

Gazzetta ufficiale

C 284

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

54° anno
28 settembre 2011

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
I <i>Risoluzioni, raccomandazioni e pareri</i>		
PARERI		
Garante europeo della protezione dei dati		
2011/C 284/01	Parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per i bonifici e gli addebiti diretti in euro e che modifica il regolamento (CE) n. 924/2009	1
IV <i>Informazioni</i>		
INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA		
Commissione europea		
2011/C 284/02	Tassi di cambio dell'euro	5

IT

Prezzo:
3 EUR

(segue)

V *Avvisi*

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2011/C 284/03	Aiuti di Stato — Germania — Aiuto di Stato SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Finanziamento di interventi infrastrutturali nell'aeroporto di Lipsia/Halle (2) — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

ALTRI ATTI

Commissione europea

2011/C 284/05	Ripubblicazione di una domanda ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 5, e dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 510/2006 del Consiglio relativo alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine dei prodotti agricoli e alimentari	25
2011/C 284/06	Avviso destinato a Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed e Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, che sono stati aggiunti all'elenco di cui agli articoli 2, 3 e 7 del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alla rete Al-Qaeda, in forza del regolamento (UE) n. 960/2011 della Commissione	30



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

PARERI

GARANTE EUROPEO DELLA PROTEZIONE DEI DATI

Parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per i bonifici e gli addebiti diretti in euro e che modifica il regolamento (CE) n. 924/2009

(2011/C 284/01)

IL GARANTE EUROPEO DELLA PROTEZIONE DEI DATI,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 16,

vista la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare gli articoli 7 e 8,

vista la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽¹⁾,

vista la richiesta di parere ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati ⁽²⁾,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

1. INTRODUZIONE

1. Il 16 dicembre 2010 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per i bonifici e gli addebiti diretti in euro e che modifica il regolamento (CE) n. 924/2009 (in appresso «la proposta»).

⁽¹⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31 (in appresso «direttiva 95/46/CE»).

⁽²⁾ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

1.1. Consultazione del GEPD

2. La proposta è stata inviata dalla Commissione al GEPD il 3 gennaio 2011. Il GEPD considera questa comunicazione un richiesta di informazione delle istituzioni e degli organismi comunitari, secondo quanto previsto dall'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del 18 dicembre 2000 concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati [in appresso «regolamento (CE) n. 45/2001»]. In precedenza ⁽³⁾, prima dell'adozione della proposta, la Commissione aveva dato al GEPD la possibilità di esprimere osservazioni informali. Il GEPD accoglie con favore l'apertura del processo, che ha contribuito a migliorare il testo dal punto di vista della protezione dei dati in una fase iniziale. Alcune di tali osservazioni sono state prese in considerazione nella proposta. Il GEPD sarebbe favorevole a un riferimento esplicito alla presente consultazione nel preambolo della proposta.

1.2. La SEPA e il quadro giuridico

3. Dall'istituzione della Comunità economica europea si è registrato un movimento progressivo verso un mercato finanziario europeo più integrato. Nel campo dei pagamenti, le fasi più evidenti sono state l'introduzione dell'euro come valuta comune nel 1999 e l'entrata in circolazione di banconote e monete in euro nel 2002.

4. Tuttavia, finora i pagamenti in euro in contanti di basso valore (fino a 50 000 EUR) vengono ancora gestiti in molti modi diversi nell'Unione europea. Ne consegue che le commissioni per i pagamenti transfrontalieri nell'Unione europea sono in media più elevate rispetto a quelle per i pagamenti nazionali. Un regolamento europeo relativo ai

⁽³⁾ Nel settembre 2010.

pagamenti transfrontalieri in euro [regolamento (CE) n. 2560/2001] ha stabilito, tra gli altri, che le commissioni non possono più essere maggiori per i pagamenti transfrontalieri in euro nell'Unione europea rispetto ai corrispondenti pagamenti nazionali in euro. In risposta a questo regolamento, nel 2002 il settore bancario europeo ha creato il Consiglio europeo per i pagamenti («EPC»), che costituiva l'organismo decisionale e di coordinamento in materia di pagamenti, e ha avviato il progetto dell'area unica dei pagamenti in euro («SEPA»). Nel 2009 il regolamento (CE) n. 924/2009 ha sostituito il regolamento (CE) n. 2560/2001 e ha esteso il principio della parità delle commissioni agli addebiti diretti, che sono diventati possibili a livello transfrontaliero a partire da novembre 2009.

5. Inoltre, la direttiva 2007/64/CE (la «direttiva sui servizi di pagamento») ha lo scopo di armonizzare le normative nazionali relative ai pagamenti nell'Unione europea. L'obiettivo è stabilire condizioni e diritti standardizzati per i servizi di pagamento e rendere i pagamenti transfrontalieri facili, efficienti e sicuri come quelli nazionali effettuati negli Stati membri. La direttiva sui servizi di pagamento si propone inoltre di stimolare la concorrenza aprendo i mercati dei pagamenti a nuovi operatori.
6. La SEPA ha lo scopo di istituire un mercato unico per i pagamenti al dettaglio in euro superando gli ostacoli tecnici, giuridici e di mercato derivanti dal periodo che ha preceduto l'introduzione della moneta unica. Quando la SEPA sarà completata, non esisterà alcuna differenza tra i pagamenti in euro nazionali e quelli transfrontalieri, in quanto saranno tutti nazionali. La SEPA include non soltanto la zona dell'euro, ma tutta l'Unione europea (UE) e Islanda, Liechtenstein, Monaco, Norvegia e Svizzera. Le comunità che si trovano al di fuori della zona dell'euro possono pertanto adottare le norme e le prassi della SEPA per i loro pagamenti in euro.
7. La proposta si applica a bonifici e addebiti diretti. Un bonifico è un pagamento disposto dal pagatore, che invia un'istruzione alla propria banca. La banca trasferisce quindi i fondi alla banca del beneficiario. Questo processo può avvenire tramite vari intermediari. Nel caso degli addebiti diretti, il pagatore preautorizza il beneficiario a prelevare fondi dal suo conto bancario. Il pagatore affida quindi alla propria banca il «mandato» di trasferire fondi sul conto del beneficiario. Gli addebiti diretti sono spesso utilizzati per i pagamenti ricorrenti, come le bollette, ma possono essere utilizzati anche per pagamenti una tantum. In questo caso, il pagatore autorizza un singolo pagamento.

1.3. La SEPA e il regime di protezione dei dati dell'UE

8. L'introduzione e lo sviluppo della SEPA comportano varie operazioni di trattamento di dati: nomi, numeri di conti bancari, contenuto dei contratti devono essere scambiati

direttamente tra pagatori e beneficiari e indirettamente attraverso i rispettivi prestatori dei servizi di pagamento per garantire la corretta esecuzione dei trasferimenti. A questo scopo, la proposta include anche un articolo relativo «all'interoperabilità» che sostiene la creazione di norme standard per le operazioni nazionali e transfrontaliere, e dichiara esplicitamente che il trattamento dei bonifici e degli addebiti diretti non deve essere frenato da ostacoli tecnici. I vari operatori economici coinvolti nelle attività oggetto della proposta sono assoggettati alle diverse normative nazionali di recepimento della direttiva 95/46/CE.

9. Il GEPD sottolinea che lo scambio e il trattamento dei dati personali relativi ai pagatori e ai beneficiari e con i vari prestatori di servizi di pagamento devono rispettare i principi di necessità, proporzionalità e limitazione delle finalità. Il passaggio di dati attraverso i vari intermediari deve anche rispettare i principi di riservatezza e di sicurezza del trattamento, ai sensi degli articoli 16 e 17 della direttiva 95/46/CE.
10. La proposta introduce anche un nuovo ruolo per le autorità nazionali competenti stabilendo che devono controllare il rispetto del regolamento e adottare tutte le misure necessarie per assicurare detto rispetto. Pur essendo fondamentale per garantire un'efficace attuazione della SEPA, questo ruolo potrebbe anche comportare l'attribuzione di poteri più ampi per un ulteriore trattamento di dati personali da parte delle autorità. Anche in questo ambito, l'accesso ai dati personali da parte delle autorità nazionali competenti deve rispettare i principi di necessità, proporzionalità e limitazione delle finalità.
11. Anche se la proposta non dovrebbe introdurre disposizioni troppo dettagliate sul rispetto dei principi di protezione dei dati, che è garantito dall'applicabilità alle operazioni di trattamento delle normative nazionali di recepimento della direttiva 95/46/CE, il GEPD suggerisce alcuni miglioramenti del testo allo scopo di chiarirlo.

2. OSSERVAZIONI SPECIFICHE

2.1. Considerando 26

12. Il GEPD accoglie con favore il fatto che nel considerando 26 della proposta si faccia menzione della direttiva 95/46/CE. Tuttavia, per tener conto del fatto che le varie normative nazionali di recepimento della direttiva sono i riferimenti adeguati e per sottolineare che le operazioni di trattamento dei dati devono essere effettuate conformemente alle normative di recepimento, il testo del considerando potrebbe essere modificato nel seguente modo: «I trattamenti di dati personali effettuati ai sensi del presente regolamento devono essere conformi alle pertinenti normative nazionali di recepimento della direttiva 95/46/CE».

2.2. Articoli 6, 8, 9 e 10: poteri delle autorità nazionali competenti

13. L'articolo 6 della proposta introduce un divieto di applicazione alle operazioni di addebito diretto di commissioni interbancarie multilaterali ⁽¹⁾ o di altra forma di remunerazione avente oggetto o effetto equivalente. Inoltre, per le operazioni di addebito diretto che non possono essere eseguite correttamente da un prestatore di servizi di pagamento perché rigettate (*rejected*), rifiutate (*refused*), restituite (*returned*) o rinviate (*reversed*) (operazioni R), può essere applicata una commissione interbancaria multilaterale purché siano rispettate alcune condizioni.
14. L'articolo 8 della proposta introduce obblighi per il pagatore che utilizza il bonifico e per il beneficiario che utilizza gli addebiti diretti. Il pagatore non può rifiutare di effettuare bonifici verso conti di pagamento in essere presso prestatori di servizi di pagamento situati in un altro Stato membro e raggiungibili ⁽²⁾ conformemente all'articolo 3. Il beneficiario che riceve fondi sul suo conto di pagamento da altri conti di pagamento in essere presso prestatori di servizi di pagamento situati nello stesso Stato membro non può rifiutare di ricevere addebiti diretti da conti di pagamento in essere presso prestatori di servizi di pagamento situati in un altro Stato membro.
15. L'articolo 9 della proposta prevede che gli Stati membri designino le autorità competenti responsabili di assicurare il rispetto del regolamento. Tali autorità devono essere dotate di tutti i poteri necessari all'adempimento delle loro funzioni, controllare il rispetto del regolamento e adottare tutte le misure necessarie per assicurare detto rispetto. Inoltre, l'articolo 9, paragrafo 3, prevede che gli Stati membri che abbiano sul loro territorio più autorità competenti per le questioni di cui al regolamento assicurino che tali autorità cooperino strettamente tra loro in maniera tale da svolgere efficacemente le loro funzioni. L'articolo 10 introduce l'obbligo per gli Stati membri di stabilire norme riguardanti le sanzioni applicabili alle violazioni del regolamento e di garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
16. Sulla base di tali articoli, le autorità nazionali avranno il potere di controllare possibili violazioni degli obblighi previsti dalla proposta e di applicare sanzioni, fra cui sanzioni legate all'obbligo di cui agli articoli 6 e 8. Tale potere ha

ripercussioni potenzialmente ampie sulla vita privata delle persone fisiche dal punto di vista della protezione dei dati: le autorità potrebbero avere un accesso generalizzato alle informazioni su qualsiasi trasferimento di fondi (sia esso tramite bonifico o addebito diretto) tra persone fisiche per verificare se vengono applicate illecitamente commissioni interbancarie multilaterali o se viene opposto un rifiuto, in contrasto con gli obblighi di cui agli articoli 6 e 8. Tale potere comporta il trattamento di dati personali (nomi delle persone fisiche interessate, numero di conto bancario e importi dei fondi da ricevere o da trasferire).

17. Sebbene il trattamento di dati personali in questo contesto debba essere conforme alle normative nazionali di recepimento della direttiva 95/46/CE, il GEPD desidera sottolineare che l'obbligo di controllo dovrebbe già essere valutato nella proposta alla luce del principio di proporzionalità e necessità sancito dall'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 95/46/CE. A questo proposito, se si considerano in particolare gli articoli 6 e 8, il GEPD è del parere che sarebbe più proporzionato introdurre un sistema in base al quale il trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti si attiverebbe soltanto in casi specifici. Ciò significherebbe che l'intervento dell'autorità — e quindi il trattamento dei dati personali di un pagatore e/o un beneficiario — sarebbe effettuato principalmente quando esiste un motivo specifico, come nel caso in cui il pagatore o il beneficiario presenti un reclamo contro una violazione dell'articolo 6 o dell'articolo 8, o nel contesto di un'inchiesta di propria iniziativa mirata, eventualmente sulla base di informazioni fornite da una terza parte.
18. L'efficacia del controllo di conformità sarebbe garantita istituendo un meccanismo che consenta alla persona interessata di presentare un reclamo o a una terza parte di fornire informazioni e di ottenere rapidamente la risposta dell'autorità, eventualmente un'ingiunzione all'altra parte di ottemperare agli obblighi di cui agli articoli 6 e 8. In effetti, la proposta introduce già all'articolo 11 disposizioni relative a procedure extragiudiziali di reclamo e di ricorso adeguate ed efficaci per la composizione di controversie tra gli utenti dei servizi di pagamento e i prestatori di tali servizi (che riguardano il caso dell'articolo 6). Per incoraggiare il rispetto degli obblighi di cui all'articolo 8 senza introdurre un ampio accesso generalizzato ai dati personali da parte delle autorità nazionali, il GEPD suggerisce che le disposizioni dell'articolo 11 riguardino anche le controversie tra pagatori e beneficiari.
19. Il GEPD sottolinea inoltre che le attività di controllo possono comportare trasferimenti di dati personali tra autorità nazionali competenti di vari Stati membri nel contesto della «stretta cooperazione» di cui all'articolo 9, paragrafo 3. Tenuto conto degli ampi poteri attribuiti alle autorità nazionali ai fini del controllo del rispetto del regolamento (e anche nel caso in cui fossero introdotte le limitazioni relative agli articoli 6 e 8 suggerite in precedenza), il GEPD

⁽¹⁾ La «commissione interbancaria multilaterale» è l'importo pagato dal prestatore di servizi di pagamento del beneficiario al prestatore di servizi di pagamento del pagatore nel contesto di un addebito diretto.

⁽²⁾ Questo requisito è inteso a garantire che un prestatore di servizi di pagamento raggiungibile per un'operazione di bonifico o di addebito diretto nazionale sia raggiungibile anche per le operazioni di bonifico e di addebito diretto disposte mediante un prestatore di servizi di pagamento situato in qualsiasi altro Stato membro (articolo 3 della proposta).

suggerisce che il testo indichi esplicitamente che il trasferimento di dati personali tra le autorità nazionali deve rispettare i principi di protezione dei dati pertinenti. In particolare, i trasferimenti non devono essere effettuati in blocco, ma soltanto in relazione a casi specifici in cui esiste già il sospetto apparente di una possibile violazione del regolamento. Pertanto, all'articolo 9, paragrafo 3, potrebbe essere aggiunta la seguente frase: «I trasferimenti di dati personali tra autorità competenti nel contesto di tale stretta cooperazione sono effettuati soltanto in casi specifici quando esiste il ragionevole sospetto di una violazione del regolamento e nel rispetto dei principi di necessità, proporzionalità e limitazione delle finalità».

2.3. Allegato

20. L'allegato della proposta stabilisce i requisiti tecnici da rispettare per i bonifici e gli addebiti diretti ai sensi dell'articolo 5 della proposta. Lo scopo dell'introduzione di tali requisiti è disporre di formati di identificazione e di comunicazione armonizzati per garantire l'interoperabilità delle operazioni di bonifico e di addebito diretto tra gli Stati membri.
21. In questo contesto, il trattamento di dati personali da parte degli intermediari (i prestatori di servizi di pagamento) viene effettuato in varie occasioni ⁽¹⁾:
- a) articolo 2, lettera b): per i bonifici, i dati che devono essere trasferiti dal pagatore al suo prestatore di servizi di pagamento e trasmessi lungo la catena di pagamento al beneficiario sono: il nome del pagatore e/o l'IBAN del conto del pagatore, l'importo del bonifico, il nome e l'IBAN del beneficiario ed eventuali informazioni sulla rimessa;
 - b) articolo 3, lettera b): per gli addebiti diretti, i dati che devono essere trasferiti dal beneficiario al suo prestatore di servizi di pagamento e quindi da quest'ultimo al prestatore di servizi di pagamento del pagatore ad ogni operazione sono le informazioni relative al mandato ⁽²⁾;
 - c) articolo 3, lettera g): per gli addebiti diretti, i dati che devono essere trasferiti dal beneficiario al suo prestatore di servizi di pagamento e trasmessi lungo la catena di pagamento al pagatore sono: il nome del beneficiario e/o l'IBAN del conto del beneficiario, il nome del pagatore e l'IBAN del suo conto di pagamento.

22. Sebbene i trattamenti di dati personali debbano rispettare le pertinenti normative nazionali di recepimento della direttiva 95/46/CE, il progetto di proposta menziona soltanto che i trasferimenti in relazione alla precedente situazione a) devono essere effettuati «conformemente agli obblighi fissati nella normativa nazionale di recepimento della direttiva 95/46/CE». Per evitare ogni interpretazione errata, il GEPD suggerisce che tale riferimento alla direttiva sia incuso anche in relazione all'articolo 3, lettera b) e all'articolo 3, lettera g). In alternativa, qualora il testo del considerando 26 venga modificato secondo il suggerimento indicato in precedenza, la formulazione dell'articolo 2, lettera b) potrebbe escludere il riferimento alla direttiva 95/46/CE.

3. CONCLUSIONE

23. Il GEPD accoglie con favore il riferimento specifico alla direttiva 95/46/CE contenuto nella proposta. Il GEPD suggerisce tuttavia alcune lievi modifiche del testo per chiarire l'applicabilità dei principi di protezione dei dati alle operazioni di trattamento oggetto della proposta. In particolare:
- il considerando 26 dovrebbe tenere conto del fatto che la normativa nazionale di recepimento della direttiva 95/46/CE è il riferimento adeguato e tutte le operazioni di trattamento di dati devono essere effettuate conformemente a tale normativa di recepimento,
 - il potere di controllo delle autorità nazionali competenti in relazione agli obblighi di cui agli articoli 6 e 8 deve essere limitato a casi specifici, quando esiste il ragionevole sospetto di una violazione del regolamento, mentre per incoraggiare il rispetto degli obblighi di cui all'articolo 8 il meccanismo di ricorso previsto dall'articolo 11 deve essere esteso alle controversie tra pagatore e beneficiario,
 - i riferimenti alla direttiva 95/46/CE contenuti nell'allegato devono essere armonizzati per evitare ogni interpretazione errata.

Fatto a Bruxelles, il 23 giugno 2011

Giovanni BUTTARELLI
Garante europeo aggiunto della protezione dei dati

⁽¹⁾ Il trasferimento del nome o del numero IBAN avviene direttamente dal beneficiario al pagatore in caso di bonifico e dal pagatore al beneficiario in caso di addebito diretto. In entrambi i casi, la legittimità del trattamento è insita nel fatto che è l'interessato che volontariamente trasmette i propri dati.

⁽²⁾ Tali informazioni possono includere il nome del pagatore, il suo indirizzo, il suo numero di telefono e qualsiasi altra informazione relativa al contratto che costituisce il motivo del trasferimento di fondi.

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

27 settembre 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,3579	AUD	dollari australiani	1,3690
JPY	yen giapponesi	103,83	CAD	dollari canadesi	1,3842
DKK	corone danesi	7,4413	HKD	dollari di Hong Kong	10,5816
GBP	sterline inglesi	0,86980	NZD	dollari neozelandesi	1,7228
SEK	corone svedesi	9,1774	SGD	dollari di Singapore	1,7408
CHF	franchi svizzeri	1,2232	KRW	won sudcoreani	1 588,08
ISK	corone islandesi		ZAR	rand sudafricani	10,6747
NOK	corone norvegesi	7,7900	CNY	renminbi Yuan cinese	8,6878
BGN	lev bulgari	1,9558	HRK	kuna croata	7,4930
CZK	corone ceche	24,478	IDR	rupia indonesiana	12 156,12
HUF	fiorini ungheresi	286,36	MYR	ringgit malese	4,2781
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	58,869
LVL	lats lettони	0,7093	RUB	rublo russo	43,3299
PLN	zloty polacchi	4,3720	THB	baht thailandese	41,891
RON	leu rumeni	4,3033	BRL	real brasiliano	2,4513
TRY	lire turche	2,5066	MXN	peso messicano	18,1259
			INR	rupia indiana	66,6390

⁽¹⁾ Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

AIUTI DI STATO — GERMANIA

**Aiuto di Stato SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Finanziamento di interventi infrastrutturali
nell'aeroporto di Lipsia/Halle (2)****Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/C 284/03)

Con lettera del 15 giugno 2011, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato alla Germania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE in relazione alla misura di aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni sulla misura nei cui confronti avvia il procedimento, entro un mese dalla data di pubblicazione della presente sintesi e della lettera che segue, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione Generale Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
Ufficio: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Dette osservazioni saranno comunicate alla Germania. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

PROCEDIMENTO

Con lettera del 12 aprile 2010, le autorità tedesche hanno notificato alla Commissione, per ragioni di certezza giuridica, un progetto di apporto di capitale a favore di Mitteldeutsche Flughafen AG (in appresso «MFAG») e di Flughafen Leipzig/Halle GmbH (in appresso FLH) da parte dei loro soci ⁽¹⁾, per compensare i costi dei progetti infrastrutturali da realizzare presso l'aeroporto di Lipsia/Halle. Con lettere datate 10 giugno 2010, 26 novembre 2010 e 3 marzo 2011 la Commissione ha chiesto

informazioni supplementari sulla misura notificata. Le autorità tedesche hanno fornito le informazioni supplementari il 29 settembre 2010, il 4 gennaio 2011 e il 26 aprile 2011.

DESCRIZIONE DELLE MISURE

I progetti infrastrutturali o connessi all'infrastruttura notificati riguardano in particolare interventi antirumore, realizzazione di aree per lo sbrinamento, costruzione di piste di rullaggio e collegamenti, ampliamento delle aree di stazionamento e degli hangar, costruzione di un nuovo terminal e di un hangar per aerei di piccole dimensioni, costi di progettazione per l'ampliamento delle piste sud e nord, installazioni per animali, miglioramento della funzionalità degli edifici di sicurezza e dei posti di controllo. Secondo le stime i costi totali d'investimento ammontano a 255,6 milioni di EUR. I lavori di costruzione sono già cominciati.

⁽¹⁾ FLH è una controllata di MFAG che ne detiene il 94 %. Le rimanenti quote sono possedute da Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen e Stadt Schkeuditz. Gli azionisti di MFAG sono: Freistaat Sachsen (con il 76,64 % delle quote); Land Sachsen-Anhalt (con il 18,54 %); Stadt Dresden (con il 2,52 %); Stadt Halle (con lo 0,2 %); Stadt Leipzig (con il 2,1 %). Non vi sono azionisti privati.

I progetti infrastrutturali o connessi all'infrastruttura sono stati inizialmente finanziati mediante prestiti di azionisti (erogati dal 2006 fino a oggi), che saranno convertiti in capitale solo dopo l'autorizzazione del finanziamento del progetto infrastrutturale da parte della Commissione europea. Il tasso d'interesse di base sul prestito è l'Euribor a [$<$ 12] mesi. Il premio di rischio (inferiore a 100 punti base) è calcolato a partire dalla media arrotondata dei tassi offerti da tre banche.

Le misure infrastrutturali notificate e il loro finanziamento (prestiti degli azionisti e apporti di capitale) esulano dal campo di applicazione della decisione della Commissione relativa al caso 2008/948/CE del 23 luglio 2008 ⁽¹⁾.

VALUTAZIONE DELLA MISURA

Natura di aiuto dei prestiti degli azionisti

Le autorità tedesche ritengono che i prestiti degli azionisti non costituiscono un aiuto di Stato in quanto gli investimenti pianificati sarebbero considerati misure di sicurezza. Esse sostengono inoltre che i prestiti sono stati concessi a condizioni di mercato.

Nella fase attuale, la Commissione dubita che i progetti previsti siano connessi alla sicurezza e che i prestiti degli azionisti siano stati concessi a condizioni di mercato. Pertanto la Commissione non può concludere che essi siano esenti da aiuti di Stato. In primo luogo, le autorità tedesche non hanno fornito una valutazione del rischio (rating) di FLH. In secondo luogo, per quanto riguarda la valutazione del rischio di MFAG, le autorità tedesche hanno fornito soltanto il verbale di una telefonata con una banca, da cui risulta che MFAG gode della stessa valutazione di rischio dei Länder. In terzo luogo, il premio di rischio inferiore a 100 punti base è inferiore al margine di rischio in base alla comunicazione sul tasso di riferimento. La Commissione dubita inoltre che il ricorso al tasso Euribor a [$<$ 12] mesi possa essere giustificato nel caso di specie poiché, in normali condizioni di mercato, questo tasso è inferiore ai tassi d'interesse per prestiti di più lunga durata.

Natura di aiuto degli aumenti di capitale

Le autorità tedesche ritengono che finanziare la costruzione di infrastrutture non sia un'attività economica. Nella sentenza sulla causa «aeroporto di Lipsia-Halle» ⁽²⁾, la Corte ha confermato che la gestione di un aeroporto costituisce un'attività economica, della quale la costruzione dell'infrastruttura aeroportuale è parte integrante. Poiché le autorità tedesche hanno affermato che gli aumenti di capitale erano stati effettuati senza basarsi su un piano commerciale e su prospettive di redditività a lungo termine, la Commissione ritiene, in via preliminare, che essi costituiscano un aiuto di Stato.

Compatibilità dell'aiuto

In questa fase la Commissione è del parere che i criteri di necessità e proporzionalità diano adito a seri dubbi nel caso

in esame. Conformemente agli orientamenti in materia aeroportuale del 2005 ⁽³⁾, l'aeroporto di Lipsia/Halle, gestito da FLH, è un aeroporto di categoria C, un grande aeroporto regionale. Dal 2008, in seguito alla costruzione della pista sud, l'aeroporto Lipsia/Halle è principalmente un aeroporto per il traffico di merci che serve DHL express, Lufthansa cargo e altri operatori del trasporto merci. Nel 2009 sono state trasportate circa 524 mila tonnellate di merci. L'intensità di aiuto notificata è del 100 %.

Al momento, le autorità tedesche non hanno fornito un piano commerciale dell'aeroporto da cui risultino la necessità e la proporzionalità di un'intensità di aiuto del 100 %. Di conseguenza la Commissione non è attualmente in grado di valutare adeguatamente il fallimento di mercato nel caso in esame.

Inoltre, alcuni dei progetti di investimento sono già stati ultimati. Ciò solleva seri dubbi circa la necessità dell'aiuto in quanto il beneficiario è stato in grado di finanziare i progetti infrastrutturali in oggetto senza risorse statali.

La Commissione osserva inoltre che alcune delle misure in questione sembrano soddisfare gli standard regolamentari o altri requisiti obbligatori per la gestione di un aeroporto o sono connesse all'ordinaria gestione dell'aeroporto. La Commissione dubita pertanto che i criteri di necessità e proporzionalità dell'aiuto siano soddisfatti.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene che nel caso di specie non siano soddisfatte tutte le condizioni di compatibilità di cui agli orientamenti in materia aeroportuale del 2005. La Commissione ritiene, in via preliminare, che i criteri di necessità e proporzionalità dell'aiuto non siano soddisfatti nel caso in esame. Di conseguenza, essa dubita che il finanziamento degli interventi infrastrutturali notificati possa essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

Alle misure non sembrano applicarsi le altre deroghe previste nel trattato. La Commissione, nella fase attuale, non può pertanto escludere che esse implicino aiuti di Stato illegali e incompatibili.

TESTO DELLA LETTERA

«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⁾ GU L 346 del 23.12.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Cause riunite T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione e T-443/08 Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione (in appresso «causa Lipsia/Halle»), non ancora pubblicate in raccolta; si veda inoltre la causa T-128/98 Aéroports de Paris/Commissione, Racc. 2000, pag. II-3929, confermata dalla Corte di giustizia, causa C-82/01P, Racc. 2002, pag. I-927 e causa T-196/04 Ryanair/Commissione, Racc. 2008, pag. II-3643, punto 88.

⁽³⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

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

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

d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:

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

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

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

e) M8 – Heliport:

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

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

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

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

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

finanziert oder vom Staat selbst oder von einer zwischen-geschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird.

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

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

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

⁽¹⁾ [...]

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

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

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

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

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

- wie privatwirtschaftliche Kapitalgeber gehandelt haben. Es ist zu prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Kapitalgeber, der unter den üblichen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist, für die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte die gleichen oder ähnliche geschäftliche Vereinbarungen eingegangen wäre wie die FLH-Gesellschafter.
114. Im „Stardust Marine“-Urteil stellte der Gerichtshof fest, *„dass man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“* ⁽¹⁾.
115. Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wird von Renditeaussichten geleitet ⁽²⁾. Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gilt in der Regel als eingehalten, wenn Struktur und Zukunftsaussichten des Unternehmens eine normale Rendite in Form von Dividendenzahlungen oder Wertzuwächsen des Kapitals, gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen, innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten lassen.
116. Dabei spielen etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle, da die Kommission bei der Würdigung, ob es sich bei der Maßnahme um eine Beihilfe handelt, prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“* ⁽³⁾.
117. Die Kommission muss sich daher bei der Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in die Lage der fraglichen öffentlichen Stellen zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung versetzen.
118. In der vorliegenden Sache, bei der es um Investitionen in Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekte geht, stellt Deutschland offenbar die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Frage. Sie macht geltend, dass dieser Grundsatz nicht auf Verkehrsinfrastrukturen anwendbar sei, da es hier keine vergleichbaren privatwirtschaftlichen Kapitalgeber gebe. Nach Angaben Deutschlands hätten privatwirtschaftliche Kapitalgeber kein Interesse an Flughäfen, und schon gar nicht, wenn umfangreiche Investitionen notwendig seien. Dies würde bedeuten, dass Investitionen, die private Betreiber nicht tätigen würden, automatisch nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fallen würden. In der Rechtsprechung der europä-
- schen Gerichte wurde jedoch klargestellt, dass Investitionen in wirtschaftliche Tätigkeiten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber nicht ausüben würde, Elemente staatlicher Beihilfe enthalten ⁽⁴⁾.
119. Dieser Argumentation kann die Kommission nicht zustimmen. Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers kann nicht ausgeschlossen werden, nur weil der Privatsektor sich an der Finanzierung von Flughafeninfrastrukturen nicht beteiligt. Eine wirtschaftlich schwierige Situation entbindet den öffentlichen Kapitalgeber nicht davon, so umsichtig zu handeln wie es ein privater Kapitalgeber in derselben Situation getan hätte.
120. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass die FLH-Gesellschafter als marktwirtschaftliche Privatinvestoren handelten, indem sie das Eigenkapital des Flughafens erhöhten und das Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umwandelten. Die Kommission hält fest, dass der Bundesregierung zufolge den Kapitalerhöhungen weder ein Geschäftsplan noch langfristige Rentabilitätsaussichten zugrunde lagen.
121. Daher kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Investition marktkonform ist. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der FLH durch die Kapitalerhöhungen ein Vorteil erwuchs.

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

Schlussfolgerung

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notwendigkeit der Beihilfe und Anreiz-effekt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

4. BESCHLUSS

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

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

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

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

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

Notifica preventiva di una concentrazione
(Caso COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/C 284/04)

1. In data 21 settembre 2011 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG («ECE», Germania), da ultimo controllata da Alexander Otto e Metro Group Asset Management Services («MAMS», Germania), una controllata al 100 % di Metro AG («Metro», Germania), acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento comunitario sulle concentrazioni, il controllo comune di MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG («MEC», Germania) mediante acquisto di quote in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

- ECE: servizi di consulenza e gestione in materia di acquisizione, sviluppo, progettazione e costruzione di edifici commerciali e altri beni immobili nonché la locazione, la gestione, lo sfruttamento e la cessione di tali immobili,
- MAMS: fornitura di servizi essenziali all'interno del comparto immobiliare di Metro Group per l'amministrazione, lo sviluppo, la locazione, la costruzione e lo sfruttamento dei beni facenti parte del portafoglio immobiliare di Metro Group,
- MEC: attività di gestione del patrimonio per attività commerciali al dettaglio.

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento comunitario sulle concentrazioni. Tuttavia, si riserva la decisione finale al riguardo.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax (+32 22964301), per e-mail all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento comunitario sulle concentrazioni»).

ALTRI ATTI

COMMISSIONE EUROPEA

Ripubblicazione di una domanda ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 5, e dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 510/2006 del Consiglio relativo alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine dei prodotti agricoli e alimentari

(2011/C 284/05)

La presente pubblicazione conferisce il diritto di opporsi alla cancellazione a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 510/2006 del Consiglio ⁽¹⁾. Le dichiarazioni di opposizione devono pervenire alla Commissione entro sei mesi dalla data della presente pubblicazione.

SCHEMA RIEPILOGATIVA

REGOLAMENTO (CE) N. 510/2006 DEL CONSIGLIO

«KRAŠKI PRŠUT»

N. CE: SI-PDO-005-0417-29.10.2004

DOP () IGP (X)

La presente scheda riepilogativa presenta a fini informativi gli elementi principali del disciplinare.

1. Servizio competente dello Stato membro:

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

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

2. Richiedente:

Nome: GIZ Kraški pršut
Indirizzo: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Tel. +386 57310300
Fax +386 57310330
E-mail: —
Composizione: produttori/trasformatori (X) altro ()

3. Tipo di prodotto:

Classe 1.2. Prodotti a base di carne (riscaldati, salati, affumicati, ecc.)

4. Disciplinare:

[sintesi dei requisiti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 510/2006].

4.1. Nome:

«Kraški pršut».

(1) GU L 93 del 31.3.2006, pag. 12.

4.2. Designazione:

Il «Kraški pršut» (prosciutto del Carso) è un prodotto a base di carne asciugato/stagionato all'aria, ottenuto da cosce intere di maiale fresche.

Il «Kraški pršut» si caratterizza per la sua forma inconfondibile e omogenea. Le cosce fresche vengono preparate senza zampino, con la cotenna e il relativo grasso. La coscia fresca deve pesare almeno 9 kg. Le fasce muscolari superano di 5-7 cm dita la testa del femore («sottonoce» — *Caput ossis femoris*). Nella parte interna della coscia la sostanza muscolare è visibile, mentre la cotenna e il grasso vengono tagliati un po' più verso lo stinco.

Le favorevoli condizioni climatiche carsiche consentono l'asciugatura delle cosce intere. Una caratteristica del «Kraški pršut» è la salatura a secco, utilizzando esclusivamente sale marino grosso. Il processo di asciugatura/stagionatura è sufficientemente lungo da permettere lo sviluppo delle peculiari caratteristiche organolettiche, che si traducono in un minor tasso di umidità grazie al maggior grado di disidratazione. Inoltre il prodotto si caratterizza per il tenore di sale relativamente elevato (7,4 %) nonché per la struttura più robusta delle fette percepita al palato. Il grado di disidratazione e il processo di stagionatura sufficientemente lungo contribuiscono al raggiungimento del caratteristico colore rosso rosato, tendente a una totalità più scura sui bordi. Profumo e gusto sono pieni. La vivacità dell'aroma, estremamente pronunciata, è caratteristica per il grado di maturazione, che lo contraddistingue da altri prosciutti.

4.3. Zona geografica:

La zona del Carso si estende nella parte occidentale della «Primorska» (regione del Litorale) centrale. La salatura, l'asciugatura e la stagionatura del «Kraški pršut» si svolgono rigorosamente all'interno della zona carsica, dove vengono tradizionalmente prodotti questi prosciutti.

La zona di produzione è compresa tra Castagnevizza del Carso (Kostanjevica na Krasu) e Opacchiasella (Opatje Selo), prosegue fino alla frontiera con l'Italia e lungo la stessa fino al passaggio frontaliero di Lipizza (Lipica), quindi percorre la strada che porta all'abitato di Loqua (Lokev), che rientra nella zona di produzione, e la strada per Divaccia (Divača), da qui prosegue al villaggio di Bresovizza Marenzi (Brestovica pri Povirju) e ai centri abitati di Storie (Štorje), Casigliano di Sesana (Kazlje), Dobraule di Santa Croce (Dobravlje), Paniqua (Ponikve) e Cobdil San Gregorio (Kobdilj), attraversando Vallepiccola (Mali Dol), a Scherbina (Škrbina), Lippa di Comeno (Lipa) e Temenizza (Temnica), per tornare infine a Castagnevizza del Carso (Kostanjevica na Krasu).

4.4. Prova dell'origine:

Tutti i produttori del «Kraški pršut» devono produrre il prosciutto all'interno dell'area geografica prescritta per la produzione del «Kraški pršut». Per garantirne la tracciabilità e la qualità, tutte le fasi della produzione si svolgono all'interno della zona geografica in questione. I produttori e le aziende che producono il «Kraški pršut» vengono iscritte in un apposito registro. Per ciascun produttore viene iscritta nel registro la quantità di prosciutti prodotti. Su ciascuna fase di produzione vigila l'organismo di controllo di cui al punto 4.7., accreditato conformemente alla norma EN 45011.

Dopo la salatura, la coscia fresca viene contrassegnata con un marchio a fuoco impresso sulla cotenna. Il marchio riporta inoltre numero di serie, giorno, mese e anno di produzione. Si tratta di indicazioni obbligatorie, parte integrante del controllo dell'intero processo di produzione e della tracciabilità del prodotto. La quantità di prosciutti prodotti da ciascun produttore per ciascuna serie deve essere iscritta in un registro. Il numero di serie è accompagnato dai dati relativi ai controlli delle fasi chiave del processo di produzione.

Il periodo di asciugatura/stagionatura è seguito dagli esami eseguiti in laboratorio per valutare le caratteristiche organolettiche e qualitative dei prosciutti nonché dall'apposizione della designazione «Kraški pršut». La designazione «Kraški pršut» e il numero del produttore sono impressi sulla cotenna dei prosciutti interi, dei mezzi prosciutti e dei quarti di prosciutto. Il marchio a fuoco garantisce la qualità e la produzione nella zona geografica delimitata secondo quanto disposto dal disciplinare di produzione nonché sotto il controllo dell'organismo preposto.

4.5. Metodo di ottenimento:

- Per la produzione del «Kraški pršut» non è prescritta alcuna particolare razza di suini.
- Le cosce fresche vengono selezionate dopo un tempo minimo di 24 ore e un tempo massimo 120 ore dall'abbattimento; le cosce in stato imperfetto e le cosce di peso inferiore a 9 kg vengono eliminate. Le cosce devono essere conservate a una temperatura compresa tra $-1\text{ }^{\circ}\text{C}$ e $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$. Non è consentito l'uso di cosce surgelate. Lo spessore del grasso nella parte esterna della coscia misurato in corrispondenza della testa del femore («sottonoce» — *Caput ossis femoris*), non deve essere inferiore a 10 mm.

- La salatura inizia mediante l'apposizione di un marchio a fuoco che indica il giorno, il mese, l'anno e il numero di serie.
- Procedimento di salatura a secco; massaggio, eliminazione del sangue, salatura con sale marino grosso in quantità dipendente dal peso della coscia.
- Le cosce salate vengono deposte su di un ripiano.
- Salatura e presalatura avvengono a una temperatura compresa tra + 1 °C e + 4 °C, per un tempo dipendente dal peso della coscia.
- Rimozione del sale dalla superficie della coscia.
- Fase di asciugatura a freddo con circolazione di aria a temperatura compresa tra + 1 °C e + 5 °C.
- Fase di asciugatura a freddo con lieve circolazione di aria a temperatura compresa tra + 1 °C a + 7 °C; la fase di salatura con la fase di asciugatura a freddo dura almeno 75 giorni, il tasso di asciugatura deve arrivare almeno al 16 %.
- Risciacquo delle cosce con acqua calda, asciugatura e preparazione per la fase di asciugatura/stagionatura.
- Rifilatura volta a eliminare la fascia muscolare posta intorno alla testa del femore («sottonoce» — *Caput ossis femoris*) nonché, se necessario, nelle zone dove si trovava l'osso iliaco.
- Asciugatura/stagionatura a temperatura compresa tra + 12 °C e + 18 °C. Il tempo complessivo minimo di produzione per un peso iniziale di 9 kg è di 12 mesi, mentre in caso di pezzature superiori il tempo di produzione aumenta proporzionalmente.
- La sugnatura delle fasce muscolari avviene in più fasi durante l'asciugatura/stagionatura. L'intensità della sugnatura dipende dal tenore idrico, dal valore AW e dal grado di asciugatura raggiunto. Per la sugnatura viene utilizzato un composto di grasso di maiale, sale, pepe, farina e, se necessario antiossidanti.
- Misurazione del grado di asciugatura; il grado di asciugatura indicativo minimo da raggiungere è il 33 %, rispetto al peso iniziale della coscia.
- I prosciutti stagionati vengono conservati in un locale secco e areato. Il prosciutto affettato o in tranci, confezionato sottovuoto o in atmosfera controllata, viene conservato a una temperatura di + 8 °C.
- Le prove olfattive volte a verificare la conformità dell'aroma vengono eseguite facendo penetrare nella massa muscolare un ago di osso di cavallo.
- Il tenore di sale (massimo consentito: 7,4 %) e il valore AW (deve essere inferiore a 0,93) vengono verificati in laboratorio.

Per tutelare la qualità e la specificità delle fasi di produzione, il «Kraški pršut» può essere disossato, sezionato (mezzi prosciutti o quarti di prosciutto) e imballato per la vendita unicamente presso gli stabilimenti abilitati alla produzione del «Kraški pršut». Al fine di garantire la sicurezza microbiologica e le tipiche caratteristiche organolettiche del prosciutto, quali l'aroma, il colore e la consistenza, anche l'affettatura e il confezionamento dell'affettato sottovuoto o in atmosfera controllata devono avvenire presso stabilimenti abilitati.

4.6. Legame:

L'indicazione geografica si basa soprattutto sulla tradizione della produzione del «Kraški pršut» nonché sulla sua rinomanza di lunga data.

Il Carso è un altopiano accidentato, posto nella parte sudoccidentale della Slovenia. Esso forma un ambiente naturale omogeneo che si distingue spiccatamente dai paesaggi confinanti. Il Carso è stato il primo ambiente naturale a fare conoscere all'Europa e al mondo i fenomeni carsici. I terreni sono calcarei, la quota di terreno arabile, la cosiddetta terra rossa, è estremamente ridotta. Sul Carso il mite clima mediterraneo incontra l'aria fredda continentale che soffia verso il Golfo di Trieste, un vento noto come «kraška burja» (bora). Il terreno accidentato dell'altipiano carsico e la diretta prossimità del mare danno vita a una costante ventilazione, che insieme al tasso relativamente basso di umidità dell'aria e alla composizione del suolo e della vegetazione offrono da sempre condizioni microclimatiche favorevoli all'essiccazione della carne.

L'odierno successo su vasta scala, la buona reputazione e lo sviluppo della produzione di prosciutto nel Carso sono il risultato di tecniche agricole tradizionali e individuali. L'uso di essiccare la carne risale all'epoca dei primi insediamenti abitativi sul Carso. Lo sviluppo di Trieste come grande centro urbano e di comunicazione nonché il collegamento diretto Vienna — Trieste, che attraversava il Carso, fecero lievitare la domanda di prosciutti da parte dei commercianti e degli albergatori. La domanda e la buona reputazione hanno quindi contribuito a incrementare l'interesse per la produzione del «Kraški pršut».

Già Johann Weichard Valvasor, nel 1689, osservava a proposito degli abitanti del Carso:

«Gli abitanti di questi luoghi si arrangiano come possono, e vivono nella più totale indigenza; sono assai contenti se possono disporre di un pezzo di lardo crudo (che grazie al loro instancabile lavoro digeriscono facilmente), di qualche cipolla e di un tozzo di rozzo pane nero a base di crusca di frumento, insapore e granuloso. In alcuni luoghi la sofferenza è tale che manca anche la legna da ardere e, d'estate, l'acqua di fonte.» (Rupel, 1969)

Nel 1960 A. Melik, nella sua opera «Slovensko Primorje», scriveva:

«Sul Carso l'allevamento dei suini è ben sviluppato. Ciascun proprietario desidera poter macellare un maiale per soddisfare le proprie necessità. L'allevamento dei suini è collegato con la produzione alimentare negli orti e sui campi. Gli inverni si contraddistinguono per la temperatura ideale, e le carni si conservano al meglio "crude" ed essiccate in forma di "Kraški pršut".»

Nel corso del tempo è stata così plasmata un'abilità tecnica che ha dato vita a una tradizione. Nella produzione di carni essiccate i carsolini ricorrono sempre esclusivamente alla salatura, utilizzando quantità moderate di sale, in modo che il sapore del prodotto raggiunga un equilibrio tra dolce e salato. Le cosce e le spalle vengono salate integralmente. Per contro, nelle altre regioni della Slovenia la coscia viene solitamente suddivisa in pezzi più piccoli, mentre per la salatura si ricorre alla salamoia, combinando il sale secco con il sale umidificato.

Per garantire la qualità, lungo tutte le fasi del processo di produzione sono d'obbligo la massima precisione e un costante controllo. Grazie al lavoro di tanti singoli si è potuto creare un ricco patrimonio di esperienza, che ha dato vita a una tradizione. La capacità di padroneggiare le varie fasi di produzione, nel contesto delle condizioni climatiche naturali, ha contribuito allo sviluppo, nel corso del processo di maturazione, delle caratteristiche proprietà organolettiche del prosciutto (aroma, gusto, colore e consistenza). Tali caratteristiche rappresentano ormai uno standard e contribuiscono alla buona reputazione del «Kraški pršut». «Kraški pršut» rappresenta un esempio riuscito di connubio tra uomo e natura. Nel corso del tempo si è formata un'abilità tecnica che ha dato al «Kraški pršut» la sua forma inconfondibile e le sue peculiarità organolettiche.

Nel 1953 ebbe luogo un acquisto di prosciutti in forma organizzata. A quel tempo le cooperative agricole acquistavano 3 000-4 000 prosciutti all'anno. I prosciutti venivano acquistati da contadini dell'intera regione carsica. Essi pesavano oltre 8 kg, e la durata dell'asciugatura e della stagionatura era di circa 18 mesi. Parte dei prosciutti venivano avviati all'esportazione verso il mercato italiano. I prosciutti venivano forniti anche a ristoranti e alberghi in Slovenia, contribuendo così allo sviluppo dell'offerta nel settore della ristorazione. Per soddisfare la domanda del mercato, anche le cooperative e le imprese agricole iniziarono a produrre prosciutti. Tra il 1963 e il 1977 le tecniche di salatura, affumicatura e asciugatura rimasero identiche a quelle usate nelle fattorie. Il 1963 vide inoltre il lancio della denominazione «Kraški pršut».

Nel 1977, quando si iniziò a produrre prosciutti in prosciuttifici dotati di attrezzature tecnologiche, iniziò una nuova era nella produzione del «Kraški pršut». La forma caratteristica e le qualità organolettiche del prosciutto rispecchiano la cultura gastronomica del Carso.

4.7. Organismo di controllo:

Nome: Bureau Veritas, d.o.o.
Indirizzo: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

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

4.8. Etichettatura:

La designazione «Kraški pršut» è impressa a fuoco sulla cotenna del prosciutto intero con l'osso, sul prosciutto disossato nonché sui mezzi prosciutti e sui prosciutti interi.

L'elemento di riconoscimento del «Kraški pršut» è il logo a forma di prosciutto stilizzato, con la designazione «Kraški pršut». Sul logo è inoltre specificato il numero del produttore. Il logo è presente sull'etichetta dei prodotti finiti, ossia il prosciutto intero con l'osso, il prosciutto disossato nonché i mezzi prosciutti e i prosciutti interi affettati e confezionati sotto vuoto o in atmosfera protetta.

«Kraški pršut» è etichettato anche con l'indicazione «denominazione geografica protetta» o con il corrispondente simbolo comunitario, il numero di certificato e il marchio di qualità della Repubblica di Slovenia.

Avviso destinato a Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed e Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, che sono stati aggiunti all'elenco di cui agli articoli 2, 3 e 7 del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alla rete Al-Qaeda, in forza del regolamento (UE) n. 960/2011 della Commissione

(2011/C 284/06)

1. La posizione comune 2002/402/PESC ⁽¹⁾ invita l'Unione a congelare i capitali e le risorse economiche dei membri dell'organizzazione Al-Qaeda e di altri individui, gruppi, imprese ed entità ad essa associati, quali figurano nell'elenco compilato conformemente alle risoluzioni UNSCR 1267(1999) e 1333(2000) e regolarmente aggiornato dal Comitato delle Nazioni Unite istituito ai sensi della risoluzione UNSCR 1267(1999).

L'elenco compilato dal suddetto Comitato delle Nazioni Unite comprende:

- Al-Qaeda,
- le persone fisiche o giuridiche, le entità, gli organismi e i gruppi associati a Al-Qaeda e
- le persone giuridiche, le entità e gli organismi posseduti o controllati da uno/a qualsiasi di queste persone, entità, organismi e gruppi associati o che li sostengono in altro modo.

Gli atti o le attività che indicano che una persona, un gruppo, un'impresa o un'entità è «associata/o a» Al-Qaeda consistono, tra l'altro, nel:

- a) partecipare al finanziamento, alla programmazione, all'agevolazione, alla preparazione o all'esecuzione di atti o attività in collegamento con, con il nome di, per conto di o a sostegno di Al-Qaeda o di qualsiasi sua cellula, affiliato, ala scissionista o emanazione,
- b) fornire, vendere o trasferire ad uno qualsiasi di essi armi e materiale connesso,
- c) arruolare per uno qualsiasi di essi o
- d) sostenere in altro modo atti o attività di uno qualsiasi di essi.

2. Il 15 settembre 2011 il Comitato delle Nazioni Unite ha deciso di aggiungere Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed e Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim all'elenco corrispondente. Gli interessati possono presentare in qualsiasi momento al mediatore dell'ONU, unitamente ad eventuali documenti giustificativi, una richiesta di riesame della decisione di inserirli nel suddetto elenco delle Nazioni Unite. La richiesta deve essere inviata al seguente indirizzo:

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

Per ulteriori informazioni consultare <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. Sulla base della decisione delle Nazioni Unite di cui al paragrafo 2, la Commissione ha adottato il regolamento (UE) n. 960/2011 ⁽²⁾, recante modifica dell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alla rete Al-Qaeda ⁽³⁾. La modifica, eseguita a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 7 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 881/2002, aggiunge Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed e Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim all'elenco dell'allegato I del regolamento («allegato I»).

⁽¹⁾ GU L 139 del 29.5.2002, pag. 4.

⁽²⁾ GU L 252 del 28.9.2011, pag. 8.

⁽³⁾ GU L 139 del 29.5.2002, pag. 9.

Le seguenti misure del regolamento (CE) n. 881/2002 si applicano alle persone e alle entità che figurano nell'allegato I:

- 1) congelamento di tutti i capitali e risorse economiche appartenenti alle persone e alle entità interessate, o da queste possedute o detenute, e divieto (per tutti) di mettere direttamente o indirettamente capitali e risorse economiche a disposizione di una qualsiasi delle persone ed entità interessate o di destinarli a loro vantaggio [articolo 2 e articolo 2 bis ⁽¹⁾] e
- 2) divieto di concedere, vendere, fornire o trasferire, direttamente o indirettamente, a una qualsiasi delle persone ed entità interessate consulenze tecniche, assistenza o formazione connesse ad attività militari (articolo 3).

4. L'articolo 7 bis del regolamento (CE) n. 881/2002 ⁽²⁾ prevede una procedura di riesame che si applica qualora chi è stato inserito nell'elenco formuli osservazioni circa i motivi dell'inserimento. Le persone e le entità aggiunte all'allegato I con il regolamento (UE) n. 960/2011 possono presentare alla Commissione una richiesta volta ad ottenere la motivazione del loro inserimento nell'elenco. La richiesta deve essere inviata al seguente indirizzo:

Commissione europea
«Misure restrittive»
Rue de la Loi/Wetstraat 200
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

5. Si segnala inoltre alle persone e alle entità interessate che è possibile impugnare il regolamento (UE) n. 960/2011 dinanzi al Tribunale dell'Unione europea, alle condizioni di cui all'articolo 263, quarto e sesto comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

6. Per completezza, si richiama l'attenzione delle persone e delle entità che figurano nell'allegato I sulla possibilità di presentare una richiesta alle autorità competenti dello Stato membro o degli Stati membri interessato/i, elencate nell'allegato II del regolamento (CE) n. 881/2002, per ottenere l'autorizzazione di utilizzare i capitali e le risorse economiche congelati per soddisfare un fabbisogno fondamentale o per effettuare pagamenti specifici a norma dell'articolo 2 bis del medesimo regolamento.

⁽¹⁾ L'articolo 2 bis è stato inserito con regolamento (CE) n. 561/2003 del Consiglio (GU L 82 del 29.3.2003, pag. 1).

⁽²⁾ L'articolo 7 bis è stato inserito con regolamento (UE) n. 1286/2009 del Consiglio (GU L 346 del 23.12.2009, pag. 42).

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

