswirkungen des in Rede stehenden Vorhabens auf diese Flughäfen zu beurteilen ⁽³⁾.
148. Daher kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht feststellen, dass die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission ersucht die Bundesregierung und die Wettbewerber des Flughafens Leipzig/Halle um Vorlage weiterer Informationen über die Auswirkungen der angemeldeten Maßnahmen auf den Wettbewerb zwischen diesen Flughäfen.
- Notwendigkeit der Beihilfe und Anreiz-effekt
149. Um als mit dem Binnenmarkt vereinbar genehmigt zu werden, müssen staatliche Beihilfen für Flughäfen die in den Flughafen-Leitlinien 2005 genannten Vereinbarkeitskriterien erfüllen, sie sollten gleichzeitig jedoch — wie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁾ Beschluss der Kommission vom 4. Juli 2008 in den Beihilfesachen N 152/08 und N 153/08, Pomoc na rozbudowę portu lotniczego Gdańsk-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.

Notification préalable d'une concentration
(Affaire COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV)
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(2011/C 284/04)

1. Le 21 septembre 2011, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG («ECE», Allemagne), contrôlée en dernier ressort par M. Alexander Otto, et l'entreprise Metro Group Asset Management Services («MAMS», Allemagne), filiale à 100 % de Metro AG («Metro», Allemagne), acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement CE sur les concentrations, le contrôle en commun de l'entreprise MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG («MEC», Allemagne) par achat d'actions dans une société nouvellement créée constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- ECE: services de conseil et de gestion concernant l'acquisition, la conception, la planification et la construction de bâtiments commerciaux et d'autres biens immobiliers, ainsi que la location, la gestion, l'exploitation et la vente de ces biens,
- MAMS: services essentiels dans le cadre des activités immobilières du Groupe Metro concernant la gestion, la conception, la location, la construction et l'exploitation des biens appartenant au portefeuille immobilier du Groupe Metro,
- MEC: services de gestion de patrimoine pour les commerces de détail.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement CE sur les concentrations.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopie (+32 22964301), par courrier électronique à l'adresse COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier, sous la référence COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
J-70
1049 Bruxelles
BELGIQUE

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 (le «règlement CE sur les concentrations»).

AUTRES ACTES

COMMISSION EUROPÉENNE

Nouvelle publication d'une demande au titre de l'article 7, paragraphe 5, et de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires

(2011/C 284/05)

La présente publication confère un droit d'opposition conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil ⁽¹⁾. Les déclarations d'opposition doivent parvenir à la Commission dans un délai de six mois à compter de la date de la présente publication.

RÉSUMÉ

RÈGLEMENT (CE) N° 510/2006 DU CONSEIL

«KRAŠKI PRŠUT»

N° CE: SI-PDO-005-0417-29.10.2004

AOP () IGP (X)

Ce résumé présente les principaux éléments du cahier des charges du produit à des fins d'information.

1. Service compétent de l'État membre:

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

Tél. +386 14789109
Fax +386 14789055
Courriel: varnahrana.mkgp@gov.si

2. Groupement:

Nom: GIZ Kraški pršut
Adresse: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Tél. +386 57310300
Fax +386 57310330
Courriel: —
Composition: producteurs/transformateurs (X) autres ()

3. Type de produit:

Classe 1.2 — Produits à base de viande (cuits, salés, fumés, etc.)

4. Cahier des charges:

[résumé des conditions visées à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006]

4.1. Nom:

«Kraški pršut»

⁽¹⁾ JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.

4.2. Description:

Le «Kraški pršut» est un produit affiné à base de viande séchée à l'air, obtenu à partir de cuisses de porc fraîches et entières.

Le «Kraški pršut» se reconnaît par sa forme standard typique. Les cuisses fraîches sont préparées avec la couenne et le gras, sans les pieds. Le poids minimal de la cuisse fraîche doit être de 9 kg. La partie musculaire commence entre 5 à 7 cm sous la tête du fémur (*Caput ossis femoris*). À l'intérieur de la cuisse, la partie musculaire est apparente, la couenne et le gras sont légèrement plus rognés en direction du jarret.

Les conditions climatiques favorables du Karst permettent de sécher les cuisses entières. La production du «Kraški pršut» se caractérise par le salage à sec effectué exclusivement avec du gros sel marin. Ses caractéristiques organoleptiques se développent au cours d'une période de séchage/maturation suffisamment longue et se traduisent par un faible taux d'humidité obtenu grâce à une plus grande déshydratation du produit. Il se caractérise par une teneur en sel relativement élevée (max. 7,4 %) et une texture plus ferme en bouche. Le taux de déshydratation et une période de maturation suffisamment longue confèrent aux tranches de jambon une couleur rouge rosée typique présentant une tonalité plus foncée sur les bords. Son arôme et son goût sont prononcés. Son arôme très prononcé traduit le degré de maturité qui le distingue ainsi des autres jambons.

4.3. Aire géographique:

La région du Karst se situe dans la partie occidentale du centre de la Primorska. Le salage, séchage et la maturation du «Kraški pršut» ont lieu dans l'aire délimitée du Karst où l'on trouve la production traditionnelle des jambons.

L'aire de production est délimitée par une ligne qui part de Kostanjevica na Krasu jusqu'à Opatje selo, se poursuit jusqu'à la frontière avec l'Italie qu'il faut longer jusqu'au passage de frontière de Lipica; elle longe ensuite la route qui mène au village de Lokev, inclus dans l'aire, puis la route vers Divača pour rejoindre les villages de Brestovica pri Povirju, Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve, Kobdilj, avant de traverser Mali Dol en direction de Škrbina, Lipa et Temnica pour enfin revenir à Kostanjevica na Krasu.

4.4. Preuve de l'origine:

Tous les producteurs de «Kraški pršut» doivent produire leur jambon à l'intérieur de l'aire géographique définie pour la production du «Kraški pršut». Pour garantir la traçabilité et la qualité du produit, toutes les phases du processus de production doivent se faire à l'intérieur de l'aire géographique. Les producteurs et les établissements de production du «Kraški pršut» doivent être inscrits dans un registre où figure la quantité de jambon produite par chaque producteur. Toutes les phases du processus de production sont contrôlées par l'organisme de contrôle visé au point 4.7 et qui est accrédité conformément à la norme européenne EN 45011.

Avant le salage de la cuisse fraîche, la couenne est marquée au feu et de manière apparente. Le sceau apposé au feu comporte un numéro de série, le jour, le mois et l'année. Ces indications sont obligatoires et font partie du contrôle de l'ensemble du processus de production et de la traçabilité. Un registre doit être tenu où figure le nombre de jambons produits pour chaque série et pour chaque producteur. Le numéro de série est complété par des données relatives aux contrôles des phases clés du processus de production.

Lorsque la période du séchage/de la maturation est terminée, les jambons sont soumis à des tests organoleptiques et de qualité en laboratoire et la dénomination «Kraški pršut» est apposée sur les jambons. Le sceau sur lequel figure la dénomination «Kraški pršut» est apposé au feu sur la couenne des jambons entiers et en morceaux (demis et quarts), ainsi que le numéro du producteur. Le sceau apposé au feu garantit la qualité et la production dans l'aire géographique délimitée, conformément au cahier des charges et sous le contrôle de l'organisme compétent.

4.5. Méthode d'obtention:

- Aucune race particulière de porcs n'a été définie pour la production du «Kraški pršut».
- Les cuisses fraîches sont sélectionnées et doivent provenir d'animaux abattus depuis un minimum de 24 heures et un maximum de 120 heures; les cuisses abîmées ou pesant moins de 9 kg seront écartées. Elles doivent être conservées à une température située entre -1°C et $+4^{\circ}\text{C}$. Les cuisses congelées ne peuvent pas être utilisées. L'épaisseur du gras de la partie externe de la cuisse fraîche parée, mesurée sous la tête du fémur (*Caput ossis femoris*) ne doit pas être inférieure à 10 mm.

- Marquage du début du salage par l'apposition au feu d'un sceau comportant le jour, le mois et l'année et marquage du numéro de série.
- Phase du salage: la cuisse est massée et vidée de son sang; le salage s'effectue avec du gros sel marin dont la quantité varie en fonction du poids de la cuisse.
- Les cuisses salées sont déposées sur des étagères.
- Les opérations de salage et de post-salage s'effectuent à une température située entre + 1 °C et + 4 °C pendant une durée qui varie en fonction du poids de la cuisse.
- Le sel est enlevé de la surface de la cuisse.
- Phase de séchage à froid avec une circulation d'air dont la température varie entre + 1 °C et + 5 °C.
- Phase de séchage à froid avec une légère circulation d'air dont la température varie entre + 1 °C et + 7 °C; la phase de salage et de séchage à froid dure au minimum 75 jours et le séchage obtenu doit être au minimum de 16 %.
- Les cuisses sont rincées à l'eau chaude, essuyées et préparées pour le séchage/la maturation.
- Rognage, le cas échéant, de la partie musculaire située autour de la tête du fémur (*Caput ossis femoris*) et, aux endroits où l'os iliaque a été retiré.
- Le séchage/la maturation s'effectuent à des températures comprises entre + 12 °C et + 18 °C. L'ensemble du processus de production nécessite au minimum 12 mois pour un poids de départ de 9 kg. La durée de production sera augmentée en fonction du poids.
- La surface musculaire est enduite de graisse à plusieurs reprises au cours de la phase de séchage/maturation. La fréquence de cette opération dépend de la teneur en eau, de la valeur Aw, c'est-à-dire du degré de séchage atteint. Le mélange utilisé se compose de graisse de porc, sel, poivre, farine, auxquels on ajoute, si nécessaire, des antioxydants.
- Mesurage du degré de séchage: il doit être d'environ 33 % au minimum par rapport au poids de départ de la cuisse.
- Les jambons affinés se conservent dans un local sec et aéré. Le jambon présenté en morceaux ou en tranches, emballé sous vide ou sous atmosphère contrôlée, se conserve à une température maximale de + 8 °C.
- Les tests organoleptiques permettant de vérifier la conformité de l'arôme s'effectuent en introduisant dans la partie musculaire du jambon une pointe en os de cheval.
- La teneur en sel (maximale de 7,4 %) et la valeur aw (inférieure à 0,93) sont contrôlées en laboratoire.

Afin de garantir la qualité et le respect des phases spécifiques de production, le «Kraški pršut» peut être présenté désossé, en morceaux (demis ou quarts) et emballé uniquement dans les établissements certifiés pour la production du «Kraški pršut». Le tranchage et l'emballage des tranches sous vide ou sous atmosphère modifiée doivent également avoir lieu dans des établissements certifiés afin de garantir la sécurité microbiologique et les qualités organoleptiques typiques du jambon telles que l'arôme, la couleur et la texture.

4.6. Lien:

L'indication géographique est principalement liée à la tradition de la production du «Kraški pršut» et à sa réputation de longue date.

Le Karst est un plateau accidenté, situé au sud-ouest de la Slovénie. Il forme un ensemble naturel qui se distingue clairement des autres régions voisines. Le Karst a été la première région connue en Europe et dans le monde pour ses phénomènes karstiques. Les sols sont calcaires et les terres arables composées de terre rouge sont rares. C'est dans le Karst que le climat doux de la Méditerranée rencontre l'air froid continental en provenance du nord-est et donne naissance au vent célèbre appelé «bora» qui souffle avec force en direction du golfe de Trieste. La présence permanente de vents en raison du caractère accidenté du plateau karstique et à la proximité immédiate de la mer, le taux relativement bas de l'humidité de l'air, combinés à la composition des sols et à la végétation, ont, depuis longtemps déjà, créé des conditions microclimatiques favorables au séchage de la viande.

Le succès actuel, la réputation et le développement de la production du jambon dans le Karst trouvent leur origine dans les techniques traditionnelles et individuelles utilisées par les agriculteurs. Il semblerait que le séchage de la viande remonte à l'époque des premiers habitants venus s'installer dans la région du Karst. Le développement de Trieste en un important centre urbain et la construction de routes traversant le Karst, comme la liaison Vienne-Trieste, ont augmenté la demande de jambon de la part des commerçants et des aubergistes et en même temps, sa notoriété. La demande et la réputation accrues du produit ont ainsi développé l'intérêt pour la production du «Kraški pršut».

En 1689, Valvasor parlait déjà des habitants du Karst en ces termes:

«Les habitants d'ici s'entraident tant qu'ils le peuvent et vivent dans le dénuement total; ils sont très heureux d'avoir un morceau de lard cru (qu'ils peuvent facilement digérer en raison de leur dur labeur), accompagné d'oignon et d'un maigre quignon de pain noir de son. En certains endroits, ils manquent cruellement de bois et en été, d'eau fraîche.» (Rupel, 1969)

En 1960, dans le livre «Slovensko Primorje», Melik A. écrivait:

«L'élevage de porcs est bien développé dans le Karst. Chacun souhaiterait pouvoir tuer un porc pour satisfaire les besoins de sa famille. L'élevage de porcs est lié à la production alimentaire des potagers et des champs. L'hiver, il y règne une température appropriée et la viande se conserve mieux "cru" et séchée sous la forme du "Kraški pršut».

C'est ainsi qu'à travers les siècles, un savoir-faire fondé sur l'expérience a donné naissance à une tradition. Lors de la production des produits carnés secs, les habitants du Karst recourent toujours et exclusivement à la méthode du salage, en utilisant une quantité modérée de sel qui permet d'équilibrer le caractère sucré-salé du produit. Les cuisses et les épaules sont salées entièrement. Dans les autres régions de Slovénie, la cuisse est en général découpée en morceaux et le salage s'effectue en saumure, en combinant le salage au sel sec et au sel humidifié.

Dans un souci de qualité, la rigueur et le contrôle permanents sont exigés tout le long du processus de production. L'énorme travail individuel a permis de créer une expérience riche qui s'est muée en tradition. La maîtrise des différentes phases de production dans des conditions climatiques naturelles a, au cours du processus de maturation, contribué au développement des qualités organoleptiques typiques du jambon, de son arôme, de son goût, de sa couleur et de sa texture. Ces qualités sont devenues standard et contribuent à la réputation du «Kraški pršut». Le «Kraški pršut» illustre l'union entre l'homme et la nature. Un savoir-faire fondé sur l'expérience acquise au fil du temps a donné au «Kraški pršut» sa forme reconnaissable et ses qualités organoleptiques.

L'achat organisé de jambons date de 1953. Les coopératives agricoles achetaient alors entre 3 000 et 4 000 jambons par an auprès des agriculteurs de la région élargie du Karst. Ils pesaient plus de 8 kg et la durée de séchage et de maturation était d'environ 18 mois. Une partie des jambons étaient exportés vers le marché italien. Les jambons étaient également livrés dans les auberges et les hôtels de Slovénie et ont ainsi permis d'enrichir l'offre du secteur de la restauration. Pour répondre à la demande du marché, des coopératives et des entreprises se sont mises à produire des jambons. Depuis 1963 et jusqu'en 1977, les techniques de salage, fumage et séchage étaient identiques à celles utilisées dans les fermes. C'est également en 1963 que la dénomination «Kraški pršut» a fait son apparition.

L'année 1977 a marqué le début d'une nouvelle ère dans la production du «Kraški pršut» et des autres produits carnés secs, lorsque les producteurs ont commencé à produire leurs spécialités dans des établissements dotés d'installations techniques et appelés «pršutarne». La forme typique du jambon et ses qualités organoleptiques sont le reflet de la culture gastronomique du Karst.

4.7. Organisme de contrôle:

Nom: Bureau Veritas d.o.o.
Adresse: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tél. +386 14757670
Fax +386 14747602
Courriel: info@bureauveritas.si

4.8. *Étiquetage:*

Le sceau portant la dénomination «Kraški pršut» est apposé au feu sur la couenne du jambon entier désossé et non désossé et sur les morceaux de jambons (demis et quarts).

Le «Kraški pršut» se distingue par le logo en forme de jambon stylisé portant la dénomination «Kraški pršut», complété par le numéro d'identification du producteur. Le logo figure sur l'étiquette des produits finaux, à savoir sur le jambon non désossé ou désossé, le jambon en morceaux (demis et quarts) et le jambon en tranches conditionné sous vide ou sous atmosphère modifiée.

Les jambons «Kraški pršut» portent également l'indication «zaščitena geografska označba» (indication géographique protégée) ou le symbole communautaire correspondant, le numéro du certificat et le label de qualité de la République de Slovénie.

Avis à l'attention de Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed et d'Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, ajoutés par le règlement (UE) n° 960/2011 de la Commission à la liste visée aux articles 2, 3 et 7 du règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées au réseau Al-Qaida

(2011/C 284/06)

1. La position commune 2002/402/PESC ⁽¹⁾ invite l'Union à ordonner le gel des fonds et ressources économiques des membres de l'organisation Al-Qaida, ainsi que des personnes, groupes, entreprises et entités qui y sont liés, visés dans la liste qui a été établie conformément aux résolutions 1267(1999) et 1333(2000) du Conseil de sécurité des Nations unies et qui doit être régulièrement mise à jour par le comité des Nations unies créé en application de la résolution 1267(1999).

Figurent sur la liste établie par le comité des Nations unies:

- Al Qaida;
- les personnes physiques et morales, entités, organismes et groupes liés à Al-Qaida; ainsi que
- les personnes morales, organismes et entités appartenant à, contrôlés par ou soutenant de toute autre façon ces personnes, entités, organismes et groupes.

Les actes ou activités indiquant qu'une personne, un groupe, une entreprise ou une entité est «lié(e)» à Al-Qaida englobent:

- a) le fait de participer au financement, à l'organisation, à la facilitation, à la préparation ou à l'exécution d'actes ou d'activités en association avec le réseau Al-Qaida, ou toute cellule, filiale ou émanation ou tout groupe dissident, sous leur nom, pour leur compte ou pour les soutenir;
- b) le fait de fournir, vendre ou transférer des armements et matériels connexes à ceux-ci;
- c) le fait de recruter pour le compte de ceux-ci; ou
- d) le fait de soutenir, de toute autre manière, des actes commis par ceux-ci ou des activités auxquelles ils se livrent.

2. Le 15 septembre 2011, le comité des Nations unies a décidé d'ajouter Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed et Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim à la liste en question. Ces derniers peuvent adresser à tout moment au médiateur des Nations unies une demande de réexamen de la décision par laquelle ils ont été inclus dans cette liste, en y joignant toute pièce justificative utile. Cette demande doit être envoyée à l'adresse suivante:

United Nations — Office of the Ombudsperson
Room TB-08041D
New York, NY 10017
UNITED STATES OF AMERICA
Tél. +1 2129632671
Fax +1 2129631300 / 3778
Courriel: ombudsperson@un.org

Pour de plus amples informations, voir: <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. À la suite de la décision des Nations unies visée au point 2, la Commission a adopté le règlement (UE) n° 960/2011 ⁽²⁾, qui modifie l'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées au réseau Al-Qaida ⁽³⁾. La modification, effectuée conformément à l'article 7, paragraphe 1, point a), et à l'article 7 bis, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 881/2002, comporte l'ajout de Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed et d'Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim à la liste des personnes énumérées à l'annexe I dudit règlement (annexe I).

⁽¹⁾ JO L 139 du 29.5.2002, p. 4.

⁽²⁾ JO L 252 du 28.9.2011, p. 8.

⁽³⁾ JO L 139 du 29.5.2002, p. 9.

Les mesures ci-après, prévues par le règlement (CE) n° 881/2002, s'appliquent aux personnes et aux entités figurant à l'annexe I:

- 1) le gel de tous les fonds et ressources économiques appartenant aux, en possession de ou détenus par les personnes et entités concernées et l'interdiction (pour tout un chacun) de mettre ces fonds et ressources économiques, directement ou indirectement, à leur disposition ou de les utiliser à leur bénéfice [articles 2 et 2 bis ⁽¹⁾]; ainsi que
- 2) l'interdiction d'offrir, de vendre, de fournir ou de transférer, directement ou indirectement, à l'une ou l'autre des personnes et entités concernées, des conseils techniques, une aide ou une formation en rapport avec des activités militaires (article 3).

4. L'article 7 bis du règlement (CE) n° 881/2002 ⁽²⁾ prévoit un processus de réexamen lorsque les personnes, entités, organismes ou groupes inscrits sur la liste formulent des observations à propos des raisons de cette inscription. Les personnes et entités ajoutées à l'annexe I par le règlement (UE) n° 960/2011 peuvent demander à la Commission de leur communiquer les raisons de cette inscription. Cette demande doit être envoyée à l'adresse suivante:

Commission européenne
«Mesures restrictives»
Rue de la Loi 200
1049 Bruxelles
BELGIQUE

5. L'attention des personnes et entités concernées est également attirée sur la possibilité de contester le règlement (UE) n° 960/2011 devant le Tribunal de l'Union européenne, dans les conditions prévues à l'article 263, quatrième et sixième alinéas, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

6. À des fins de bonne administration, l'attention des personnes et entités figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 est attirée sur le fait qu'il est possible de présenter aux autorités compétentes de l'État membre concerné (ou des États membres concernés), énumérées à l'annexe II du règlement, une demande visant à obtenir l'autorisation d'utiliser les fonds et ressources économiques gelés pour couvrir des besoins essentiels ou procéder à certains paiements conformément à l'article 2 bis dudit règlement.

⁽¹⁾ L'article 2 bis a été ajouté par le règlement (CE) n° 561/2003 du Conseil (JO L 82 du 29.3.2003, p. 1).

⁽²⁾ L'article 7 bis a été ajouté par le règlement (UE) n° 1286/2009 du Conseil (JO L 346 du 23.12.2009, p. 42).

Prix d'abonnement 2011 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

| | | |
|---|---|------------------|
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 1 100 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel | 22 langues officielles de l'UE | 1 200 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement | 22 langues officielles de l'UE | 770 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif) | 22 langues officielles de l'UE | 400 EUR par an |
| Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine | Multilingue: 23 langues officielles de l'UE | 300 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, série C — Concours | Langues selon concours | 50 EUR par an |

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>

