

# Europos Sąjungos oficialusis leidinys

# C 284



Leidimas  
lietuvių kalba

## Informacija ir pranešimai

54 tomas  
2011 m. rugsėjo 28 d.

<u>Pranešimo Nr.</u>	<u>Turinys</u>	<u>Puslapis</u>
	I <i>Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės</i>	
	NUOMONĖS	
	<b>Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas</b>	
2011/C 284/01	Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomi kredito pervedimų ir tiesioginio debeto operacijų euraiis techniniai reikalavimai ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 924/2009, pasiūlymo .....	1
	IV <i>Pranešimai</i>	
	EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI	
	<b>Europos Komisija</b>	
2011/C 284/02	Euro kursas .....	5

# LT

Kaina:  
3 EUR

(Tęsinys antrajame viršelyje)

## V Nuomonės

## PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

**Europos Komisija**

2011/C 284/03	Valstybės pagalba – Vokietija – Valstybės pagalba SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros finansavimo priemonės (2) – Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį <sup>(1)</sup> .....	6
2011/C 284/04	Išankstinis pranešimas apie koncentraciją (Byla COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) <sup>(1)</sup> .....	24

## KITI AKTAI

**Europos Komisija**

2011/C 284/05	Pakartotinis paraiškos paskelbimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 510/2006 dėl žemės ūkio produktų ir maisto produktų geografinių nuorodų ir kilmės vietos nuorodų apsaugos 7 straipsnio 5 dalį ir 6 straipsnio 2 dalį .....	25
2011/C 284/06	Pranešimas, skirtas Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed ir Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, įtrauktiems į sąrašą, nurodytą Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2002, nustatančio tam tikras specialias ribojančias priemones, taikomas tam tikriems asmenims ir subjektams, susijusiems su Al-Qaida tinklu, 2, 3 ir 7 straipsniuose, remiantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 960/2011 .....	30




---

<sup>(1)</sup> Tekstas svarbus EEE

## I

(Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės)

## NUOMONĖS

EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS  
PAREIGŪNAS

**Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomi kredito pervedimų ir tiesioginio debeto operacijų eurais techniniai reikalavimai ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 924/2009, pasiūlymo**

(2011/C 284/01)

EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS PAREIGŪNAS,

atsižvelgdamas į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 16 straipsnį,

atsižvelgdamas į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją, ypač į jos 7 ir 8 straipsnius,

atsižvelgdamas į 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdamas į prašymą pateikti nuomonę pagal 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių asmenų duomenų judėjimo 28 straipsnio 2 dalį <sup>(2)</sup>,

PRIĖMĖ ŠIĄ NUOMONĘ:

### 1. ĮVADAS

1. 2010 m. gruodžio 16 d. Komisija priėmė Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomi kredito pervedimų ir tiesioginio debeto operacijų eurais techniniai reikalavimai ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 924/2009, pasiūlymą (toliau – pasiūlymas).

<sup>(1)</sup> OL L 281, 1995 11 23, p. 31 (toliau – Direktyva 95/46/EB).

<sup>(2)</sup> OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

### 1.1. Konsultacijos su EDAPP

2. 2011 m. sausio 3 d. Komisija išsiuntė pasiūlymą EDAPP. EDAPP supranta šį pranešimą kaip prašymą patarti Bendrijos institucijoms ir įstaigoms, kaip numatyta 2000 m. gruodžio 18 d. Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 45/2001) 28 straipsnio 2 dalyje. Komisija suteikė EDAPP galimybę pateikti neoficialias pastabas anksčiau <sup>(3)</sup>, dar prieš priimant pasiūlymą. EDAPP palankiai vertina proceso viešumą, nes tai padėjo nuo pat pradžių tobulinti tekstą duomenų apsaugos požiūriu. Pasiūlyme atsižvelgta į kai kurias iš šių pastabų. EDAPP palankiai vertintų, jeigu pasiūlymo preambulėje būtų pateikta aiški nuoroda į dabartines konsultacijas.

### 1.2. SEPA ir teisinė sistema

3. Nuo pat Europos ekonominės bendrijos įsteigimo padaryta didelė pažanga siekiant labiau integruoti Europos finansų rinką. Mokėjimų srityje akivaizdžiausi pasiekimai – tai bendros euro valiutos įvedimas 1999 m. ir euro banknotų bei monetų paleidimas į apyvartą 2002 m.
4. Tačiau iki šiol visoje ES mažos vertės mokėjimai negrynaisiais pinigais (iki 50 000 EUR) vis dar apdorojami ir tvarkomi daugybe skirtingų būdų. Todėl mokesčiai už tarptautinius mokėjimus ES mastu vidutiniškai yra didesni, palyginti su mokesčiais už vidaus mokėjimus. Europos reglamente dėl tarptautinių mokėjimų eurais (Reglamentas (EB) Nr. 2560/2001), be kita ko, nustatyta, kad ES negali būti ilgiau reikalaujama didesnių komisinių mokesčių už tarptautinius mokėjimus eurais nei tie, kurių reikalaujama už

<sup>(3)</sup> 2010 m. rugsėjo mėn.

atitinkamus vidaus mokėjimus eurais. Reaguojant į šį reglamentą Europos bankų sektoriuje 2002 m. buvo įsteigta Europos mokėjimų taryba, kuri atliko koordinuojančios ir sprendimus priimančios institucijos mokėjimų klausimais vaidmenį, ir pradėjo įgyvendinti bendros mokėjimų eurais erdvės (angl. SEPA) projektą. 2009 m. Reglamentas (EB) Nr. 2560/2001 buvo pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 924/2009, kuriuo vienodo apmokestinimo principas taikomas ir tiesioginiams debeto mokėjimams, kurie tarptautiniu mastu tapo prieinami nuo 2009 m. lapkričio mėn.

5. Be to, Direktyva 2007/64/EB (Mokėjimo paslaugų direktyva) siekiama suderinti nacionalinius teisės aktus, susijusius su mokėjimais Europos Sąjungoje. Tikslas – sukurti mokėjimo paslaugų standartines sąlygas ir teises bei užtikrinti, kad tarptautiniai mokėjimai būtų tokie pat lengvi, veiksmingi ir saugūs kaip ir nacionaliniai mokėjimai valstybėje narėje. Mokėjimo paslaugų direktyva taip pat siekiama padidinti konkurenciją atveriant mokėjimo rinkas naujiems dalyviams.
6. SEPA siekiama sukurti mažmeninių mokėjimų eurais bendrąją rinką pašalinant technines, teises ir rinkos kliūtis, kurios atsirado ankstesniu laikotarpiu prieš įvedant bendrą valiutą. Užbaigus SEPA nebus jokio skirtumo tarp nacionalinių ir tarptautinių mokėjimų eurais: visi jie bus vidaus mokėjimai. SEPA apima ne tik euro zoną, bet ir visą Europos Sąjungą (ES), taip pat Islandiją, Lichtenšteiną, Monaką, Norvegiją ir Šveicariją. Tai reiškia, kad euro zonoje nepriklausančios bendruomenės gali patvirtinti SEPA standartus ir taikomą praktiką atlikdamos savo mokėjimus eurais.
7. Pasiūlymas taikomas kredito pervedimams ir tiesioginiam debetui. Kredito pervedimas yra mokėtojo inicijuojamas mokėjimas – jis nusiunčia nurodymą savo bankui. Bankas, gavęs nurodymą, perveda lėšas į gavėjo banką. Tai gali būti atliekama naudojantis kelių tarpininkų paslaugomis. Tiesioginio debeto atveju mokėtojas iš anksto leidžia gavėjui išskaičiuoti lėšas iš savo banko sąskaitos. Todėl mokėtojas įgalioja savo banką pervesti lėšas į gavėjo sąskaitą. Tiesioginis debetas dažnai naudojamas ne tik periodiniams mokėjimams atlikti, pvz., sąskaitoms už komunalines paslaugas apmokėti, bet ir gali būti naudojamas vienkartiniam mokėjimams. Tokiu atveju mokėtojas leidžia atlikti atskirą mokėjimą.

### 1.3. SEPA ir ES duomenų apsaugos režimas

8. SEPA diegimas ir plėtra yra susiję su keliomis duomenų tvarkymo operacijomis: siekiant užtikrinti sklandų pervedimų vykdymą mokėtojai ir gavėjai turi tiesiogiai ir netiesiogiai – per savo paslaugų teikėjus keistis vardais ir pavar-

dėmis, banko sąskaitų numeriais, sutarčių turiniu. Šiuo tikslu pasiūlyme taip pat numatytas straipsnis dėl sąveikos, kuriame pritariama tipinių taisyklių, skirtų nacionaliniams ir tarptautiniams sandoriams, sukūrimui ir aiškiai pareiškama, kad jokios techninės kliūtys neturėtų trukdyti kredito pervedimams ir tiesioginio debeto operacijoms atlikti. Įvairių ūkinės veiklos vykdytojų, kurių veiklai taikomas šis pasiūlymas, veiklą reglamentuoja įvairūs Direktyvą 95/46/EB įgyvendinantys nacionalinės teisės aktai.

9. EDAPP atkreipia dėmesį, kad keičiantis asmens duomenimis, susijusiems su mokėtojai ir gavėjais ir įvairiais mokėjimo paslaugų teikėjais, ir juos tvarkant turi būti laikomasi būtinumo, proporcingumo ir tikslo ribojimo principo. Perduodant duomenis per įvairius tarpininkus, pagal Direktyvos 95/46/EB 16 ir 17 straipsnius taip pat reikia laikytis duomenų tvarkymo konfidencialumo ir saugumo principų.
10. Pasiūlyme nacionalinėms kompetentingoms institucijoms taip pat numatytas naujas vaidmuo, susijęs su reglamento laikymosi stebėseną ir pareiga imtis visų būtinų priemonių jo laikymuisi užtikrinti. Viena vertus, šis vaidmuo yra labai svarbus užtikrinant veiksmingą SEPA įgyvendinimą, kita vertus, jis taip pat galėtų apimti plačius įgaliojimus, susijusius su papildomais valdžios institucijų tvarkomais asmens duomenimis. Taip pat šioje srityje nacionalinės kompetentingos institucijos, naudodamosi prieiga prie asmens duomenų, turi laikytis būtinumo, proporcingumo ir tikslo ribojimo principo.
11. Nors pasiūlyme neturėtų būti numatytos per daug išsamios nuostatos, susijusios su duomenų apsaugos principų laikymusi, kuris užtikrinamas bet kuriai tvarkymo operacijai taikant Direktyvą 95/46/EB įgyvendinančius nacionalinės teisės aktus, EDAPP siūlo keletą teksto patobulinimų, siekdamas jų aiškumo.

## 2. KONKREČIOS PASTABOS

### 2.1. 26 konstatuojamoji dalis

12. EDAPP palankiai vertina tai, kad pasiūlymo 26 konstatuojamojoje dalyje paminėta Direktyva 95/46/EB. Tačiau siekiant parodyti, kad įvairūs tokią direktyvą įgyvendinantys nacionalinės teisės aktai yra tinkamas pagrindas, ir pabrėžti, kad bet kokia duomenų tvarkymo operacija turi būti atliekama pagal įgyvendinimo taisykles, konstatuojamosios dalies tekstas galėtų būti pakeistas taip: „Bet kokie pagal šį reglamentą tvarkomi asmens duomenys turi atitikti susijusius Direktyvą 95/46/EB įgyvendinančius nacionalinės teisės aktus.“

## 2.2. 6, 8, 9 ir 10 straipsniai: nacionalinių kompetentingų institucijų įgaliojimai

13. Pasiūlymo 6 straipsnyje nustatytas draudimas taikyti daugiašalius tarpbankinius mokesčius<sup>(1)</sup> arba kitoki toki pat tikslą arba poveikį turintį užmokestį už tiesioginio debeto operaciją. Be to, už tiesioginio debeto operacijas, kurių mokėjimo paslaugos teikėjas negali tinkamai įvykdyti (operacijos, kurios atmetamos, kurias atsisakoma vykdyti, kurios gražinamos arba atšaukiamos, vadinamosios R operacijos), daugiašalis tarpbankinis mokestis gali būti taikomas, jeigu tenkinamos tam tikros sąlygos.
14. Pasiūlymo 8 straipsnyje nustatytos kredito pervedimą naudojančio mokėtojo ir tiesioginį debetą naudojančio gavėjo pareigos. Mokėtojas negali atsisakyti atlikti kredito pervedimo į mokėjimo sąskaitas, atidarytas kitoje valstybėje narėje esančių ir pagal 3 straipsnį pasiekiamų<sup>(2)</sup> mokėjimo paslaugų teikėjų įstaigose. Gavėjas, kuris gauna lėšas į savo mokėjimo sąskaitą iš kitų sąskaitų, atidarytų toje pačioje valstybėje narėje esančių mokėjimo paslaugų teikėjų įstaigose, negali atsisakyti gauti lėšų tiesioginiu debetu iš mokėjimo sąskaitų, atidarytų kitoje valstybėje narėje esančių mokėjimo paslaugų teikėjų įstaigose.
15. Pasiūlymo 9 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės paskirtų kompetentingas institucijas, atsakingas už reglamento laikymosi užtikrinimą. Šioms institucijoms suteikiami visi jų pareigoms atlikti būtini įgaliojimai, jos stebi, kaip laikomasi reglamento, ir imasi visų būtinų priemonių tokiam laikymuisi užtikrinti. Be to, 9 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad jeigu klausimams, kuriems taikomas šis reglamentas, spręsti valstybės narės teritorijoje yra daugiau negu viena kompetentinga institucija, valstybės narės turėtų užtikrinti glaudų tų institucijų bendradarbiavimą, kad jos galėtų veiksmingai vykdyti savo pareigas. 10 straipsnyje valstybėms narėms numatyta pareiga nustatyti sankcijų, taikytinų už reglamento pažeidimus, taisykles ir užtikrinti jų įgyvendinimą. Sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.
16. Vadovaudamasi šiais straipsniais, nacionalinės institucijos turės įgaliojimus stebėti visų pasiūlyme nustatytų pareigų pažeidimus ir taikyti sankcijas, įskaitant sankcijas, susijusias su 6 ir 8 straipsniuose nustatyta pareiga. Šis įgaliojimas gali turėti plataus masto poveikį asmenų privatumui duomenų apsaugos požiūriu: institucijos galėtų naudotis bendra prieiga prie informacijos apie bet kokį lėšų pervedimą (ar

tai būtų kredito pervedimas ar tiesioginio debeto operacija) tarp asmenų siekdamas patikrinti, ar yra taikomi neteisėti daugiašaliai tarpbankiniai mokesčiai arba prieštaraujama kokiai nors operacijai, kurią atsisakoma vykdyti, taip pažeidžiant 6 ir 8 straipsniuose nustatytas pareigas. Toks įgaliojimas apima asmens duomenų tvarkymą (dalyvaujančių fizinių asmenų vardai ir pavardės, jų banko sąskaitos numeriai ir gaunamų arba pervedamų lėšų sumos).

17. Nors bet koks toks asmens duomenų tvarkymas turi atitikti Direktyvą 95/46/EB įgyvendinančias nacionalines taisykles, EDAPP nori pabrėžti, kad stebėsenos pareiga, atsižvelgiant į Direktyvoje 95/46/EB numatytą proporcingumo ir būtinumo principą (6 straipsnio 1 dalies c punktas), jau turėtų būti įvertinta pasiūlyme. Šiuo požiūriu, visų pirma atsižvelgdamas į 6 ir 8 straipsnius, EDAPP mano, kad proporcingiau būtų sukurti sistemą, kurią taikant kompetentingos institucijos, imtųsi tvarkyti asmens duomenis, tik išnagrinėjusios kiekvieną konkretų atvejį. Tai reikštų, kad institucija iš esmės įsikištų – ir todėl konkretaus mokėtojo ir (arba) gavėjo asmens duomenys būtų tvarkomi – atsiradus konkrečiai priežastčiai, pvz., mokėtojui arba gavėjui pateikus skundą dėl 6 arba 8 straipsnio pažeidimų arba vykdant tikslingą tyrimą savo iniciatyva, pvz., remiantis trečiosios šalies pateikta informacija.
18. Laikymosi kontrolės veiksmingumas būtų užtikrinamas sukuriant mechanizmą, leidžiantį pareiškėjui pateikti skundą arba trečiajai šaliai pateikti informaciją ir greitai sulaukti institucijos atsakomųjų veiksmų, pvz., įsakymas kitai šaliai laikytis 6 ir 8 straipsniuose nustatytų pareigų. Tiesą sakant, pasiūlymo 11 straipsnyje (kuris taikomas 6 straipsnyje nurodytam atvejui) jau nustatytos tinkamų ir veiksmingų neteisminių skundų nagrinėjimo ir teisių gynimo procedūrų taisyklės mokėjimo paslaugų vartotojų ir jų mokėjimo paslaugų teikėjų ginčams spręsti. Siekiant paskatinti laikytis 8 straipsnyje nustatytų pareigų nesukuriant nacionalinėms institucijoms bendros prieigos prie asmens duomenų, EDAPP siūlo, kad 11 straipsnio nuostata taip pat būtų taikoma mokėtojų ir gavėjų ginčams spręsti.
19. EDAPP taip pat atkreipia dėmesį, kad stebėsenos veikla atsižvelgiant į 9 straipsnio 3 dalyje paminėtą „glaudų bendradarbiavimą“ taip pat gali reikšti asmens duomenų perdavimą tarp skirtingų valstybių narių kompetentingų nacionalinių institucijų. Atsižvelgdamas į nacionalinėms institucijoms suteiktus plačius įgaliojimus reglamento laikymosi stebėsenos srityje (ir netgi nustačius pirmiau pasiūlytus apribojimus, susijusius su 6 ir 8 straipsniais), EDAPP siūlo tekste aiškiai paminėti, kad valstybės narės, perduodamos viena kitai bet kokius asmens duomenis, laikytųsi atitinkamų duomenų apsaugos principų. Visų pirma turėtų būti perduodami ne dideli kiekiai tokių duomenų, o tik duomenys, susiję su konkrečiais atvejais, kuriuose yra *prima facie* įtarimas dėl galimo šio reglamento pažeidimo.

<sup>(1)</sup> Daugiašalis tarpbankinis mokestis yra gavėjo mokėjimo paslaugų teikėjo mokama suma mokėtojo mokėjimo paslaugų teikėjui tiesioginio debeto atveju.

<sup>(2)</sup> Šio reikalavimo tikslas – užtikrinti, kad bet kuris mokėjimo paslaugų teikėjas, kuris yra pasiekiamas kredito pervedimui atlikti arba tiesioginio debeto sandoriui sudaryti nacionaliniu lygmeniu, taip pat būtų pasiekiamas sandoriams, kurie inicijuojami per bet kurioje kitoje valstybėje narėje esančių mokėjimo paslaugų teikėją, sudaryti (pasiūlymo 3 straipsnis).

Todėl 9 straipsnio 3 dalyje galėtų būti pridėtas toks sakinys: „Asmens duomenys tarp kompetentingų institucijų, kai jos glaudžiai bendradarbiauja, gali būti perduodami tik konkrečiais atvejais, kai esama pagrįsto įtarimo, kad buvo pažeistas reglamentas ir nesilaikoma būtinumo, proporcingumo ir tikslo ribojimo principų.“

### 2.3. Priedas

20. Pasiūlymo priede nustatyti techniniai reikalavimai, kurių turi būti laikomasi pagal pasiūlymo 5 straipsnį atliekant kredito pervedimus ir tiesioginio debeto atveju. Nustatant šiuos reikalavimus siekiama suderinti tapatybės nustatymo ir informacijos perdavimo formas, kad tarp valstybių narių būtų užtikrinta kredito pervedimo ir tiesioginio debeto operacijų sąveika.
21. Šiuo atveju tarpininkai (mokėjimo paslaugų teikėjai) tvarko asmens duomenis įvairiomis aplinkybėmis <sup>(1)</sup>:
- a) 2 straipsnio b punktas: atliekant kredito pervedimus mokėtojo mokėjimo paslaugų teikėjui perduodami ir per mokėjimo grandinę gavėjui pateikiami šie duomenys: mokėtojo vardas, pavardė (pavadinimas) ir (arba) mokėtojo sąskaitos IBAN, kredito suma, gavėjo vardas, pavardė (pavadinimas) ir IBAN, o prireikus – mokėjimo paskirties informacija;
- b) 3 straipsnio b punktas: tiesioginio debeto atveju duomenys, kuriuos gavėjas perduoda savo mokėjimo paslaugų teikėjui ir paskui šis juos perduoda mokėtojo mokėjimo paslaugų teikėjui su kiekvienu sandoriu, yra susiję su sutikimo <sup>(2)</sup> informacija;
- c) 3 straipsnio g punktas: tiesioginio debeto atveju gavėjo mokėjimo paslaugų teikėjui perduodami ir per mokėjimo grandinę mokėtojui pateikiami šie duomenys: gavėjo vardas, pavardė (pavadinimas) ir mokėtojo sąskaitos IBAN, mokėtojo vardas, pavardė (pavadinimas) ir jo mokėjimo sąskaitos IBAN.

22. Nors bet koks asmens duomenų tvarkymas turi atitikti Direktyvą 95/46/EB įgyvendinančius susijusius nacionalinės teisės aktus, pasiūlymo projekte užsimenama tik apie tai, kad pervedimai a punkte nurodytu atveju turi būti atliekami „laikantis pareigų, nustatytų nacionalinės teisės aktuose, kuriais įgyvendinama Direktyva 95/46/EB“. Kad būtų išvengta klaidingo aiškinimo, EDAPP siūlo tokią nuorodą į direktyvą taip pat įtraukti į 3 straipsnio b punktą ir 3 straipsnio g punktą. Antraip, jeigu 26 konstatuojamosios dalies tekstas būtų pakeistas pagal pirmiau pateiktą pasiūlymą, 2 straipsnio b punkto formuluotėje būtų galima atsisakyti nuorodos į Direktyvą 95/46/EB.

### 3. IŠVADA

23. EDAPP palankiai vertina pasiūlyme pateiktą konkrečią nuorodą į Direktyvą 95/46/EB. Tačiau jis siūlo tam tikrus nedidelius teksto pakeitimus, siekdamas, kad pasiūlyme aprašomoms tvarkymo operacijoms būtų aiškiau taikomi duomenų apsaugos principai. Visų pirma:

— 26 konstatuojamojoje dalyje turėtų būti parodoma, kad Direktyvą 95/46/EB įgyvendinantys nacionalinės teisės aktai yra tinkamas pagrindas, ir pabrėžiama, kad bet kokia duomenų tvarkymo operacija turi būti atliekama pagal tuos įgyvendinančius teisės aktus,

— nacionalinių kompetentingų institucijų stebėsenos įgaliojimai, susiję su 6 ir 8 straipsniuose nustatytais įsipareigojimais, turėtų būti taikomi tik konkrečiais atvejais, kai esama pagrįsto įtarimo, kad buvo pažeistas reglamentas, o siekiant paskatinti laikytis 8 straipsnio įsipareigojimų, teisių gynimo mechanizmas, skirtas 11 straipsnyje numatytam bylinėjimuisi, turėtų būti taikomas mokėtojo ir gavėjo ginčams spręsti,

— priede pateikiamos nuorodos į Direktyvą 95/46/EB turėtų būti suderintos siekiant išvengti bet kokio klaidingo aiškinimo.

Priimta Briuselyje 2011 m. birželio 23 d.

Giovanni BUTTARELLI  
Europos duomenų apsaugos priežiūros  
pareigūno padėjėjas

<sup>(1)</sup> Gavėjo vardas, pavardė (pavadinimas) ir IBAN numeris gavėjo perduodami tiesiogiai mokėtojui atliekant kredito pervedimą ir atvirkščiai – tiesioginio debeto atveju. Abiem atvejais tvarkymo teisėtumą lemia tai, kad tai yra susijęs duomenų subjektas, kuris savanoriškai perduoda savo paties duomenis.

<sup>(2)</sup> Tokia informacija gali apimti mokėtojo vardą, pavardę (pavadinimą), jo adresą, telefono numerį ir visą kitą informaciją, susijusią su sutartimi, kuri yra pagrindas pervesti lėšas.

## IV

(Pranešimai)

## EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

## EUROPOS KOMISIJA

Euro kursas <sup>(1)</sup>

2011 m. rugsėjo 27 d.

(2011/C 284/02)

1 euro =

Valiuta	Valiutos kursas	Valiuta	Valiutos kursas		
USD	JAV doleris	1,3579	AUD	Australijos doleris	1,3690
JPY	Japonijos jena	103,83	CAD	Kanados doleris	1,3842
DKK	Danijos krona	7,4413	HKD	Honkongo doleris	10,5816
GBP	Svaras sterlingas	0,86980	NZD	Naujosios Zelandijos doleris	1,7228
SEK	Švedijos krona	9,1774	SGD	Singapūro doleris	1,7408
CHF	Šveicarijos frankas	1,2232	KRW	Pietų Korėjos vonas	1 588,08
ISK	Islandijos krona		ZAR	Pietų Afrikos randas	10,6747
NOK	Norvegijos krona	7,7900	CNY	Kinijos ženminbi juanis	8,6878
BGN	Bulgarijos levas	1,9558	HRK	Kroatijos kuna	7,4930
CZK	Čekijos krona	24,478	IDR	Indonezijos rupija	12 156,12
HUF	Vengrijos forintas	286,36	MYR	Malaizijos ringitas	4,2781
LTL	Lietuvos litas	3,4528	PHP	Filipinų pesas	58,869
LVL	Latvijos latas	0,7093	RUB	Rusijos rublis	43,3299
PLN	Lenkijos zlotas	4,3720	THB	Tailando batas	41,891
RON	Rumunijos leja	4,3033	BRL	Brazilijos realas	2,4513
TRY	Turkijos lira	2,5066	MXN	Meksikos pesas	18,1259
			INR	Indijos rupija	66,6390

<sup>(1)</sup> Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.

## V

(Nuomonės)

## PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

## EUROPOS KOMISIJA

## VALSTYBĖS PAGALBA – VOKIETIJA

Valstybės pagalba SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros finansavimo priemonės (2)

Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/C 284/03)

2011 m. birželio 15 d. raštu, pateiktu originalo kalba po šios santraukos, Komisija pranešė Vokietijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl minėtos priemonės.

Per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir prie jos pridėto rašto paskelbimo dienos suinteresuotosios šalys gali pateikti pastabas apie priemonę, dėl kurios Komisija pradeda procedūrą, šiuo adresu:

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

Faks. +32 22961242

Šios pastabos bus perduotos Vokietijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

## PROCEDŪRA

2010 m. balandžio 12 d. Vokietijos valdžios institucijos, siekdamos teisinio tikrumo, Komisijai pranešė apie numatytas kapitalo injekcijas įmonėms „Mitteldeutsche Flughafen AG“ (toliau – MFAG) ir „Flughafen Leipzig/Halle GmbH“ (toliau – FLH), kurias ketina suteikti jų akcininkai<sup>(1)</sup> ir kuriomis bus kompensuojamos išlaidos infrastruktūros projektams, kuriuos numatyta vykdyti Leipcigo–Halės oro uoste. 2010 m. birželio 10 d., 2010 m. lapkričio 26 d. ir 2011 m. kovo 3 d. raštais Komisija paprašė

papildomos informacijos apie priemonę, apie kurią pranešta. 2010 m. rugsėjo 29 d., 2011 m. sausio 4 d. ir 2011 m. balandžio 26 d. Vokietijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos.

## PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

Infrastruktūros ir su ja susiję projektai, apie kuriuos pranešta, visų pirma susiję su tam tikromis triukšmo mažinimo priemonėmis, nuledinimo teritorijų kūrimu, riedėjimo takų ir tiltų statyba, peronų ir angarų išplėtimu, naujo aviacijos terminalo ir nedidelių orlaivių angaro statyba, planavimo išlaidomis dėl pietinio ir šiaurinio kilimo ir tūpimo takų išplėtimo, gyvulių ūkiu, funkciniais apsaugos pastatais ir kontrolės postais. Iš viso investicijų išlaidos siekia 255,6 mln. EUR. Statybos darbai jau pradėti.

<sup>(1)</sup> Įmonė FLH yra patrunuojama įmonės MFAG, turinčios 94 proc. FLH kapitalo. Likusios akcijos priklauso įmonėms „Freistaat Sachsen“, „Landkreis Nordsachsen“ ir „Stadt Schkeuditz“. MFAG akcininkai: „Freistaat Sachsen“ – 76,64 proc., „Land Sachsen-Anhalt“ – 18,54 proc., „Stadt Dresden“ – 2,52 proc., „Stadt Halle“ – 0,2 proc., „Stadt Leipzig“ – 2,1 proc. Privatių akcininkų nėra.

Infrastruktūros ir su ja susiję projektai visų pirma buvo finansuojami iš akcininkų paskolų (teikiamų nuo 2006 m. iki šiol), kurios bus perskaičiuotos į kapitalą tik po to, kai infrastruktūros projekto finansavimą patvirtins Europos Komisija. Bazinė paskolų palūkanų norma yra [ $< 12$ ] mėnesių Euribor. Rizikos priedas nustatomas pagal trijų bankų siūlomą suapvalintą normų vidurkį (mažiau nei 100 bazinių punktų).

Infrastruktūros priemonėms, apie kurias pranešta, ir jų finansavimui (akcininkų paskolos ir kapitalo injekcijos) netaikomas 2008 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas 2008/948/EB <sup>(1)</sup>.

### PRIEMONĖS VERTINIMAS

#### *Akcininkų paskolų pagalbos pobūdis*

Vokietijos valdžios institucijų nuomone, akcininkų paskolos nėra valstybės pagalba, kadangi planuojamos investicijos tariamai laikomos saugos priemonėmis. Valdžios institucijos taip pat teigia, kad paskolos buvo teikiamos atsižvelgiant į rinkos sąlygas.

Šiame etape Komisija abejoja, ar planuojamų projektų pobūdis yra susijęs su sauga ir ar akcininkų paskolos teikiamos atsižvelgiant į rinkos sąlygas. Todėl Komisija negali teigti, kad jos nėra valstybės pagalba. Visų pirma, Vokietijos valdžios institucijos nepateikė FLH reitingo. Be to, atsižvelgiant į MFAG reitingą, Vokietijos valdžios institucijos pateikė tik telefono pokalbio su banku protokolą, kuriuo įrodoma, kad MFAG reitingas yra toks pat kaip „Länder“. Galiausiai, mažesnis nei 100 bazinių punktų rizikos priedas nesiekia rizikos maržos pagal Orientacinių normų komunikatą. Komisija taip pat abejoja, ar šiuo atveju galima pateisinti [ $< 12$ ] mėnesių Euribor normos taikymą, kadangi įprastomis rinkos aplinkybėmis ši norma yra žemesnė už palūkanų normas, taikomas ilgesnio termino mokėjimams.

#### *Kapitalo didinimo pagalbos pobūdis*

Vokietijos valdžios institucijos mano, kad infrastruktūros statybų finansavimas nėra ekonominė veikla. Bendrasis teismas bylos *Leipzig-Halės oro uostas* sprendimu <sup>(2)</sup> patvirtino, kad oro uosto veikla yra ekonominė veikla, kurios neatskirama dalis – oro uosto infrastruktūros statyba. Kadangi Vokietijos valdžios institucijos teigė, kad kapitalo didinimas buvo vykdomas be susijusio verslo plano ar ilgalaikių pelningumo perspektyvų, išankstine Komisijos nuomone, kapitalo didinimas yra valstybės pagalba.

#### *Pagalbos suderinamumas*

Šiame etape Komisija mano, kad šiuo atveju atitiktis būtinumo ir proporcingumo kriterijui kelia rimtų abejonių. Leipzig–Halės

oro uostas, kurį kontroliuoja FLH, priklauso C kategorijai „dideli regioniniai oro uostai“ pagal 2005 m. Oro uostų gaires <sup>(3)</sup>. Nuo 2008 m., kai buvo nutiestas pietinis kilimo ir tūpimo takas, Leipzig–Halės oro uostas daugiausia naudojamas kaip krovinių oro uostas, kurį naudoja „DHL Express“, „Lufthansa Cargo“ ir kiti krovinių vežėjai. 2009 m. pervežta apie 524 tūkst. tonų krovinių. Pagalbos, apie kurią pranešta, intensyvumas yra 100 %.

Kol kas Vokietijos valdžios institucijos nepateikė įrodymų, kad 100 % pagalbos intensyvumas yra būtinas ir proporcingas siekiant įgyvendinti oro uosto verslo planą. Todėl Komisija šiuo metu negali tinkamai įvertinti rinkos nepakankamumo šiuo konkrečiu atveju.

Be to, kai kurie investicijų projektai jau užbaigti. Taigi kyla rimtų abejonių dėl pagalbos būtinumo, kadangi pagalbos gavėjas galėjo finansuoti aptariamus infrastruktūros projektus be valstybės išteklių.

Komisija taip pat teigia, kad kai kurios aptariamoms priemonėms atitinka oro uosto veiklai būtinus arba su kasdiene oro uosto veikla susijusius reguliavimo standartus arba kitus reikalavimus. Todėl Komisija abejoja, ar šiuo atžvilgiu pagalba atitinka būtinumo ir proporcingumo kriterijus.

#### *Išvada*

Atsižvelgiant į pirmiau pateiktą vertinimą, Komisija mano, kad šiuo atveju įvykdytos ne visos suderinamumo sąlygos, išdėstytos 2005 m. Oro uostų gairėse. Išankstine Komisijos nuomone, šiuo atveju pagalba neatitinka būtinumo ir proporcingumo kriterijų. Taigi Komisija abejoja, ar infrastruktūros priemonių, apie kurias pranešta, finansavimą galima laikyti suderinamu su SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu.

Šioms priemonėms negali būti taikomos jokios kitos Sutartyje nustatytos išimtys. Taigi šiame etape Komisija negali atmesti galimybės, kad šios priemonės yra neteisėta ir nesuderinama valstybės pagalba.

#### RAŠTO TEKSTAS

„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.

<sup>(1)</sup> OL L 346, 2008 12 23 d., p. 1.

<sup>(2)</sup> Sujungtos bylos: 2011 m. kovo 24 d. Sprendimas bylose *Flughafen Leipzig-Halle GmbH ir Mitteldeutsche Flughafen AG prieš Komisiją*, T-455/08 ir *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt prieš Komisiją*, T-443/08 (toliau – „Leipzig/Halle byla“), Rink. dar neskelbta, taip pat žr. 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929, patvirtintas Teisingumo Teismo, 2002 m. spalio 24 d. Sprendimas *Aéroports de Paris prieš Europos Bendrijų Komisiją*, C-82/01P, Rink. p. I-9297 ir 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimas *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-3643, 88 punktas.

<sup>(3)</sup> OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

## 1. VERFAHREN

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

## 2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(1)</sup> ist der Flughafen Leipzig/Halle verpflichtet, umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Nachtschutzgebiet des Flughafens durchzuführen. Das Nachtschutzgebiet sollte ursprünglich eine Fläche von etwa 211 km<sup>2</sup> 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 <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup> neu errichtet werden. Im Kontrollpunkt I sollen alle organisatorischen Aufgaben des Bereiches Sicherheit des Flughafens (Ausweis- und Schlüsselverwaltung, Sicherheitsschulung, Führungsaufgaben) und

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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“) <sup>(1)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> 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<sup>(1)</sup>.

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<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup>.

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<sup>(4)</sup>.

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<sup>(5)</sup>.

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.<sup>(6)</sup> 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<sup>(7)</sup>.

<sup>(2)</sup> 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.

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup>.
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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>. 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.

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

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

<sup>(3)</sup> ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

<sup>(4)</sup> [http://www.lba.de/DE/Betrieb/Luftsicherheit/Luftsicherheit\\_node.html](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<sup>(1)</sup>. 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.

<sup>(1)</sup> 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup> 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

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

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

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

83. In der vorliegenden Sache übt 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<sup>(1)</sup>.
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 [...] <sup>(2)</sup>, [...] <sup>(3)</sup> und [...] <sup>(4)</sup>, ermittelt. Die nachstehende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der von den drei vorgenannten Banken angebotenen Risikomargen und der bei den Gesellschafterdarlehen zugrunde gelegten Risikomargen.

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> [...]

<sup>(3)</sup> [...]

<sup>(4)</sup> [...]

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 [...] <sup>(1)</sup>. Die [...] konnte die Zinsmarge von [<100] BP nur aufgrund des geringeren Zinssatzes im Zuge der [...] -Finanzierung bieten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die Kommission über keine Informationen, denen zu entnehmen wäre, ob die [...] eine Entscheidung über eine Kofinanzierung des Projekts getroffen hat. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Darlehensvertrag vom 19./22. August 2003 beihilfefrei ist.
97. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass sich der Darlehensvertrag vom 28. Juni 2007 zwischen der [...] und der MFAG aus folgenden Gründen ebenfalls nicht als Benchmark eignet. Erstens, auch dieser Darlehensvertrag wurde zu einem anderen Zeitpunkt und mit einem anderen Darlehensnehmer (MFAG und nicht FLH) geschlossen. Zweitens, die Gewährung des Darlehens war an konkrete Bedingungen geknüpft (z. B. Grundstückserwerb und Kapitalzuführungen der Gesellschafter in Höhe von 380 Mio. EUR).
98. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Informationen hervor, denen zu entnehmen wäre, ob die Gesellschafter der FLH eine Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit vorgenommen haben, um die Risikomarge entsprechend festzusetzen.
99. Unter diesen Umständen kann sich die Kommission bei ihrer Prüfung, ob die Gesellschafterdarlehen zu günstigen Zinssätzen gewährt wurden, auf die Mitteilung über die Referenzsätze stützen. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass laut Mitteilung die Ratings nicht speziell von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme können ebenfalls akzeptiert werden. Nach Auffassung der Kommission reicht allerdings ein Telefonvermerk nicht als Beleg für das Rating eines Unternehmens aus. Deshalb ersucht die Kommission die Bundesregierung, für die FLH ein Rating vorzulegen, das aus der Zeit der Darlehensgewährung stammt. Ein Rating von einer Bank, in dem insbesondere die 1-Jahres-Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens ausgewiesen ist, würde in diesem Falle auch ausreichen.
100. Da kein Rating vorliegt, weist die Kommission darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz bei hoher Besicherung um mindestens 400 Basispunkte, bei normaler Besicherung um 600 Basispunkte und im Falle fehlender Sicherheiten um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
101. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die Gesellschafterdarlehen anscheinend ohne Besicherung gewährt wurden. Deshalb vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass der Basiszinssatz um  $\geq 400$  Basispunkte hätte erhöht werden müssen.

<sup>(1)</sup> [...]

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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup> (im Folgenden „Flughafen-Leitlinien 2005“)<sup>(4)</sup>.

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

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

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

<sup>(3)</sup> ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

<sup>(4)</sup> 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.

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“<sup>(5)</sup>.

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

<sup>(5)</sup> 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 %) <sup>(1)</sup>. 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 <sup>(2)</sup>.

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 <sup>(3)</sup>.

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

<sup>(1)</sup> IATA-Prognose Passagier- und Frachtverkehr 2007-2011, Oktober 2007.

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

<sup>(3)</sup> 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 <sup>(1)</sup>.

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(1)</sup>:

#### 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.“

---

<sup>(1)</sup> 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.

**Išankstinis pranešimas apie koncentraciją**  
**(Byla COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)**

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/C 284/04)

1. 2011 m. rugsėjo 21 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 <sup>(1)</sup> 4 straipsnį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonė „ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG“ (toliau – ECE, Vokietija), kuri yra visiškai kontroliuojama Alexander Otto, ir įmonė „METRO Group Asset Management Services“ (toliau – MAMS, Vokietija), įmonės „METRO AG“ (toliau – „Metro“, Vokietija) patronuojamoji įmonė, pirkdamos įsteigtos naujos bendros įmonės akcijas įgyja, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, bendrą įmonės „MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG“ (toliau – MEC, Vokietija) kontrolę.

2. Įmonių verslo veikla:

- ECE: konsultavimo ir valdymo paslaugos, susijusios su komercinių pastatų ir kito nekilnojamojo turto įsigijimu, projektavimu, planavimu ir statyba, tai pat tokio turto nuoma, valdymas ir disponavimas juo,
- MAMS: „Metro Group“ nekilnojamojo turto segmento paslaugos: nekilnojamojo turto portfeliui priklausancio turto valdymas, vystymas, nuoma, statyba ir kontrolė,
- MEC: nekilnojamojo turto valdymo paslaugos, teikiamos mažmeninės prekybos centrams.

3. Preliminariai išnagrinėjusi pranešimą Komisija mano, kad sandoriui, apie kurį pranešta, galėtų būti taikomas EB susijungimų reglamentas. Komisijai paliekama teisė priimti galutinį sprendimą šiuo klausimu.

4. Komisija kviečia suinteresuotas trečiąsias šalis teikti savo pastabas dėl pasiūlyto veiksmo.

Pastabos Komisijai turi būti pateiktos ne vėliau kaip per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo. Pastabas galima siųsti faksu (+32 22964301), e. paštu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu arba paštu su nuoroda COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV adresu:

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

---

<sup>(1)</sup> OL L 24, 2004 1 29, p. 1 (EB susijungimų reglamentas).

## KITI AKTAI

## EUROPOS KOMISIJA

**Pakartotinis paraiškos paskelbimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 510/2006 dėl žemės ūkio produktų ir maisto produktų geografinių nuorodų ir kilmės vietos nuorodų apsaugos 7 straipsnio 5 dalį ir 6 straipsnio 2 dalį**

(2011/C 284/05)

Šiuo paskelbimu suteikiama teisė pareikšti prieštaravimą paraiškai pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 510/2006 <sup>(1)</sup> 7 straipsnį. Prieštaravimo pareiškimai Komisijai turi būti pateikti per šešis mėnesius nuo paraiškos paskelbimo.

## SANTRAUKA

## TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 510/2006

## „KRAŠKI PRŠUT“

EB Nr: SI-PDO-005-0417-29.10.2004

SKVN ( ) SGN ( X )

Šioje santraukoje informacijos tikslais pateikiami pagrindiniai produkto specifikacijos elementai.

1. **Atsakinga valstybės narės institucija:**

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

Tel. +386 14789109  
Faks. +386 14789055  
El. paštas: varnahrana.mkgp@gov.si

2. **Grupė:**

Pavadinimas: GIZ Kraški pršut  
Adresas: Šepulje 31  
SI-6210 Sežana  
SLOVENIJA

Tel. +386 57310300  
Faks. +386 57310330  
El. paštas: —  
Sudėtis: gamintojai ir (arba) perdirbėjai ( X ) kita ( )

3. **Produkto rūšis:**

1.2 grupė. Mėsos produktai (virti, sūdyti, rūkyti ir kt.)

4. **Specifikacija:**

(Reglamento (EB) Nr. 510/2006 4 straipsnio 2 dalyje pateiktų reikalavimų santrauka)

4.1. **Pavadinimas:**

„Kraški pršut“

(<sup>1</sup>) OL L 93, 2006 3 31, p. 12.

#### 4.2. Aprašymas:

*Kraški pršut* yra vytintas mėsos produktas, pagamintas iš nepjaustytų šviežių užpakalinių kiaulės kojų.

*Kraški pršut* pasižymi jam būdinga atpažįstama forma. Šviežios užpakalinės kiaulės kojos paruošiamos nupjaunant kanopas, bet paliekant odą ir riebalus, jei jų yra. Šviežia užpakalinė koja turi sverti bent 9 kg. Raumuo yra 5–7 cm storio nuo šlaunikaulio galvutės (*Caput ossis femoris*). Vidinėje užpakalinės kojos pusėje raumuo atviras, oda ir riebalai šiek tiek apipjaustomi blauzdos link.

Palankios Karsto klimato sąlygos leidžia vytinti nepjaustytas užpakalines kiaulės kojas. *Kraški pršut* gamybai būdingas sausas sūdymas naudojant tik rupią jūros druską. Jam būdingos organoleptinės savybės, apie kurias galima spręsti iš didesnės dehidratacijos nulemto mažesnio drėgmės kiekio, susiformuoja per gana ilgą džiovavimo (brandinimo) laiką. Paprastai druskos kiekis jame yra kiek didesnis (iki 7,4 %), o valgant mėsos griežinėlis atrodo kietokas. Atitinkamas dehidratacijos laipsnis ir gana ilgas brandinimo laikas lemia supjaustytam kumpiui būdingą spalvą, kuri yra rausvai raudona, o palei kraštus atspalvis tamsesnis. Kvapas ir skonis stiprūs. Kumpio brandumo laipsnis lemia pikantišką aromatą, kuriuo *Kraški pršut* išsiskiria iš kitų kumpių.

#### 4.3. Geografinė vietovė:

Karsto regionas yra vakarinėje centrinės Primorskos dalyje. *Kraški pršut* sūdymas, vytinimas ir brandinimas atliekami tiksliai tam tikroje Karsto regiono dalyje, kurioje tradiciškai gaminami kumpiai.

Šios vietovės ribos eina nuo Kostanjevicos na Krasu iki Opatje Selo, nuo čia iki Slovėnijos ir Italijos sienos, šia siena iki Lipicos pasienio punkto, nuo šio punkto keliu į Lokevą ir per patį miestą, tada keliu į Divačą, nuo jo link Brestovicos pri Povirju kaimo ir Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve ir Kobdilj kaimų, per Malí Dol iki Škrbinos, Lipos ir Temnicos ir atgal į Kostanjevicą na Krasu.

#### 4.4. Kilmės įrodymas:

Visi gamintojai privalo *Kraški pršut* gaminti nustatytoje šio produkto gamybos geografinėje vietovėje. Siekiant užtikrinti atsekamumą ir kokybę, visi gamybos etapai vyksta šioje geografinėje vietovėje. *Kraški pršut* gamintojai ir įmonės registruojami registre. Taip pat įrašoma, kiek *Kraški pršut* pagamino kiekvienas gamintojas. Visus gamybos etapus stebi 4.7 punkte nurodyta kontrolės institucija, akredituota pagal Europos standartą EN 45011.

Prieš sūdant, šviežių užpakalinių kojų oda aiškiai pažymima įdagu. Žymoje nurodoma serija, metai, mėnuo ir diena. Šios nuorodos privalomos ir yra sudedamoji gamybos proceso patikrų ir atsekamumo dalis. Registre įrašomas kiekvieno gamintojo pagamintų kiekvienos partijos kumpių skaičius. Šalia partijos numerio nurodoma išsami informacija apie pagrindinių gamybos procesų patikras.

Kai kumpiai baigiami vytinti ir sunokinami, atliekamas juslinis ir laboratorinis tyrimas jų kokybei nustatyti. Po to jie ženklinami „*Kraški pršut*“ ženklu. Nepjaustytų kumpių, jų pusių ir ketvirčių odoje įdeginamas prekės pavadinimas „*Kraški pršut*“ ir gamintojo numeris. Žymėjimas įdagu užtikrina produkto kokybę ir tai, kad jis buvo pagamintas nurodytoje geografinėje vietovėje pagal specifikaciją ir atliekant atitinkamą priežiūrą.

#### 4.5. Gamybos būdas:

— *Kraški pršut* gaminti nereikalinga speciali kiaulių veislė.

— Šviežios užpakalinės kojos surenkamos praėjus bent 24 valandoms, bet ne daugiau nei 120 valandų po skerdimu. Pažeistos ir mažiau nei 9 kg sveriančios užpakalinės kojos gamybai nenaudojamos. Užpakalinės kojos turi būti laikomos atšaldytos nuo – 1 °C iki + 4 °C. Jų negalima užšaldyti. Šviežios apipjaustytos užpakalinės kojos išorinėje pusėje esantis riebalų sluoksniu nuo šlaunikaulio galvutės (*Caput ossis femoris*) negali būti plonesnis nei 10 mm.

- Prieš sūdymą kumpiai pažymimi įdagu, nurodant metus, mėnesį, dieną ir partiją.
- Sausas sūdyimas: įtrynimasis, kraujo išvarvinimas, rupios jūros druskos naudojimas; druskos kiekis nustatomas pagal užpakalinių kojų svorį.
- Druska įtrintos užpakalinės kojos sudedamos ant lentynų.
- Sūdyimas ir pakartotinis sūdyimas vyksta nuo + 1 iki + 4 °C temperatūroje; sūdyimo trukmė priklauso nuo užpakalinių kojų svorio.
- Nuo užpakalinių kojų paviršiaus nuimama druska.
- Kumpiai vytinami orui cirkuliuojant nuo + 1 iki + 5 °C temperatūroje.
- Kumpiai vytinami orui švelniai cirkuliuojant nuo + 1 iki + 7 °C temperatūroje; viso šalto vytinimo proceso trukmė įskaitant sūdymą, yra bent 75 dienos, išdžiūvimo laipsnis siekia bent 16 %.
- Užpakalinės kojos plaunamos karštu vandeniu ir nusausinamos bei paruošiamos vytinimui (brandinimui).
- Nupjaustomas raumuo prie šlaunikaulio galvutės (*Caput ossis femoris*) ir, jei reikia, ten, kur buvo pašalintas dubens kaulas.
- Vytinama (brandinama) nuo + 12 iki + 18 °C temperatūroje. Jei gamybos proceso pradžioje užpakalinės kojos sveria 9 kg, visas gamybos procesas trunka bent 12 mėnesių; gamybos trukmė atitinkamai ilgesnė, jei svoris yra didesnis.
- Vytinimo (brandinimo) metu raumuo kelis kartus tepamas riebalais. Tepamų riebalų kiekis priklauso nuo vandens kiekio,  $a_w$  vertės ir vytinimo laipsnio. Tepama kiaulienos taukais su druska, pipirais, miltais ir, jei reikia, antioksidantais.
- Matuojamas vytinimo laipsnis, kuris turi būti bent 33 %, palyginti su pradiniu užpakalinių kojų svoriu.
- Subrandinti kumpiai laikomi sausoje ir gerai vėdinamoje patalpoje. Kumpiai ir kumpio griežinėliai vakuuminėse pakuotėse arba įpakuoti kontroliuojamoje aplinkoje laikomi ne aukštesnėje nei + 8 °C temperatūroje.
- Juslinis tyrimas, kuriuo nustatomas aromato tinkamumas, atliekamas į raumenį įbedant arklio kaulo adatos galiuką.
- Laboratoriniai tyrimai atliekami norint nustatyti druskos kiekį (didžiausias druskos kiekis yra 7,4 %) ir  $a_w$  vertę ( $a_w$  vertė turi būti mažesnė nei 0,93).

Norint išsaugoti kokybę ir laikyti specialiu procedūru, iš *Kraški pršut* gali būti išimamas kaulas, kumpis gali būti pjaustomas į gabalus (pusės ar ketvirčius) ir pakuojamas į mažmeninei prekybai skirtas pakuotes tik įmonėse, kurios turi „Kraški pršut“ gamybos sertifikatą. Siekiant užtikrinti mikrobiologinę saugą ir išsaugoti kumpiui būdingas organoleptines savybes, pavyzdžiui, jo aromatą, spalvą ir tekstūrą, tik tokios įmonės gali pjaustyti kumpį griežinėliais ir pakuoti tuos griežinėlius vakuuminėse pakuotėse arba kontroliuojamoje aplinkoje.

#### 4.6. Ryšys (su geografinė vietovė):

Geografinė nuoroda visų pirma grindžiama *Kraški pršut* gamybos tradicija ir seniai pripažintu geru vardu.

Karstas – Slovėnijos pietvakariuose esanti plynaukštė, kuriai būdingas įvairus kraštovaizdis. Jis sudaro išskirtinį gamtinį vienetą, kuris aiškiai išsiskiria, palyginti su kitais kaimyniniais regionais. Karstas apibūdinamas kaip pirmasis Europos ir netgi pasaulio regionas, kuriam būdingos karstinės savybės. Jame paplitę kalkingi dirvožemiai; ariamoji žemės dalis, „raudonoji žemė“; duoda negausų derlių. Karstas yra toje vietoje, kur švelnus Viduržemio jūros baseino klimatas susiduria su šaltu žemyniniu vėju, pučiančiu iš šiaurės rytų link Triesto įlankos, dažnai vadinamos Bora. Karsto plynaukštės įvairovė ir netoliese esanti jūra lemia tai, kad ten visada pučia vėjas ar brizas, o santykinė drėgmė yra gana maža, ir tai kartu su dirvožemio sandara ir augalija nuo senovės laikų sudarė vietos žmonėms palankias mikroklimato sąlygas mėšai vytinti.

Kumpių gamybos, atsižvelgiant į jos dabartinę apimtį, gerą vardą ir plėtrą, sėkmę Karste lėmė ūkininkų naudojami tradiciniai ir individualūs gamybos būdai. Mėsos gabalų vytinimas greičiausiai siekia tuos laikus, kai Karste apsigyveno žmonės. Triestui tapus dideliu miestu ir išsiplėtus maršrutams, pavyzdžiui, per Karstą einančiam maršrutui tarp Vienos ir Triesto, padidėjo kumpio paklausa tarp prekyautojų ir užėigų savininkų. Tuo pat metu ėmė garsėti ir kumpio geras vardas. Didėjant kumpio paklausai ir garsėjant jo geram vardui, susidomėjimas *Kraški pršut* gamyba taip pat augo.

1689 m. J. W. Valvasor apie Karsto žmones rašė:

„Šie geri žmonės kaip išgalėdami verčiasi ir gyvena neturtingai; jie labai laimingi, jei turi gabalą kiaulienos riebalų (kuriuos jie gali suvirškinti, nes dirba sunkų darbą), svogūnų ir gabalą paprastos, rupios, rudos sėlenų duonos. Kai kuriose vietovėse jie ypač kenčia nuo medienos trūkumo ir, ypač vasarą, nuo švaraus vandens stygiaus“ (Rupel, 1969 m.)

1960 m. A. Melik knygoje „Slovensko Primoje“ rašė:

„Karste gerai išplėtotas kiaulių auginimas. Kiekvienas ūkininkas norėtų turėti kiaulių, kurias galėtų pasiskersti savo reikmėms. Kiaulių auginimas yra susijęs su maisto gamyba soduose ir laukuose. Žiemą temperatūra yra tinkama ir mėsa išlieka šviežia, kai džiovinama pagal *Kraški pršut* gamybos metodą.“

Tad laikui bėgant techniniai gebėjimai tobulėjo kartu su patirtimi ir tapo tradicija. Gamindami vytintos mėsos produktus Karsto žmonės visada naudoja sūdymo būdą, kai druskos dedama saikingai, todėl jų produktai turi tinkamai suderintą sūrumo ir saldumo pusiausvyrą. Užpakalinės kiaulės kojos ir mentės sūdomos nepjaustytos. Kitose Slovėnijos dalyse užpakalinės kojos paprastai pjaustomos mažesniais gabalais, naudojamas sūrymas bei derinamas sausas ir šlapias sūdyimas.

Siekiant užtikrinti produkto kokybę būtina reikalauti laikytis standartų ir nuolat prižiūrėti visą gamybos procesą. Daug dirbdami gamintojai sukaupė didžiulę patirtį, kuri tapo tradicija. Dėl atskirų gamybos etapų gamintojų meistriškumo ir natūralių klimato sąlygų vykstant brandinimo procesui susiformavo tipinės kumpiui būdingos organoleptinės savybės, jo kvapas, skonis, spalva ir tekstūra. Šiomis savybėmis, kurios tapo norma, garsėja *Kraški pršut*. Tai žmogaus ir gamtos harmonijos pavyzdys. Bėgant laikui sukaupta pažangioji patirtis, dėl kurios *Kraški pršut* įgijo jam būdingą formą ir organoleptines savybes.

Organizuotai pirkti kumpius pradėta 1953 m. Tuo metu ūkininkų kooperatyvai kasmet nupirkdavo 3 000–4 000 kumpių. Kumpiai būdavo perkami iš ūkininkų didesnėje Karsto teritorijoje. Kumpiai svėrė daugiau nei 8 kg, o džiovinimo ir brandinimo laikotarpis truko 18 mėnesių. Dalis kumpių buvo eksportuojami į Italijos rinką. Kumpius taip pat pirkto Slovėnijoje įsikūrusios užėigos ir viešbučiai, taip išplėsdami viešbučių ir maitinimo įstaigų siūlomą asortimentą. Norėdami patenkinti rinkos paklausą kooperatyvai ir įmonės ėmė kumpius gaminti. Nuo 1963 m. iki 1977 m. kooperatyvuose ir įmonėse naudoti sūdymo, rūkymo ir vytinimo būdai buvo lygiai tokie patys, kokie buvo naudojami ūkiuose. 1963 m. kumpis pradėtas žymėti užrašu „Kraški pršut“.

1977 m. prasidėjo nauji *Kraški pršut* ir kitų specialių vytintos mėsos produktų gamybos laikai, kai gamintojai ėmė naudoti specialias kumpių gamybos technologijas (vadinamąsias *pršutarne*). Iš kumpiui būdingos išvaizdos ir organoleptinių savybių galima spręsti apie Karsto kulinarinę kultūrą.

#### 4.7. Kontrolės įstaiga:

Pavadinimas: Bureau Veritas d.o.o.

Adresas: Linhartova 49a  
SI-1000 Ljubljana  
SLOVENIJA

Tel. +386 14757670

Faks. +386 14747602

El. paštas: info@bureauveritas.si

#### 4.8. Ženklinimas:

Pavadinimas „Kraški pršut“ įdeginamas ant nepjaustytų kumpių su kaulu, be kaulo, supjaustytų pusėmis ir ketvirčiais kumpių odos.

*Kraški pršut* atpažįstamas pagal kumpio formos stilizuotą prekės ženklą su užrašu „Kraški pršut“. Prie šio logotipo nurodomas gamintojo numeris. Logotipas dedamas ant galutinių produktų, tokių, kaip ant kumpių su kaulu, be kaulo, supjaustytų pusėmis ir ketvirčiais, ir kumpių supjaustytų griežinėliais, supakuotų vakuuminėse pakuotėse ar kontroliuojamoje aplinkoje, etikečių.

*Kraški pršut* taip pat ženklinamas užrašu „saugoma geografinė nuoroda“ arba atitinkamu Bendrijos simboliu, sertifikato numeriu ir Slovėnijos Respublikos kokybės simboliu.

---

**Pranešimas, skirtas Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed ir Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, įtrauktiems į sąrašą, nurodytą Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2002, nustatančio tam tikras specialias ribojančias priemones, taikomas tam tikriems asmenims ir subjektams, susijusiems su Al-Qaida tinklu, 2, 3 ir 7 straipsniuose, remiantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 960/2011**

(2011/C 284/06)

1. Bendrąja pozicija 2002/402/BUSP <sup>(1)</sup> Sąjunga raginama išaldyti Al-Qaida organizacijos narių ir su jais susijusių kitų asmenų, grupių, susivienijimų ir subjektų, nurodytų pagal JTSTR 1267(1999) ir 1333(2000) parengtame sąrašė, kuri turi reguliariai atnaujinti pagal JTSTR 1267(1999) įsteigtas JT komitetas, lėšas ir ekonominius išteklius.

Į šį JT komiteto parengtą sąrašą įtraukti:

- Al-Qaida,
- su Al-Qaida susiję fiziniai ar juridiniai asmenys, subjektai, įstaigos ir grupės, taip pat
- juridiniai asmenys, subjektai ir įstaigos, nuosavybės teise priklausantys bet kuriam iš išvardytų asmenų, subjektų, organizacijų ir grupių, jų valdomi arba kitaip juos remiantys.

Į veiksmų arba veiklos, liudijančios, kad asmuo, grupė, susivienijimas arba subjektas yra „susiję su“ Al-Qaida, sąvoką įtraukta:

- a) dalyvavimas finansuojant, planuojant, lengvinant, rengiant arba kurstant veiksmus arba veiklą, vykdomus Al-Qaida arba bet kurio jų padalinio, filialo, nuo jų atskilusios grupės arba iš jų kilusios organizacijos, su jais susijusių, vykdomus jų vardu arba juos remiant;
- b) ginklų ir susijusių medžiagų tiekimas, pardavimas arba perdavimas bet kuriam iš paminėtųjų;
- c) žmonių verbavimas bet kuriam iš jų; arba
- d) kitokie bet kurio iš jų rėmimo veiksmai arba veikla.

2. 2011 m. rugsėjo 15 d. JT komitetas nutarė įtraukti Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed ir Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim į atitinkamą sąrašą. Šie asmenys gali bet kuriuo metu pateikti JT ombudsmenui prašymą kartu su visais patvirtinamaisiais dokumentais, kad sprendimas dėl jų įtraukimo į minėtą JT sąrašą būtų persvarstytas. Prašymas turėtų būti siunčiamas šiuo adresu:

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

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

3. Pagal 2 dalyje nurodytą JT sprendimą Komisija priėmė Reglamentą (ES) Nr. 960/2011 <sup>(2)</sup>, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2002, nustatančio tam tikras specialias ribojančias priemones, taikomas tam tikriems asmenims ir subjektams, susijusiems su Al-Qaida tinklu <sup>(3)</sup>, I priedas. Pakeitimu, padarytu pagal Reglamento (EB) Nr. 881/2002 7 straipsnio 1 dalies a punktą ir 7a straipsnio 1 dalį, Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed ir Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim įtraukiami į to reglamento I priedo sąrašą (I priedas).

<sup>(1)</sup> OL L 139, 2002 5 29, p. 4.

<sup>(2)</sup> OL L 252, 2011 9 28, p. 8.

<sup>(3)</sup> OL L 139, 2002 5 29, p. 9.

Į I priedą įtrauktiems asmenims ir subjektams taikomos šios Reglamente (EB) Nr. 881/2002 nustatytos priemonės:

- 1) visų atitinkamiems asmenims ir subjektams priklausančių, valdomų arba laikomų lėšų ir ekonominių išteklių išaldymas, draudimas (visiems) tiesiogiai arba netiesiogiai teikti atitinkamiems asmenims ir subjektams arba jų naudai lėšų ir ekonominių išteklių (2 ir 2a straipsniai) <sup>(1)</sup>; taip pat
  - 2) draudimas tiesiogiai ar netiesiogiai duoti, parduoti, teikti ar perduoti su karine veikla susijusius techninius patarimus, pagalbą ar mokymą bet kuriam iš atitinkamų asmenų ir subjektų (3 straipsnis).
4. Reglamento (EB) Nr. 881/2002 7a straipsnyje <sup>(2)</sup> numatytas peržiūros procesas, pagal kurį į sąrašą įtraukti asmenys teikia pastabas dėl jų įtraukimo į sąrašą pagrįstumo. Asmenys ir subjektai, įtraukti į I priedą Reglamentu (ES) Nr. 960/2011, gali teikti Komisijai prašymą pagrįsti jų įtraukimą į sąrašą. Šis prašymas turėtų būti siunčiamas:

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

5. Atitinkamų asmenų ir subjektų dėmesys taip pat atkreipiamas į tai, kad jie turi galimybę užginčyti Reglamentą (ES) Nr. 960/2011 Europos Sąjungos Bendrajame Teisme Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 263 straipsnio ketvirtoje ir šeštoje pastraipose nustatytais sąlygomis.
6. Siekiant tvarkos į I priedą įtrauktų asmenų ir subjektų dėmesys atkreipiamas į tai, kad yra galimybė pateikti prašymą atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) kompetentingoms institucijoms, išvardytoms Reglamento (EB) Nr. 881/2002 II priede, siekiant gauti leidimą naudotis išaldytais lėšomis ir ekonominiais ištekliais būtiniausiems poreikiams patenkinti arba konkrečioms mokėjimams atlikti, kaip nustatyta to reglamento 2a straipsnyje.

---

<sup>(1)</sup> 2a straipsnis įtrauktas Tarybos reglamentu (EB) Nr. 561/2003 (OL L 82, 2003 3 29, p. 1).

<sup>(2)</sup> 7a straipsnis įtrauktas Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1286/2009 (OL L 346, 2009 12 23, p. 42).





## 2011 m. prenumeratos kainos (be PVM, įskaitant paprastosios siuntos išlaidas)

<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 100 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, spausdintinė versija ir metinis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 200 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L serija, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	770 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, mėnesinis kaupiamasis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	400 EUR per metus
Oficialiojo leidinio priedas, S serija (Konkursai ir viešieji pirkimai), skaitmeninis diskas, leidžiamas vieną kartą per savaitę	daugiakalbis: 23 oficialiosiomis ES kalbomis	300 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija. Konkursai	konkursų kalbomis	50 EUR per metus

*Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, leidžiamą oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, galima prenumeruoti bet kuria iš 22 kalbų. Jį sudaro L (teisės aktai) ir C (informacija ir pranešimai) serijos.

Kiekviena kalba leidžiamas leidinys prenumeruojamas atskirai.

Oficialieji leidiniai airių kalba parduodami atskirai, remiantis 2005 m. birželio 18 d. Oficialiajame leidinyje L 156 paskelbtu Tarybos reglamentu (EB) Nr. 920/2005, nurodančiu, kad Europos Sąjungos institucijos laikinai neįpareigojamos rengti ir skelbti visų aktų airių kalba.

Oficialiojo leidinio priedas (S serija. Konkursai ir viešieji pirkimai) skelbiamas viename daugiakalbiame skaitmeniniame diske visomis 23 oficialiosiomis kalbomis.

Pateikę paprastą prašymą *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* prenumeratoriai gali gauti įvairius Oficialiojo leidinio priedus. Apie priedų išleidimą prenumeratoriai informuojami pranešime skaitytojui, kuris skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## Pardavimas ir prenumerata

Įvairių mokamų leidinių, tokių kaip *Europos Sąjungos oficialusis leidinys*, galima užsiprenumeruoti mūsų pardavimo biuruose. Pardavimo biurų sąrašą galima rasti internete adresu

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_lt.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_lt.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>)** – tai tiesioginė ir nemokama prieiga prie Europos Sąjungos teisės aktų. Šiame tinklalapyje galima skaityti *Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, susipažinti su sutartimis, teisės aktais, precedentine teise bei parengiamaisiais teisės aktais.

Išsamesnės informacijos apie Europos Sąjungą rasite <http://europa.eu>



Europos Sąjungos leidinių biuras  
2985 Liuksemburgas  
LIUKSEMBURGAS

LT