

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

C 284



Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

54. sējums
2011. gada 28. septembris

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
	I <i>Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi</i>	
	ATZINUMI	
	Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs	
2011/C 284/01	Eiropas Datu aizsardzības uzrauga atzinums par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka tehniskās prasības kredīta pārvedumiem un tiešajiem debetiem euro un groza Regulu (EK) Nr. 924/2009	1
	IV <i>Paziņojumi</i>	
	EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI	
	Eiropas Komisija	
2011/C 284/02	Euro maiņas kurss	5

LV

Cena:
EUR 3

(Turpinājums nākamajā lappusē)

V Atzinumi

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Eiropas Komisija

2011/C 284/03	Valsts atbalsts – Vācija – Valsts atbalsts SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Infrastruktūras pasākumu finansēšanu Leipcigas/Halles lidostā (2) – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 180. panta 2. punktu ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju (Lieta COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

CITI TIESĪBU AKTI

Eiropas Komisija

2011/C 284/05	Pieteikuma atkārtota publikācija saskaņā ar 7. panta 5. punktu un 6. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 510/2006 par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu un cilmes vietu nosaukumu aizsardzību	25
2011/C 284/06	Paziņojums <i>Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed</i> un <i>Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim</i> ievēribai, kuri saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 960/2011 ir pievienoti sarakstam, kas minēts 2., 3. un 7. pantā Padomes Regulā (EK) Nr. 881/2002, ar kuru paredz īpašus ierobežojošus pasākumus, kas vērsti pret konkrētām personām un organizācijām, kas saistītas ar <i>Al-Qaida</i> tīklu ...	30



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUDZĪTĀJS

Eiropas Datu aizsardzības uzrauga atzinums par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka tehniskās prasības kredīta pārvedumiem un tiešajiem debetiem euro un groza Regulu (EK) Nr. 924/2009

(2011/C 284/01)

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUGS,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 16. pantu,

ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu un jo īpaši tās 7. un 8. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾,

ņemot vērā lūgumu sniegt atzinumu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regulas (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un par šādu datu brīvu apriti⁽²⁾ 28. panta 2. punktu,

IR PIEŅĒMIS ŠĀDU ATZINUMU.

1. IEVADS

1. Komisija 2010. gada 16. decembrī pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka tehniskās prasības kredīta pārvedumiem un tiešajiem debetiem euro un groza Regulu (EK) Nr. 924/2009 (turpmāk "priekšlikums").

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp, (turpmāk "Direktīva 95/46/EK").

⁽²⁾ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

1.1. Apspriešanās ar EDAU

2. Komisija 2011. gada 3. janvārī nosūtīja priekšlikumu Eiropas Datu aizsardzības uzraugam (EDAU). EDAU saprot šo paziņojumu kā lūgumu konsultēt Kopienas iestādes un struktūras, kā to paredz Regulas (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (turpmāk "Regula (EK) Nr. 45/2001") 28. panta 2. punkts. Iepriekš⁽³⁾, pirms priekšlikuma pieņemšanas, Komisija deva EDAU iespēju sniegt neoficiālas atsauksmes. EDAU atzinīgi novērtē procedūras atvērtību, kas sākuma posmā palīdzēja uzlabot tekstu attiecībā uz datu aizsardzību. Dažas no šīm atsauksmēm ir ņemtas vērā priekšlikumā. EDAU atzinīgi novērtētu skaidru atsauci uz šo apspriešanos priekšlikuma preambulā.

1.2. SEPA un tiesiskais regulējums

3. Kopš Eiropas Ekonomikas Kopienas izveidošanas ir notikusi pakāpeniska virzība uz saskaņotāku Eiropas finanšu tirgu. Maksājumu jomā vispamanāmākie solī bija euro kā kopīgas valūtas izmantošanas uzsākšana 1999. gadā un euro banknošu un monētu laišana apgrozībā 2002. gadā.

4. Tomēr līdz šim daudzās ES valstīs joprojām apstrādā un daudzdos dažādos veidos izmanto nelielas vērtības (līdz EUR 50 000) bezskaidras naudas euro maksājumus. Tā rezultātā maksas par pārrobežu maksājumiem ES teritorijā vidēji ir augstākas, salīdzinot ar iekšzemes maksājumu maksām. Eiropas regula par pārrobežu maksājumiem euro (Regula (EK) Nr. 2560/2001) cita starpā noteica, ka ES teritorijā veikto pārrobežu maksājumu maksas vairs nevar būt augstākas par attiecīgo iekšzemes euro maksājumu maksām. Reaģējot uz šo regulu, 2002. gadā Eiropas

⁽³⁾ 2010. gada septembrī.

banku nozare izveidoja Eiropas Maksājumu padomi (EPC), kas radīja koordinēšanas un lēmumu pieņemšanas struktūru, kura nodarbojas ar maksājumu jautājumiem, un uzsāka vienotās euro maksājumu telpas (SEPA) projektu. 2009. gadā Regulu (EK) Nr. 2560/2001 aizstāja ar Regulu (EK) Nr. 924/2009 un paplašināja vienlīdzīgas maksas principu arī attiecībā uz tiešā debeta maksājumiem, kas kā pārrobežu maksājumi kļuva pieejami no 2009. gada novembra.

5. Turklāt Direktīvas 2007/64/EK ("Maksājumu pakalpojumu direktīva") mērķis ir saskaņot tos valstu tiesību aktus, kas attiecas uz maksājumiem Eiropas Savienībā. Nolūks ir izveidot standartizētus nosacījumus un tiesības maksājumu pakalpojumu sniegšanai un padarīt pārrobežu maksājumus tikpat vienkāršus, efektīvus un drošus kā "nacionālos" maksājumus dalībvalsts robežās. Maksājumu pakalpojumu direktīva arī cenšas uzlabot konkurenci, atverot maksājumu tirgu jaunpieņacējiem.

6. SEPA mērķis ir izveidot vienotu tirgu neliela apjoma euro maksājumiem, pārvarot tehniskos, juridiskos un ar tirgu saistītos šķēršļus, kas radušies laikā pirms vienotās valūtas ieviešanas. Kad SEPA izveide būs pabeigta, nebūs nekādas atšķirības starp nacionālajiem un pārrobežu euro maksājumiem – tie visi būs iekšzemes maksājumi. SEPA aptver ne tikai euro zonas, bet visu Eiropas Savienību (ES), kā arī Īslandi, Lihtenšteinu, Monako, Norvēģiju un Šveici. Tas nozīmē, ka valstis ārpus euro zonas var pieņemt SEPA standartus un praksi attiecībā uz saviem euro maksājumiem.

7. Priekšlikums attiecas uz kredīta pārvedumiem un tiešajiem debetiem. Kredīta pārvedums ir maksājums, ko uzsāk maksātājs, kurš nosūta rīkojumu savai bankai. Attiecīgi banka pārsūta līdzekļus uz maksājuma saņēmēja banku. Tas var notikt, izmantojot vairākas starpniekiestādes. Tiešo debetu gadījumā maksātājs iepriekš atļauj maksājumu saņēmējam saņemt līdzekļus no sava bankas konta. Tādējādi maksātājs "pilnvaro" savu banku nosūtīt līdzekļus uz maksājumu saņēmēju kontu. Tiešā debeta maksājumus bieži izmanto regulāriem maksājumiem, piemēram, komunālo pakalpojumu rēķinu apmaksai, bet tos var izmantot arī vienreizējiem maksājumiem. Šajā gadījumā maksātājs apstiprina atsevišķu maksājumu.

1.3. SEPA un ES datu aizsardzības sistēma

8. SEPA ieviešana un attīstība ietver vairākas datu apstrādes darbības: lai nodrošinātu pārskaitījumu netraucētu izpildi, vārda un uzvārda, bankas kontu numuru, līgumu saturu

apmaiņai ir jānotiek tieši starp maksātājiem un maksājumu saņēmējiem un netieši starp viņu attiecīgajiem maksājumu pakalpojumu sniedzējiem. Ar šo mērķi priekšlikums ietver arī pantu par "savstarpējo izmantojamību", kas atbalsta standarta noteikumu izveidi attiecībā uz nacionālajiem un pārrobežu darījumiem, un nepārprotami nosaka, ka nekādi tehniski šķēršļi nedrīkst traucēt kredīta pārvedumu un tiešo debetu veikšanu. Dažādi uzņēmēji, kas iesaistīti darbībās, uz kurām attiecas priekšlikums, ir pakļauti dažādiem valstu tiesību aktiem, ar ko īsteno Direktīvu 95/46/EK.

9. EDAU uzsver, ka apmainoties ar personas datiem, kas attiecas uz maksātājiem un maksājumu saņēmējiem, ar dažādiem maksājumu pakalpojumu sniedzējiem un apstrādājot tos, ir jāievēro nepieciešamības, proporcionalitātes un nolūka ierobežojuma principi. Saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 16. un 17. pantu, dažādiem starpniekiem izmantojot datus, arī ir jāievēro konfidencialitātes un apstrādes drošības principi.

10. Priekšlikums arī paredz jaunu lomu valstu iestādēm, kuru kompetencē ir uzraudzīt atbilstību regulai un veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šādu atbilstību. Kaut arī šī loma ir būtiska, lai nodrošinātu SEPA efektīvu ieviešanu, tā arī varētu būt saistīta ar plašām pilnvarām, lai iestādes varētu turpināt apstrādāt privātpersonu personas datus. Arī šajā jomā, valstu kompetentajām iestādēm piekļūstot personas datiem, ir jāievēro nepieciešamības, proporcionalitātes un nolūka ierobežojuma principi.

11. Lai gan priekšlikumā nevajadzētu iekļaut pārāk sīki izstrādātus noteikumus par datu aizsardzības principu ieviešanu, ko garantē jebkuras apstrādes darbības piemērojamība valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK, EDAU iesaka dažviet uzlabot tekstu, lai padarītu to skaidrāku.

2. ĪPAŠAS PIEZĪMES

2.1. 26. apsvēruma

12. EADU atzinīgi novērtē Direktīvas 95/46/EK pieminēšanu priekšlikuma 26. apsvērumā. Taču, lai atspoguļotu faktu, ka uz dažādu valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno šo direktīvu, ir atbilstīgas atsauces, un lai uzsvērtu, ka jebkura datu apstrādes darbība ir jāveic saskaņā ar īstenošanas noteikumiem, apsvēruma tekstu varētu mainīt šādi: "Jebkura personas datu apstrāde, ko veic saskaņā ar šo regulu, notiek saskaņā ar attiecīgajiem valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK".

2.2. 6., 8., 9. un 10. pants: valstu kompetento iestāžu pilnvaras

13. Priekšlikuma 6. pantā paredzēts aizliegums ieviest daudzpusējās savstarpējās apmaiņas maksas ⁽¹⁾ par tiešā debeta darījumiem vai citu atlīdzību ar līdzvērtīgu mērķi vai iedarbību. Turklāt tiešā debeta darījumiem, ko maksājumu pakalpojumu sniedzējs nevar pienācīgi izpildīt (noraidītas, atteiktas, atgrieztas atpakaļ vai neveiksmīgas operācijas, tā sauktie "R darījumi"), daudzpusējās savstarpējās apmaiņas maksas var piemērot, ja ir ievēroti vairāki nosacījumi.

14. Priekšlikuma 8. pantā paredzētas saistības maksātājam, kas izmanto kredīta pārvedumu un maksājumu saņēmējam, kas izmanto tiešos debetus. Maksātājs nevar atteikties veikt kredīta pārvedumu uz tādu maksājumu pakalpojumu sniedzēju maksājumu kontiem, kas atrodas citā dalībvalstī un ir sasniedzami ⁽²⁾ saskaņā ar 3. panta prasību. Maksājumu saņēmējs, kas saņem līdzekļus savā maksājumu kontā no citu maksājumu pakalpojumu sniedzēju kontiem, kuri atrodas tajā pašā dalībvalstī, nevar atteikties saņemt tiešos debetus no tādu maksājumu pakalpojumu sniedzēju maksājumu kontiem, kas atrodas citā dalībvalstī.

15. Priekšlikuma 9. pantā pieprasīts dalībvalstīm izraudzīties kompetentās iestādes, kas būtu atbildīgas par atbilstības nodrošināšanu regulai. Šīm iestādēm nodrošina visas pilnvaras, kas vajadzīgas to pienākumu pildīšanai, un tās uzrauga atbilstību un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai šādu atbilstību nodrošinātu. Turklāt 9. panta 3. punktā paredzēts, ka tad, ja dalībvalsts teritorijā par regulā ietvertajiem jautājumiem ir atbildīga vairāk nekā viena iestāde, dalībvalsts nodrošina, ka šīs iestādes cieši sadarbojas, lai spētu veikt savus pienākumus efektīvi. Saskaņā ar 10. pantu dalībvalstīm tiek ieviests pienākums pieņemt noteikumus par sodiem, kas piemērojami tad, ja regula netiek ievērota, un lai nodrošinātu tās īstenošanu. Sodiem jābūt efektīviem, proporcionāliem un preventīviem.

16. Pamatojoties uz šiem pantiem, valstu iestādes ir pilnvarotas uzraudzīt iespējamās visu priekšlikumā iekļauto saistību pārkāpumus un piemērot sodus, kas saistīti ar 6. un 8. pantā paredzēto pienākumu neizpildi. Pastāv iespēja, ka šīs pilnvaras var plaši ietekmēt fizisku personu privātumu datu aizsardzības ziņā: iestādēm varētu būt vispārēja pieeja informācijai par katru līdzekļu pārvedumu (vai tas būtu

⁽¹⁾ Daudzpusējā savstarpējās apmaiņas maksa ir summa, ko maksājumu saņēmēja maksājumu pakalpojumu sniedzējs maksā maksātāja maksājumu pakalpojumu sniedzējam saistībā ar tiešo debetu.

⁽²⁾ Šīs prasības mērķis ir nodrošināt, lai jebkurš maksājumu pakalpojumu sniedzējs, kas valsts līmenī veic kredīta pārvedumu vai tiešo debetu darījumus, veiktu arī pārvedumus, kurus uzsākuši maksājumu pakalpojumu sniedzēji, kas atrodas jebkurā citā dalībvalstī (priekšlikuma 3. pants).

kredīta pārvedums vai tiešā debeta darījums) privātpersonu starpā, lai pārbaudītu, vai, neievērojot 6. un 8. panta saistības, netiek nelikumīgi iekasētas daudzpusējās savstarpējās apmaiņas maksas un vai nav apstrīdēts kāds atteikums. Šādas pilnvaras ietver personas datu (iesaistīto fizisko personu vārdu, uzvārdu, viņu bankas kontu numuru un saņemamo vai pārskaitāmo līdzekļu summu) apstrādi.

17. Lai gan jebkādi šādi personas datu apstrādei jānotiek saskaņā ar tiem valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK, EDAU vēlas uzsvērt, ka priekšlikumā būtu jāizvērtē arī uzraudzības pienākums, ņemot vērā proporcionalitātes un nepieciešamības principu, kas ietverts Direktīvas 95/46/EK 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā. Šajā sakarā, jo īpaši apsverot 6. un 8. pantu, EDAU uzskata, ka būtu daudz atbilstīgāk ieviest sistēmu, saskaņā ar kuru kompetentās iestādes, kas apstrādā personas datus, tiktu iesaistītas tikai katrā gadījumā atsevišķi. Tas nozīmētu, ka iestādes iejaukšanās – un līdz ar to arī konkrēta maksātāja un/vai maksājumu saņēmēja personas datu apstrāde – notiktu galvenokārt tad, kad tam būtu īpašs iemesls, piemēram, gadījumā, ja maksātājs vai maksājumu saņēmējs ir iesniedzis sūdzību par 6. vai 8. panta pārkāpumu, vai pēc pašas iestādes mērķtiecīgas iniciatīvas, iespējams, pamatojoties uz trešās personas sniegtu informāciju.

18. Atbilstības kontroles efektivitāte tiktu nodrošināta, ieviešot mehānismu, kas ļauj sūdzības iesniedzējam iesniegt sūdzību vai trešai personai iesniegt informāciju un ātri sagaidīt iestādes reakciju, iespējams, rīkojumu otrai pusei pildīt 6. un 8. pantā noteiktos pienākumus. Faktiski ar priekšlikuma 11. pantu jau tiek ieviesti noteikumi par atbilstīgām un efektīvām ārpusstiesas sūdzību un pārsūdzības procedūrām, lai atrisinātu strīdus, kas izcēlušies starp maksājumu pakalpojumu lietotājiem un attiecīgajiem maksājumu pakalpojumu sniedzējiem (kas attiecas uz gadījumu saistībā ar 6. pantu). Lai veicinātu atbilstību 8. pantā noteiktajām saistībām, neieviešot valstu iestādēm plašu vispārēju piekļuvi personas datiem, EDAU ierosina, lai 11. panta noteikums attiektos arī uz strīdiem starp maksātājiem un maksājumu saņēmējiem.

19. EDAU arī norāda, ka uzraudzības pasākumi var būt saistīti ar personas datu nodošanu dažādu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, īstenojot "ciešo sadarbību", kas minēta 9. panta 3. punktā. Ņemot vērā plašās pilnvaras, kas piešķirtas valstu iestādēm, lai uzraudzītu atbilstību regulai (un pat tādā gadījumā, ja ir ieviesti 6. un 8. pantā paredzētie ierobežojumi), EDAU ierosina tekstā skaidri norādīt, ka, veicot jebkādu personas datu nodošanu, ir jāievēro attiecīgie datu aizsardzības principi. Proti, šāda nodošana nebūtu jāveic masveidā, bet tikai saistībā ar konkrētiem gadījumiem,

kad jau no pirmā skata ir aizdomas par iespējamu regulas pārkāpumu. Tāpēc 9. panta 3. punktam varētu pievienot šādu teikumu: "Personas datu nodošana no vienas kompetētās iestādes citai "ciešas sadarbības" ietvaros notiek tikai katrā gadījumā atsevišķi, ja ir pamatotas aizdomas par regulas noteikumu pārkāpumu, un ievērojot nepieciešamības, proporcionalitātes un nolūka ierobežojuma principus".

2.3. Pielikums

20. Priekšlikuma pielikumā ir noteiktas tehniskās prasības, kas saskaņā ar priekšlikuma 5. pantu jāievēro attiecībā uz kredīta pārvedumiem un tiešajiem debetiem. Šo prasību ieviešanas mērķis ir iegūt saskaņotus identifikācijas un komunikācijas formātus, lai nodrošinātu kredīta pārvedumu un tiešo debeta darījumu savstarpēju izmantojamību dalībvalstīs.
21. Šajā kontekstā starpnieku (maksājumu pakalpojumu sniedzēju) veikta personas datu apstrāde notiek dažādos gadījumos ⁽¹⁾:
- a) 2. panta b) punkts: kredīta pārvedumu gadījumā dati, ko maksātājs nodod savam maksājumu pakalpojumu sniedzējam un kas pa maksājumu ķēdi nonāk pie maksājumu saņēmēja, ir: maksātāja vārds, uzvārds un/vai maksātāja maksājumu konta IBAN, kredīta summa, maksājumu saņēmēja vārds, uzvārds un maksājumu konta IBAN un, iespējams, pārveduma informācija;
- b) 3. panta b) punkts: tiešā debeta gadījumā dati, ko maksājumu saņēmējs nodod savam maksājumu pakalpojumu sniedzējam un ko tas pēc tam nodod maksātāja maksājumu pakalpojumu sniedzējam, katrā darījumā ir ar pilnvarām ⁽²⁾ saistītā informācija;
- c) 3. panta g) punkts: tiešā debeta gadījumā dati, ko maksājumu saņēmējs nodod savam maksājumu pakalpojumu sniedzējam un kas pa maksājumu ķēdi nonāk pie maksātāja, ir: maksājumu saņēmēja vārds, uzvārds un maksājumu saņēmēja maksājumu konta IBAN, maksātāja vārds, uzvārds un viņa maksājumu konta IBAN.

22. Lai gan, veicot jebkuru personas datu apstrādi, ir jāievēro attiecīgie valstu tiesību akti, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK, priekšlikuma projektā ir minēts tikai, ka ar iepriekšminēto situāciju a) saistītie pārvedumi ir jāveic "saskaņā ar saistībām, kas noteiktas valstu tiesību aktos, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK". Lai izvairītos no nepareizas interpretācijas, EDAU ierosina šo atsauci uz direktīvu iekļaut 3. panta b) un g) punktā. Savukārt, ja 26. apsvēruma tekstu izmainītu atbilstīgi iepriekš norādītajam ieteikumam, no 2. panta b) punkta formulējuma varētu izslēgt atsauci uz Direktīvu 95/46/EK.

3. SECINĀJUMS

23. EDAU atzinīgi novērtē priekšlikumā iekļauto īpašo atsauci uz Direktīvu 95/46/EK. Tomēr viņš ierosina veikt dažus nelielus grozījumus tekstā, lai precizētu datu aizsardzības principu piemērošanu apstrādes darbībām, uz kurām attiecas priekšlikums. Proti:
- 26. apsvērumā būtu jāatspoguļo tas, ka uz valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK, ir atbilstīgās atsauces, un jāuzsver, ka jebkuras datu apstrādes darbības ir jāveic saskaņā ar šiem direktīvas īstenošanas tiesību aktiem,
- valstu kompetento iestāžu uzraudzības pilnvaras attiecībā uz 6. un 8. pantā ietvertajām saistībām būtu jāierobežo līdz izmantošanai tikai konkrētos gadījumos, ja ir pamatotas aizdomas par regulas noteikumu pārkāpumu, bet, lai veicinātu 8. pantā minēto saistību izpildi, 11. pantā paredzētais kompensācijas mehānisms strīda gadījumā būtu jāattiecinā arī uz domstarpībām starp maksātāju un maksājumu saņēmēju,
- lai izvairītos no jebkādas nepareizas interpretācijas, pielikumā jāsaskaņo atsauces uz Direktīvu 95/46/EK.

Briselē, 2011. gada 23. jūnijā

Giovanni BUTTARELLI

Eiropas Datu aizsardzības uzrauga palīgs

⁽¹⁾ Vārda, uzvārda un IBAN nodošana notiek tieši no maksājuma saņēmēja maksātājam kredīta pārveduma gadījumā un no maksātāja maksājuma saņēmējam tiešā debeta gadījumā. Abos gadījumos apstrādes likumīgums pamatojas uz to, ka tieši attiecīgo datu subjekts brīvprātīgi nodod savus datus.

⁽²⁾ Šāda informācija var ietvert maksātāja vārdu, uzvārdu, viņa vai viņas adresi, viņa vai viņas tālruna numuru un jebkuru citu informāciju, kas saistīta ar līgumu, uz kura pamata tiek izdarīts līdzekļu pārvedums.

IV

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Euro maiņas kurss ⁽¹⁾

2011. gada 27. septembris

(2011/C 284/02)

1 euro =

Valūta	Maiņas kurss	Valūta	Maiņas kurss		
USD	ASV dolārs	1,3579	AUD	Austrālijas dolārs	1,3690
JPY	Japānas jena	103,83	CAD	Kanādas dolārs	1,3842
DKK	Dānijas krona	7,4413	HKD	Hongkongas dolārs	10,5816
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,86980	NZD	Jaunzēlandes dolārs	1,7228
SEK	Zviedrijas krona	9,1774	SGD	Singapūras dolārs	1,7408
CHF	Šveices franks	1,2232	KRW	Dienvidkorejas vona	1 588,08
ISK	Islandes krona		ZAR	Dienvidāfrikas rands	10,6747
NOK	Norvēģijas krona	7,7900	CNY	Ķīnas juaņa renminbi	8,6878
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	HRK	Horvātijas kuna	7,4930
CZK	Čehijas krona	24,478	IDR	Indonēzijas rūpija	12 156,12
HUF	Ungārijas forints	286,36	MYR	Malaizijas ringits	4,2781
LTL	Lietuvas lits	3,4528	PHP	Filipīnu peso	58,869
LVL	Latvijas lats	0,7093	RUB	Krievijas rublis	43,3299
PLN	Polijas zlots	4,3720	THB	Taizemes bāts	41,891
RON	Rumānijas leja	4,3033	BRL	Brazīlijas reāls	2,4513
TRY	Turcijas lira	2,5066	MXN	Meksikas peso	18,1259
			INR	Indijas rūpija	66,6390

⁽¹⁾ Datu avots: atsauces maiņas kursu publicējusi ECB.

V

(Atzinumi)

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

EIROPAS KOMISIJA

VALSTS ATBALSTS – VĀCIJA

Valsts atbalsts SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – **Infrastrukturā pasākumu finansēšanu
Leipcigas/Halles lidostā (2)**

Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 180. panta 2. punktu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/C 284/03)

Ar 2011. gada 15. jūnija vēstuli, kas autentiskā valodā ir pievienota šim kopsavilkumam, Komisija informēja Vāciju par lēmumu uzsākt LESD 180. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz iepriekš minēto pasākumu.

Viena mēneša laikā pēc šā kopsavilkuma un tam pievienotās vēstules publicēšanas dienas ieinteresētās personas var iesniegt piezīmes par pasākumu, attiecībā uz kuru Komisija sāk procedūru, nosūtot tās uz šādu adresi:

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

Fakss +32 22961242

Šīs piezīmes tiks darītas zināmas Vācijai. Ieinteresētā persona, kas iesniedz piezīmes, var rakstveidā pieprasīt, lai netiek atklāta tās identitāte, norādot šāda pieprasījuma iemeslus.

PROCEDŪRA

Vācijas iestādes tiesiskās noteiktības labad 2010. gada 12. aprīļa vēstulē paziņoja Komisijai par sabiedrības akcionāru ⁽¹⁾ iepilnnotajiem kapitālieguldījumiem *Mitteldeutsche Flughafen AG* (turpmāk – MFAG) un *Flughafen Leipzig/Halle GmbH* (turpmāk – FLF), kas segs Leipcigas/Halles lidostā īstenojamo infrastruktūras projektu izmaksas. Komisijas 2010. gada 10. jūnija, 2010. gada 26. novembra un 2011. gada 3. marta vēstulēs pieprasīja

papildu informāciju par minēto pasākumu. Vācijas iestādes 2010. gada 29. septembrī, 2011. gada 4. janvārī un 2011. gada 26. aprīlī sniedza papildu informāciju.

PASĀKUMU APRAKSTS

Minētā infrastruktūra un ar infrastruktūru saistītie projekti īpaši attiecas uz trokšņa mazināšanas pasākumiem, atkausēšanas zonu izveidi, manevrēšanas ceļu un tiltu būvi, peronu un angāru paplašināšanu, jauna lidostas termināla un mazo lidaparātu angāra būvi, dienvidu un ziemeļu skrejceļa paplašināšanas projektēšanas izdevumiem, dzīvnieku izvietošanas vietām, ēkām, kas pilda drošības funkcijas, un kontrolpunktiem. Lēstās kopējās ieguldījumu izmaksas ir EUR 255,6 miljoni. Būvdarbi jau ir uzsākti.

⁽¹⁾ FLF ir MFAG meitasuzņēmums, un MFAG pieder 94 % FLH kapitāla daļu. Pārējās kapitāla daļas pieder *Freistaat Sachsen* (Saksijas brīvvalstij), *Landkreis Nordsachsen* (Ziemeļsaksijas federālajai zemei) un *Stadt Schkeuditz* (Škeidicas pilsētai). MFAG akcionāri: Saksijas brīvvalsts (76,64 %), Saksijas-Anhaltes federālā zeme (18,54 %), Drēzdenes pilsēta (2,52 %), Halles pilsēta (0,2 %) un Leipcigas pilsēta (2,1 %). Nav neviena privāta akcionāra.

Infrastruktūras un ar infrastruktūru saistītie projekti vispirms tika finansēti no akcionāru aizdevumiem (tiek piešķirti no 2006. gada līdz šim brīdim), kas tiks pārvērsti kapitālā tikai pēc tam, kad Eiropas Komisija būs apstiprinājusi infrastruktūras finansējumu. Aizdevuma procentu pamatlīkme ir [< 12 mēnešu] *Euribor*. Riska prēmiju nosaka pēc likmju noapaļotā vidējā lieluma (zem 100 bāzes punktiem), ko piedāvā trīs bankas.

Paziņotie infrastruktūras pasākumi un to finansējums (akcionāru aizdevumi un kapitālieguldījumi) neiekļaujas Komisijas 2008. gada 23. jūlija Lēmuma 2008/948/EK⁽¹⁾ darbības jomā.

PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

Atbalsta veids un akcionāru aizdevumi

Vācijas iestādes uzskata, ka valsts atbalsts neattiecas uz akcionāru aizdevumiem, jo plānotie ieguldījumi, iespējams, tiek kvalificēti kā drošības pasākumi. Tiek arī apgalvots, ka aizdevumi tikuši piešķirti saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

Pašreizējā posmā Komisija apšauba plānoto projektu ar drošību saistīto raksturu un to, vai akcionāru aizdevumi ir piešķirti atbilstoši tirgus nosacījumiem. Tādēļ Komisija nevar secināt, ka šajos aizdevumos nav valsts atbalsta. Pirmkārt, Vācijas iestādes nav norādījušas *FLF* reitingu. Otrkārt, attiecībā uz *MFAG* reitingu Vācijas iestādes iesniedza vienīgi tālruņa sarunas protokolu ar banku, kurā ir norādīts, ka *MFAG* ir tāds pats reitings kā federālajam zemēm. Treškārt, riska prēmija, kas ir zemāka par 100 bāzes punktiem ir zemāka par standarta likmes paziņojumā noteikto riska rezervi. Komisijai ir šaubas arī par to, vai šajā gadījumā ir attaisnojama [< 12] mēnešu *Euribor* likmes piemērošana, jo parastos tirgus apstākļos šī likme ir zemāka par procentu likmi aizdevumiem ar ilgāku atmaksas termiņu.

Atbalsta veids un kapitāla palielināšana

Vācijas iestādes uzskata, ka infrastruktūras būves finansēšana nav saimnieciska darbība. Spriedumā par "Leipcigas-Halles lidostu"⁽²⁾ Vispārējā tiesa apstiprināja, ka lidostas darbība ir saimnieciska darbība, kuras neatņemama daļa ir lidostas infrastruktūras būve. Tā kā Vācijas iestādes apgalvoja, ka kapitāls tika palielināts bez pamatojoša komercdarbības plāna un ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvas, Komisija provizoriski uzskata, ka tas ietver valsts atbalstu.

Atbalsta atbilstība

Šajā posmā Komisija uzskata, ka nepieciešamības un samērīguma kritēriji šajā gadījumā ir ļoti apšaubāmi. Leipcigas/Halles

lidosta, ko vada *FLH*, ir C kategorijas lidosta, "liela reģionālā lidosta" saskaņā ar 2005. gada Lidostu vadlīnijām⁽³⁾. Kopš 2008. gada, kad tika uzbūvēts dienviņu skrejceļš, Leipcigas/Halles lidosta pārsvarā kalpo kā kravu lidosta *DHL Express*, *Lufthansa Cargo* un citiem kravu pārvadātājiem. 2009. gadā tika pārvadātas aptuveni 524 tonnas kravu. Minētā atbalsta intensitāte sasniedz 100 %.

Pašlaik Vācijas iestādes nesniedz nekādus pierādījumus lidostas komercdarbības plāna veidā par to, ka atbalsta intensitāte 100 % apmērā ir nepieciešama un samērīga. Tādēļ Komisija pašlaik nespēj atbilstīgi novērtēt tirgus nepilnības minētajā gadījumā.

Turklāt daži ieguldījumu projekti jau ir pabeigti. Tas liek nopietni apšaubīt atbalsta nepieciešamību, jo saņēmējs ir spējis finansēt minētos infrastruktūras projektus bez valsts līdzekļiem.

Turklāt Komisija norāda, ka daži no minētajiem pasākumiem acīmredzot atbilst obligātajiem, lidostas darbību reglamentējošiem standartiem vai citām prasībām, vai ir saistīti ar lidostas ikdienas darbību. Tādēļ Komisijai ir šaubas, vai šajā gadījumā ir izpildīti atbalsta nepieciešamības un samērīguma kritēriji.

Secinājums

Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā nav izpildīti visi 2005. gada lidostu vadlīnijās izklāstītie saderīguma nosacījumi. Komisija provizoriski uzskata, ka šajā gadījumā nav izpildīti atbalsta nepieciešamības un samērīguma kritēriji. Tādēļ Komisijai ir šaubas par to, vai minēto infrastruktūras pasākumu finansējumu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

Šķiet, ka šie pasākumi neatbilst nevienam citam no Līgumā paredzētajiem izņēmumiem. Tādēļ pašreizējā posmā Komisija nevar izslēgt iespēju, ka tie ietver nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu.

VĒSTULES TEKSTS

"Die Kommission teilt der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben der deutschen Behörden zu der vorgenannten Beihilfemaßnahme entschieden hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) zu eröffnen.

(1) OV L 346, 23.12.2008., 1. lpp.

(2) Apvienotās lietas T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* un *Mitteldeutsche Flughafen AG* pret Komisiju un T-443/08 Saksijas brīvvalsts un Saksijas-Anhaltes federālā zeme pret Komisiju (turpmāk – "Leipcigas/Halles lieta"), [2011], vēl nav publicētas ECR; skatīt arī lietu T-128/89 *Aéroports de Paris* pret Komisiju [2000] ECR II-3929, ko apstiprināja EKT; lietu C-82/01P, ECR 2002, I-9297 lpp., un lietu T-196/04 *Ryanair* pret Komisiju [2008], ECR II-3643, 88. punkts.

(3) OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

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

58. Nach Angaben der Bundesregierung ist die Maßnahme M3 erforderlich, um Unfällen vorzubeugen und Engpässe im Betrieb von FLH zu vermeiden. Die Maßnahme M6 dient dem weiteren Ausbau der Kapazitäten am Flughafen Leipzig/Halle und der Abdeckung der Kapazitäten bei Ostwetterlagen im Südwesten des Flughafens. Der im Rahmen der Maßnahme M5 erfolgende Abriss der Objekte und die Neuerrichtung der Mehrzweckhalle I und der Feuerwache in veränderter Lage sind zwingend erforderlich, um die Hindernisfreiheit im südlichen Rollverkehr am Flughafen Leipzig/Halle zu gewährleisten, da eine alternative Rollwegführung ausscheidet.
59. Auf einem Flughafen verbinden Rollbahnen Start- und Landebahnen mit Abfertigungsfeldern, Flugzeughallen, Terminals und anderen Einrichtungen. Auf diese Weise machen die Luftfahrzeuge die Start- bzw. Landebahn frei, so dass andere Luftfahrzeuge starten oder landen können. Nach Auffassung der Kommission sind Rollbahnen und Rollbrücken daher von Start- und Landebahnen nicht zu trennen, für die der Flughafenbetreiber Nutzungsentgelte erhebt, was folglich eine wirtschaftliche Tätigkeit des Flughafens darstellt. Die Angaben der Bundesregierung bestätigen, dass der Bau angesichts des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses zwingend erforderlich ist. Sonst könnten der Flughafen und die Fluggesellschaften nicht vom erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens profitieren bzw. müsste das derzeitige Verkehrsaufkommen gedrosselt werden. Dies steht nicht im Widerspruch zu der Tatsache, dass eine sichere Nutzung einer bestimmten Anzahl von Rollbahnen und Rollbrücken nur für ein begrenztes Verkehrsaufkommen gewährleistet werden kann.
60. Zur Maßnahme M5 stellt die Kommission fest, dass selbst wenn die Infrastrukturkosten sich nicht ausschließlich unmittelbar auf den Bau der neuen Rollbahn beziehen, die Herstellung der Baufreiheit und der Abbruch einschließlich des Neubaus von Einrichtungen doch mit demselben Ziel des Baus der neuen Rollbahn erfolgen. Die Infrastrukturkosten sind daher nicht getrennt vom Bau der Rollbahn, sondern im Zusammenhang damit zu prüfen.
61. Ferner scheinen diese Maßnahmen die Zivilluftfahrt nicht gegen unrechtmäßige Eingriffe zu schützen. Die in Rede stehenden Maßnahmen fallen nach Auffassung der Kommission folglich nicht in den hoheitlichen Aufgabenbereich.
62. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die in Rede stehenden Maßnahmen wirtschaftlicher Art sind und den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen.
- d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:
63. Der Anmeldung zufolge ist die Ergänzung der bestehenden Enteisungsflächen aufgrund des steigenden Verkehrs-

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

64. Die Kommission stellt fest, dass die Enteisungsdienste für Luftfahrtunternehmen gegen Entgelt erbracht werden. Sie gehören zu den grundlegenden Dienstleistungen eines jeden Flughafens. Je mehr diese Dienstleistungen erbracht werden, desto mehr Flüge können von dem Flughafen abgehen und desto höher sind die Einnahmen des Flughafens. Darüber hinaus kommt es im Rahmen der Einstufung einer Tätigkeit als wirtschaftliche Tätigkeit nicht darauf an, dass sie nicht rentabel sein mag⁽¹⁾. Folglich scheinen Enteisungsdienste nicht von der wirtschaftlichen Nutzung eines Flughafens getrennt werden zu können und sind daher als wirtschaftliche Tätigkeiten anzusehen.
- e) M8 – Heliport:
65. Die Maßnahme umfasst die Schaffung eines Hubschrauberabstellplatzes, der als Basis für die Flugrettung dienen wird.
66. Nach Auffassung der Kommission erleichtert der Bau eines Heliports die Flugrettung und erhöht somit allgemein die Sicherheit des Flughafenbetriebs (z. B. im Fall von Unfällen). Die Bereitstellung eines Heliports für Rettungsdienste scheint damit in den hoheitlichen Aufgabenbereich gemäß der Definition des Gerichtshofs zu fallen (vgl. Randnrn. 41-42).
67. Jedoch hält die Kommission fest, dass auch andere Nutzer Zugang zu dem Heliport haben werden. Er wird demnach nicht ausschließlich für Flugrettungsleistungen genutzt werden.
68. Im derzeitigen Stadium des Verfahrens kann die Kommission nicht ausschließen, dass der Heliport von anderen Flughafenutzern gegen Entgelt genutzt wird, und somit nicht den Schluss ziehen, dass die Kosten auf Dienstleistungen begrenzt sind, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen.
69. Für den Fall, dass der finanzielle Beitrag sich auf die Kosten für einen Heliport beschränken, der ausschließlich für die Flugrettung genutzt wird, vertritt die Kommission folglich die vorläufige Auffassung, dass diese Maßnahmen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt. Die Kommission ersucht Deutschland um weitere Erläuterung der Kosten und der Nutzung des in Rede stehenden Heliports.

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

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

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

⁽¹⁾ [...]

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

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

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

Schlussfolgerung

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

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

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

Schlussfolgerung

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notwendigkeit der Beihilfe und Anreiz-effekt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

4. BESCHLUSS

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

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

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

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

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

Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju
(Lieta COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/C 284/04)

1. Komisija 2011. gada 21. septembrī saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju, ievērojot Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 ⁽¹⁾ 4. pantu. Koncentrācijas rezultātā uzņēmums *ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG* ("ECE", Vācija), ko faktiski kontrolē *Alexander Otto kungs*, un uzņēmums *Metro Group Asset Management Services* ("MAMS", Vācija), kas ir 100 % meitasuzņēmums uzņēmumam *Metro AG* ("Metro", Vācija), iegūst Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē kopīgu kontroli pār uzņēmumu *MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG* ("MEC", Vācija), iegādājoties akcijas jaunizveidotā kopuzņēmumā.

2. Attiecīgie uzņēmumi veic šādu uzņēmējdarbību:

— ECE: konsultācijas un pārvaldības pakalpojumi saistībā ar komerciālu objektu un citu nekustamo īpašumu iegādi, projektēšanu, plānošanu un iekārtošanu, kā arī šādu objektu īres starpniecība, apsaimniekošana un pārdošana,

— MAMS: būtiski svarīgu pakalpojumu sniegšana *Metro Group* nekustamo īpašumu segmentā saistībā ar *Metro Group* nekustamo īpašumu portfeli esošo īpašumu nodokļu jautājumiem, projektēšanu, izīrēšanu, apbūvi un apsaimniekošanu,

— MEC: atsevišķu objektu pārvaldība.

3. Iepriekšējā pārbaudē Komisija konstatē, ka uz paziņoto darījumu, iespējams, attiecas EK Apvienošanās regulas darbības joma. Tomēr galīgais lēmums šajā jautājumā netiek pieņemts

4. Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai savus iespējamus novērojumus par ierosināto darbību.

Novērojumiem jānonāk Komisijā ne vēlāk kā 10 dienas pēc šīs publikācijas datuma. Novērojumus Komisijai var nosūtīt pa faksu (+32 22964301), pa e-pastu uz adresi COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu vai pa pastu ar atsaucē numuru COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV uz šādu adresi:

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

⁽¹⁾ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp. ("EK Apvienošanās regula").

CITI TIESĪBU AKTI

EIROPAS KOMISIJA

Pieteikuma atkārtota publikācija saskaņā ar 7. panta 5. punktu un 6. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 510/2006 par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu un cilmes vietu nosaukumu aizsardzību

(2011/C 284/05)

Šī publikācija dod tiesības izteikt iebildumus pret pieteikumu atbilstīgi Padomes Regulas (EK) Nr. 510/2006 7. pantam ⁽¹⁾. Komisijai jāsaņem paziņojumi par iebildumiem sešu mēnešu laikā no šīs publikācijas dienas.

KOPSAVILKUMS

PADOMES REGULA (EK) Nr. 510/2006**“KRAŠKI PRŠUT”****EK Nr.: SI-PDO-005-0417-29.10.2004****ACVN () AĢIN (X)**

Šis kopsavilkums nosaka galvenos produkta specifikācijas elementus informācijas nolūkā.

1. Atbildīgais departaments dalībvalstī:

Nosaukums: *Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano RS*
Adrese: *Dunajska cesta 58*
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tel. +386 14789109
Fakss +386 14789055
E-pasts: *varnahrana.mkgp@gov.si*

2. Grupa:

Nosaukums: *GIZ Kraški pršut*
Adrese: *Šepulje 31*
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Tel. +386 57310300
Fakss +386 57310330
E-pasts: —
Sastāvs: *ražotāji/pārstrādātāji (X) citi ()*

3. Produkta veids:

1.2. grupa. Gaļas produkti (termiski apstrādāti, sālīti, kūpināti u. c.).

4. Specifikācija:

(Regulas (EK) Nr. 510/2006 4. panta 2. punkta prasību kopsavilkums)

4.1. Nosaukums:

“Kraški pršut”

⁽¹⁾ OV L 93, 31.3.2006., 12. lpp.

4.2. Apraksts:

“Kraški pršut” ir vītīnāts/nogatavināts gaļas produkts, ko izgatavo no svaigām nesadalītām cūkas ciskām.

Viena no “Kraški pršut” atšķirības zīmēm ir tam raksturīgā standarta forma. No svaigām cūkas ciskām ar ādu un taukiem, ja tādi ir, atdala kājas daļu. Svaigas ciskas masai jābūt vismaz 9 kg. Muskuļaudu slānis ir 5–7 cm, mērot no ciskas kaula galviņas (*Caput ossis femoris*). Ciskas iekšpusē muskuļaudi ir atsegti, āda un tauki nedaudz vairāk aplīdzināti apakšstilba virzienā.

Labvēlīgie klimatiskie apstākļi Kras reģionā ļauj vītīnāt veselās ciskas. “Kraški pršut” raksturīga pazīme ir sausā sāļšana, izmantojot tikai rupju jūras sāli. Tam raksturīgās organoleptiskās īpašības saistītas ar pazeminātu ūdens saturu, un tās rodas pēc pietiekami ilgās vītīnāšanas/nogatavināšanas. Šā šķiņķa sāls saturs mēdz būt nedaudz augstāks (līdz 7,4 %) nekā parasti, un, nogaršojot šķēlēs sagrieztu šķiņķi, šķiet, ka tā konsistence ir blīvāka. Vītīnāšanas pakāpe un pietiekami ilgā nogatavināšana veicina raksturīgās rozīgi sarkanās krāsas veidošanos, kas gar šķēlēs sagrieztā šķiņķa malām ir nedaudz tumšāka. Šķiņķim ir piesātināts aromāts un garša. Šķiņķim piemīt nogatavināšanas pakāpei raksturīgs, izteikti pikants aromāts, kas arī atšķir to no citiem šķiņķiem.

4.3. Ģeogrāfiskais apgabals:

Kras reģions atrodas Primorskas centrālās daļas rietumos. “Kraški pršut” sāla, vītina un nogatavina Kras reģiona ierobežotā apgabalā, kurā tradicionāli ražo šķiņķus.

Šā apgabala robeža stiepjas no *Kostanjevica na Krasu* līdz *Opatje selo*, tālāk līdz Slovēnijas un Itālijas robežai un gar šo robežu līdz *Lipica* robežšķērsdošanas punktam, no turienes pa ceļu līdz *Lokev* pilsētai, aptverot šo pilsētu, tālāk pa ceļu līdz *Divača*, no turienes līdz *Brestovica pri Povirju* ciematam, *Štorje*, *Kazlje*, *Dobravlje*, *Ponikve* un *Kobdilj* ciematam, caur *Mali Dol* līdz *Škrbina*, *Lipa* un *Temnica* un atpakaļ līdz *Kostanjevica na Krasu*.

4.4. Izcelsmes apliecinājums:

Visiem “Kraški pršut” ražotājiem tas jāražo ģeogrāfiskajā apgabalā, kas noteikts kā “Kraški pršut” ražošanas apgabals. Lai nodrošinātu izsekojamību un kvalitāti, visi ražošanas posmi notiek šajā ģeogrāfiskajā apgabalā. Ražotājus un ražotnes, kas ražo “Kraški pršut”, reģistrē īpašā reģistrā. Uzskaita katru ražotāja saražoto “Kraški pršut” daudzumu. Visus ražošanas posmus uzrauga 4.7. punktā minētā pārbaudes struktūra, kas ir akreditēta saskaņā ar Eiropas standartu EN 45011.

Pirms sāļšanas uz svaigu cūkas cisku ādas labi redzamā vietā uzspiež degzīmes marķējumu. Šajā marķējumā ir norādīta partija, diena, mēnesis un gads. Šīs norādes ir obligātas, un tās ir kopējā ražošanas procesa uzraudzības un izsekojamības nodrošināšanas neatņemama daļa. Uzskaita katru ražotāja šķiņķu skaitu katrā partijā. Partijas numuru papildina informācija par galveno ražošanas procesu pārbaudēm.

Kad vītīnāšana/nogatavināšana ir pabeigta, veic šķiņķu organoleptisko un laboratorijas pārbaudi, lai noteiktu to kvalitāti, un šķiņķus marķē ar “Kraški pršut” nosaukumu. Uz veselu šķiņķu, pusšķiņķu un ceturtdaļšķiņķu ādas iedezina “Kraški pršut” nosaukumu un ražotāja numuru. Degzīme garantē produkta kvalitāti un apliecina, ka tas ražots noteiktajā ģeogrāfiskajā apgabalā saskaņā ar specifikāciju un pienācīgā uzraudzībā.

4.5. Ražošanas metode:

— Nav noteikts, ka “Kraški pršut” ražošanai jāizmanto īpašu šķirņu cūkas.

— Svaigas cūkgaļas ciskas ražošanai atlasa vismaz 24 stundas, bet ne vēlāk kā 120 stundas pēc kaušanas, neizmanto bojātas ciskas un ciskas, kas sver mazāk par 9 kg. Ciskas jāatvēsina temperatūrā no – 1 °C līdz + 4 °C. Tās nedrīkst sasaldēt. Svaigas aplīdzinātas ciskas ārējam tauku slānim, mērot no ciskas kaula galviņas (*Caput ossis femoris*), jābūt vismaz 10 mm biežam.

- Sālīšanas sākumu atzīmē, iespiežot degzīmi, kurā norādīta diena, mēnesis, gads, partija.
- Sausā sālīšana: gaļu ierīvē, notecina asinis, izmanto rupju jūras sāli; sāls daudzums atkarīgs no ciskas lieluma.
- Iesālītās ciskas novieto uz plauktiem.
- Sālīšana un izturēšana notiek temperatūrā no + 1 °C līdz + 4 °C; sālīšanas ilgums atkarīgs no ciskas lieluma.
- No cisku virsmas notīra sāli.
- Aukstā vītināšana cirkulējošā gaisā temperatūrā no + 1 °C līdz + 5 °C.
- Aukstā vītināšana viegli cirkulējošā gaisā pie + 1 °C līdz + 7 °C; aukstās vītināšanas kopējais ilgums, ieskaitot sālīšanu, ir vismaz 75 dienas, nožuvums vismaz 16 %.
- Gabalus mazgā karstā ūdenī, noslauka un sagatavo vītināšanai/nogatavināšanai.
- Aplīdzina muskuļu gaļas slāni ap ciskas kaula galviņu (*Caput ossis femoris*) un vajadzības gadījumā vietās, kur izņemts iegurņa kauls.
- Vītināšana/nogatavināšana temperatūrā no + 12 °C līdz + 18 °C. Ja cisku sākotnējā masa ir 9 kg, tās kopējais laiks ir vismaz 12 mēneši; ja gabali ir lielāki, kopējais laiks ir attiecīgi ilgāks.
- Vītināšanas/nogatavināšanas procesā muskuļu gaļu vairākkārt ietauko. Ietaukošanas intensitāte ir atkarīga no ūdens satura, ūdens aktivitātes (aw) un nožuvuma pakāpes. Ietaukošanai izmanto cūku taukus, kam pievienots sāls, pipari, milti un vajadzības gadījumā antioksidanti.
- Nosaka sasniegto nožuvuma pakāpi, nožuvumam jābūt vismaz 33 % no ciskas sākotnējās masas.
- Nogatavinātos šķiņķus glabā sausā un labi vēdināmā vietā. Šķiņķus un vakuumā vai kontrolētā atmosfērā iepakotu šķēlēs sagrieztu šķiņķi uzglabā līdz + 8 °C temperatūrā.
- Muskuļu gaļā durot adatu no zirga kaula, organoleptiski nosaka, vai šķiņķim piemīt pareizais aromāts.
- Lai noteiktu sāls saturu (sāls saturs nedrīkst pārsniegt 7,4 %) un ūdens aktivitāti (aw vērtībai jābūt mazākai par 0,93), veic laboratorijas pārbaudes.

Lai nodrošinātu kvalitāti un īpašās procedūras, "Kraški pršut" drīkst atkaulot, griezt gabalos (uz pusēm vai četrās daļās) un iepakot mazumtirdzniecības iepakojumā tikai sertificētās "Kraški pršut" ražotnēs. Lai garantētu mikrobioloģisko drošību un nodrošinātu šķiņķa tipiskās organoleptiskās īpašības, piemēram, aromātu, krāsu un konsistenci, griezt šķiņķi šķēlēs un šķēles iepakot vakuumpakojumā vai modificētā atmosfērā drīkst vienīgi šādās ražotnēs.

4.6. Saikne:

Ģeogrāfiskās izcelsmes norādes pamatā pirmām kārtām ir "Kraški pršut" ražošanas tradīcijas un izsenis iegūtā labā slava.

Kras reģions atrodas Slovēnijas dienvidrietumu daļā, tā ir plakankalne ar daudzveidīgu ainavu. Šis reģions ir nošķirts dabas apgabals, skaidri norobežots no citiem, kaimiņu reģioniem. Kras ir pirmais reģions Eiropā un arī visā pasaulē, kura raksturojumā norādīts, ka tam piemīt karsta iezīmes. Augsnes šeit ir kaļķainas, un aramzemes jeb tā dēvētās "sarkanās zemes" auglība visai pieticīga. Kras ir vieta, kur maigs Vidusjūras klimats sastopas ar aukstu kontinentālu gaisu, ko vējš, leģendārais "bora", pūš no ziemeļaustrumiem Triestes līča virzienā. Kras plakankalnes ainavas dažādība un tiešais jūras tuvums nozīmē, ka šeit vienmēr pūš vējš vai viegla brīze un ir samērā neliels gaisa relatīvais mitrums, un tas kopā ar augsnes apstākļiem un veģetāciju kopš seniem laikiem ir nodrošinājis vietējiem iedzīvotājiem gaļas vītināšanai piemērotu mikroklimatu.

Kras reģionā mūsdienās sasniegto šķiņķa ražošanas apjomu, labās slavas un ražošanas attīstības pamatā ir lauksaimnieku tradicionālie un individuālie paņēmieni. Jādomā, ka cilvēki ir gaļu vītinājuši jau kopš tiem laikiem, kad *Kras* reģionā apmetās pirmie iedzīvotāji. Triestei kļūstot par ievērojamu pilsēniecisku centru un pēc ceļu izbūvēšanas cauri *Kras* reģionam, piemēram, no Vīnes uz Triestei, pieauga tirgotāju un viesnīcnieku pieprasījums pēc šķiņķa. Vienlaikus augs šķiņķa labā slava. Augot pieprasījumam pēc šķiņķa un tā labajai slavai, palielinājās arī interese par “Kraški pršut” ražošanu.

Valvasors par *Kras* reģiona iedzīvotājiem 1689. gadā rakstīja:

“Šie labie ļaudis iztiek, kā māc, dzīvo nabadzīgi un ir laimīgi, ja var tikt pie cūkas speķa gabala (ko tie var sagremot, jo smagi strādā), sīpola un vienkāršas rupju sēnalainu miltu maizes rieciena. Dažviet tiem trūkst malkas, un, jo īpaši vasarā, tie cieš no tīra ūdens trūkuma.” (*Rupel*, 1969).

A. Meliks 1960. gadā grāmatā “Slovensko Primorje” rakstīja:

“*Kras* reģionā ir labi attīstīta cūkkopība. Ikviens zemnieks vēlas audzēt cūkas savām vajadzībām. Cūkkopība ir saistīta ar dārzenkopību un laukkopību. Ziemas temperatūras ir piemērotas, lai gaļu glabātu bez termiskas apstrādes, vītinātu kā “Kraški pršut”.”

Tā laika gaitā līdz ar pieredzi lauksaimnieki ir apguvuši nu jau par tradīciju kļuvušās tehniskās prasmes. Ražojot vītinātas gaļas produktus, *Kras* reģiona iedzīvotāji konservēšanai vienmēr izmanto sāli, lietojot to ar mēru, lai panāktu produktu sālās un saldās garšas pareizo samēru. Cūkas ciskas un pleca gabalus sāļa nesadalītus. Citos Slovēnijas reģionos gabalus parasti sadala un sāļa sālījumā, apvienojot sālišanu ar slapjo un sauso paņēmienu.

Rūpes par kvalitāti liek ievērot precīzus standartus un visā ražošanas procesā nodrošināt pastāvīgu uzraudzību. Atsevišķu lauksaimnieku ieguldītais darbs ir ļāvis uzkrāt apjomīgu pieredzi, kas nu kļuvusi par tradīciju. Meistarība katrā ražošanas posmā klimata dabīgos apstākļos ir ļāvusi ražotājiem nogatavināšanas procesā iegūt šķiņķa tipiskās organoleptiskās īpašības – smaržu, garšu, krāsu un konsistenci. Šīs īpašības kļuvušas par normu un palīdz vairot “Kraški pršut” labo slavu. “Kraški pršut” ir cilvēka un dabas harmonijas piemērs. Pieredzē gūtajai zinātnībai laika gaitā attīstoties, “Kraški pršut” ir ieguvis tam raksturīgo formu un organoleptiskās īpašības.

1953. gadā notika organizēta šķiņķu iepirkšana. Lauksaimnieku kooperatīvi tolaik iepirka 3 000–4 000 šķiņķu gadā. Šķiņķus iepirka no plašākā *Kras* apgabala lauksaimniekiem. Šķiņķi svēra vairāk nekā 8 kg, un vītināšanas un nogatavināšanas laiks bija 18 mēneši. Daļu produkcijas eksportēja uz Itāliju. Šķiņķus iegādājās arī Slovēnijas viesu nami un viesnīcas, papildinot viesnīcu un sabiedriskās ēdināšanas piedāvājuma klāstu. Lai apmierinātu tirgus pieprasījumu, ar šķiņķu ražošanu sāka nodarboties kooperatīvi un uzņēmumi. No 1963. līdz 1977. gadam uzņēmumi izmantoja tieši tādus pašus sālišanas, kūpināšanas un vītināšanas paņēmienus, ko izmanto lauku saimniecībās. No 1963. gada šo šķiņķi sāka marķēt kā “Kraški pršut”.

Jauna ēra “Kraški pršut” un citu vītinātas gaļas produktu ražošanā sākās 1977. gadā, kad ražotāji sāka izmantot šķiņķa ražošanas iekārtas ar īpašu (“pršutarne”) tehnoloģiju. Šķiņķa tipiskais izskats un organoleptiskās īpašības atspoguļo *Kras* reģiona kulināro kultūru.

4.7. Pārbaudes struktūra:

Nosaukums: *Bureau Veritas d.o.o.*

Adrese: *Linhartova 49a*
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tel. +386 14757670

Fakss +386 14747602

E-pasts: info@bureauveritas.si

4.8. Marķējums:

Uz nesadalītu šķiņķu (ar kaulu vai atkaulotu), pusšķiņķu un ceturtdaļšķiņķu ādas iedezina nosaukumu "Kraški pršut".

"Kraški pršut" pazišanas zīme ir logotips, kurā attēlots stilizēts šķiņķis ar nosaukumu "Kraški pršut". Šo logotipu papildina ražotāja numurs. Logotips ir redzams uz gatavo izstrādājumu etiķetes, un tie var būt šķiņķis ar kaulu, atkaulots šķiņķis, pusšķiņķis, ceturtdaļšķiņķis un šķēlēs sagriezts šķiņķis, kas iepakots vakuumā vai modificētā atmosfērā.

"Kraški pršut" marķējumā redzams arī uzraksts "aizsargāta ģeogrāfiskās izcelsmes norāde" vai atbilstošais Kopienas simbols, sertifikāta numurs un Slovēnijas Republikas kvalitātes zīme.

Paziņojums Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed un Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim ievēribai, kuri saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 960/2011 ir pievienoti sarakstam, kas minēts 2., 3. un 7. pantā Padomes Regulā (EK) Nr. 881/2002, ar kuru paredz īpašus ierobežojošus pasākumus, kas vērsti pret konkrētām personām un organizācijām, kas saistītas ar Al-Qaida tīklu

(2011/C 284/06)

1. Kopējā nostājā 2002/402/KĀDP⁽¹⁾ Savienība ir aicināta iesaldēt līdzekļus un saimnieciskos resursus, kas attiecas uz organizācijas Al-Qaida locekļiem un atsevišķām personām, grupām, uzņēmumiem un organizācijām, kas saistītas ar to un kas minētas sarakstā, kurš sastādīts atbilstīgi ANO DP Rezolūcijām 1267(1999) un 1333(2000) un kurš regulāri jāatjaunina ANO komitejai, kas izveidota saskaņā ar ANO DP Rezolūciju 1267(1999).

ANO komitejas izveidotais saraksts ietver šādas personas un organizācijas:

- Al Qaida,
- fiziskās un juridiskās personas, organizācijas, struktūras un grupas, kas ir saistītas ar Al Qaida, kā arī
- juridiskās personas, organizācijas un struktūras, kuras jebkurai no šīm saistītajām personām, organizācijām, struktūrām un grupām pieder, kuras tās kontrolē vai citādi atbalsta.

Rīcība vai darbības, kas norāda, ka atsevišķa persona, grupa, uzņēmums vai organizācija ir "saistīta ar" Al Qaida:

- a) dalība tādas rīcības vai darbību finansēšanā, plānošanā, sekmēšanā, sagatavošanā vai īstenošanā, ko veic Al Qaida vai jebkura ar to saistīta apakšorganizācija, pakļauta organizācija, saistīta grupa vai to atvasinājumi, tāpat kā rīcība vai darbības saistībā ar to, tās vārdā, tās uzdevumā vai to atbalstot;
- b) ieroču un ar tiem saistīto materiālu piegāde, pārdošana vai nodošana jebkurai no tām;
- c) rekrutēšana jebkuru šo personu vai organizāciju uzdevumā; vai
- d) cita rīcība vai darbības nolūkā atbalstīt jebkuru no tām.

2. ANO Komiteja 2011. gada 15. septembrī nolēma attiecīgajam sarakstam pievienot Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed un Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim. Viņi jebkurā laikā var iesniegt ANO ombudam pieprasījumu, pievienojot tam apstiprinotus dokumentus, par tā lēmuma pārskatīšanu, ar kuru viņi ir iekļauti minētajā ANO sarakstā. Pieprasījums jānosūta uz šādu adresi:

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

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

3. Papildus 2. punktā minētajam ANO lēmumam Komisija pieņēma Regulu (ES) Nr. 960/2011⁽²⁾, ar kuru groza I pielikumu Padomes Regulai (EK) Nr. 881/2002, ar kuru paredz īpašus ierobežojošus pasākumus, kas vērsti pret konkrētām personām un organizācijām, kas saistītas ar Al-Qaida tīklu⁽³⁾. Ar grozījumu, kas izdarīts saskaņā ar 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 7.a panta 1. punktu Regulā (EK) Nr. 881/2002, minētās regulas I pielikumā ("I pielikums") pievienotajā sarakstā iekļauj Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed un Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim.

⁽¹⁾ OV L 139, 29.5.2002., 4. lpp.

⁽²⁾ OV L 252, 28.9.2011., 8. lpp.

⁽³⁾ OV L 139, 29.5.2002., 9. lpp.

Tādējādi personām un organizācijām, kas iekļautas I pielikumā pievienotajā sarakstā, piemēro šādus Regulas (EK) Nr. 881/2002 noteiktos pasākumus:

- 1) visu attiecīgajām personām un organizācijām piederošo, to kontrolēto vai to rīcībā esošo naudas līdzekļu un saimniecisko resursu iesaldēšana un aizliegums (visiem) tieši vai netieši darīt tām pieejamus naudas līdzekļus un saimnieciskos resursus (2. un 2.a pants ⁽¹⁾); kā arī
- 2) aizliegums tieši vai netieši piešķirt, pārdot, piegādāt vai nodot jebkurai no minētajām personām un organizācijām tehniskas konsultācijas, palīdzību vai apmācības, kas saistītas ar militārām darbībām (3. pants).

4. Regulas (EK) Nr. 881/2002 7.a pantā ⁽²⁾ paredzēta pārskatīšanas procedūra, ja sarakstā iekļautās personas ir iesniegušas apsvērumus par iekļaušanas sarakstā pamatojumu. Personas un organizācijas, kas iekļautas I pielikumā ar Regulu (ES) Nr. 960/2011, var pieprasīt Komisijai pamatot viņu iekļaušanu šajā sarakstā. Šis pieprasījums jānosūta uz šādu adresi:

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

5. Attiecīgo personu un organizāciju uzmanība tiek pievērsta arī iespējai apstrīdēt Regulu (ES) Nr. 960/2011 Eiropas Savienības Vispārējā tiesā saskaņā ar nosacījumiem, kas paredzēti Līguma par Eiropas Savienības darbību 263. panta ceturtajā un sestajā daļā.

6. Regulas I pielikumā iekļauto personu un organizāciju uzmanība tiek vērsta uz iespēju iesniegt pieteikumu attiecīgo dalībvalstu kompetentajās iestādēm, kas uzskaitītas Regulas (EK) Nr. 881/2002 II pielikumā, lai saņemtu atļauju iesaldētos naudas līdzekļus un saimnieciskos resursus izmantot svarīgām vajadzībām vai īpašiem maksājumiem saskaņā ar minētās regulas 2.a pantu.

⁽¹⁾ Regulas 2.a pants tajā iekļauts ar Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2003 (OV L 82, 29.3.2003., 1. lpp.).

⁽²⁾ Regulas 7.a pants tajā iekļauts ar Padomes Regulu (ES) Nr. 1286/2009 (OV L 346, 23.12.2009., 42. lpp.).

Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>

