

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 284



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

54e jaargang
28 september 2011

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Resoluties, aanbevelingen en adviezen</i>	
	ADVIEZEN	
	De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming	
2011/C 284/01	Advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming betreffende het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van technische vereisten voor overmakingen en automatische afschrijvingen in euro en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 924/2009	1
<hr/>		
	IV <i>Informatie</i>	
	INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE	
	Europese Commissie	
2011/C 284/02	Wisselkoersen van de euro	5
<hr/>		

Prijs:
3 EUR

(Vervolg z.o.z.)

V Adviezen

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2011/C 284/03	Steunmaatregel van de staten — Duitsland — Steunmaatregel SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Financiering van infrastructuurmaatregelen op de luchthaven van Leipzig/Halle (2) — Uitnodiging, overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU, opmerkingen te maken ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

ANDERE HANDELINGEN

Europese Commissie

2011/C 284/05	Herbekendmaking van een aanvraag overeenkomstig artikel 7, lid 5, en artikel 6, lid 2 van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen	25
2011/C 284/06	Kennisgeving aan Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed en Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, die zijn toegevoegd aan de lijst bedoeld in de artikelen 2, 3 en 7 van Verordening (EG) nr. 881/2002 van de Raad tot vaststelling van bepaalde specifieke beperkende maatregelen tegen sommige personen en entiteiten die banden hebben met het Al-Qa'ida-netwerk, op grond van Verordening (EU) nr. 960/2011 van de Commissie	30



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

I

(Resoluties, aanbevelingen en adviezen)

ADVIEZEN

DE EUROPESE TOEZICHTHOUDER VOOR GEGEVENSBECHERMING

Advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming betreffende het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van technische vereisten voor overmakingen en automatische afschrijvingen in euro en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 924/2009

(2011/C 284/01)

DE EUROPESE TOEZICHTHOUDER VOOR GEGEVENSBECHERMING,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 16,

Gezien het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, en met name de artikelen 7 en 8,

Gezien Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽¹⁾,

Gezien het verzoek van de Commissie om een advies in overeenstemming met artikel 28, lid 2 van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽²⁾,

BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT:

1. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 16 december 2010 een voorstel aangenomen voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van technische vereisten voor overmakingen en automatische afschrijvingen in euro en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 924/2009 („het voorstel”).

⁽¹⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31 („Richtlijn 95/46/EG”).

⁽²⁾ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

1.1. Raadpleging van de EDPS

2. Het voorstel is op 3 januari 2011 door de Commissie naar de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming (EDPS) gestuurd. De EDPS vat deze toezending op als een verzoek om advies in overeenstemming met artikel 28, lid 2 van Verordening (EG) nr. 45/2001 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens („Verordening (EG) nr. 45/2001”). De EDPS is voorafgaand aan de aanneming van het voorstel ⁽³⁾ al in de gelegenheid gesteld informele opmerkingen te maken. De EDPS is ingenomen met de openheid van het proces, die al in een vroeg stadium heeft bijgedragen tot verbetering van de tekst vanuit het oogpunt van gegevensbescherming. Met een aantal opmerkingen is in het voorstel al rekening gehouden. De EDPS zou het op prijs stellen als in de preambule van dit voorstel uitdrukkelijk wordt verwezen naar de raadpleging van de EDPS.

1.2. De gemeenschappelijke eurobetalingsruimte en het wettelijk kader

3. Sinds de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap bestaat er een beweging in de richting van een meer geïntegreerde Europese financiële markt. Op het gebied van betalingen zijn de meest zichtbare maatregelen de invoering van de euro als gemeenschappelijke munt in 1999 en het in omloop brengen van eurobiljetten en -muntstukken in 2002 geweest.
4. Tot nu toe worden niet-contante betalingen van kleine eurobedragen (tot 50 000 EUR) in de EU echter nog op veel verschillende manieren verwerkt. Als gevolg hiervan zijn de kosten voor de uitvoering van grensoverschrijdende betalingen binnen de EU gemiddeld hoger dan die voor binnenlandse betalingen. In een Europese verordening

⁽³⁾ In september 2010.

betreffende grensoverschrijdende betalingen in euro (Verordening (EG) nr. 2560/2001) is onder meer bepaald dat het tarief voor grensoverschrijdende betalingen in euro binnen de EU niet langer hoger mocht zijn dan voor vergelijkbare binnenlandse betalingen in euro. In reactie op deze verordening heeft het Europese bankwezen in 2002 de Europese Betalingsraad („EPC”) opgericht als coördinerend en besluitvormend orgaan voor betalingszaken en het project van de gemeenschappelijke eurobetalingsruimte (*Single European Payments Area — SEPA*) geïnitieerd. In 2009 is Verordening (EG) nr. 2560/2001 vervangen door Verordening (EG) nr. 924/2009, waarmee het beginsel van gelijke tarieven werd uitgebreid tot automatische afschrijvingen, die op grensoverschrijdende basis beschikbaar zijn sinds november 2009.

5. Verder is Richtlijn 2007/64/EG (de „richtlijn betalingsdiensten”) gericht op harmonisatie van de nationale wetten voor betalingen binnen de Europese Unie. De richtlijn is bedoeld om genormeerde voorwaarden en rechten voor betalingsdiensten vast te stellen en grensoverschrijdende betalingen even eenvoudig, doelmatig en veilig te maken als „nationale” betalingen in een lidstaat. De richtlijn betalingsdiensten beoogt ook versterking van de concurrentie door de openstelling van betalingsmarkten voor nieuwe partijen.
6. De SEPA streeft naar de totstandbrenging van een gemeenschappelijke markt voor kleine betalingen in euro door opheffing van de technische, wettelijke en marktgebonden belemmeringen die stammen uit de periode vóór de invoering van de gemeenschappelijke munt. Zodra de SEPA is voltooid, zal er geen verschil meer bestaan tussen nationale en grensoverschrijdende betalingen in euro: beide zullen binnenlandse betalingen zijn. De SEPA omvat niet alleen de eurozone, maar de gehele Europese Unie (EU) alsook IJsland, Liechtenstein, Monaco, Noorwegen en Zwitserland. Dit betekent dat gemeenschappen buiten de eurozone de SEPA-normen en -praktijken voor hun betalingen in euro kunnen overnemen.
7. Het voorstel heeft betrekking op overmakingen en automatische afschrijvingen. Een overmaking is een betaling die wordt geïnitieerd door een betaler die een instructie aan zijn of haar bank stuurt. De bank verplaatst de geldmiddelen dienovereenkomstig naar de bank van de begunstigde. Dit kan gebeuren via verschillende intermediairs. In het geval van automatische afschrijvingen verleent de betaler vooraf toestemming aan de begunstigde om geldmiddelen te incasseren van zijn of haar bankrekening. De betaler verleent daarom een „mandaat” aan zijn of haar bank om geldmiddelen over te maken naar de bankrekening van de begunstigde. Automatische afschrijvingen worden vaak gebruikt voor periodieke betalingen, zoals elektriciteitsrekeningen, maar kunnen ook voor eenmalige betalingen worden gebruikt. In dat geval geeft de betaler toestemming voor een afzonderlijke betaling.

1.3. De SEPA en het EU-stelsel voor gegevensbescherming

8. Bij de invoering en ontwikkeling van de SEPA is de verwerking van verscheidene gegevens gemoeid: namen, bank-

rekeningnummers en de inhoud van overeenkomsten moeten rechtstreeks worden uitgewisseld tussen betalende en begunstigde, en indirect via hun respectieve betalingsdienstaanbieders, om een foutloze werking van de overmakingen te garanderen. Daarom bevat het voorstel ook een artikel over „interoperabiliteit”, waarin de totstandbrenging van normen voor nationale en grensoverschrijdende transacties wordt ondersteund en uitdrukkelijk wordt verklaard dat de verwerking van overmakingen en automatische afschrijvingen door geen technische belemmering mag worden gehinderd. De verschillende marktdeelnemers die bij de door het voorstel bestreken activiteiten zijn betrokken, zijn onderworpen aan de nationale wetten waarmee Richtlijn 95/46/EG ten uitvoer wordt gelegd.

9. De EDPS benadrukt dat bij de uitwisseling en verwerking van persoonsgegevens die betrekking hebben op betalende en begunstigde en met de verschillende betalingsdienstverleners de beginselen van noodzaak, evenredigheid en doelbinding moeten worden geëerbiedigd. Het doorsturen van gegevens via de verschillende intermediairs moet bovendien voldoen aan de beginselen van vertrouwelijke en veilige verwerking overeenkomstig de artikelen 16 en 17 van Richtlijn 95/46/EG.
10. In het voorstel wordt ook een nieuwe rol geïntroduceerd voor nationale autoriteiten die toezicht houden op naleving van de verordening en alle nodige maatregelen treffen om dergelijke naleving te waarborgen. Hoewel deze rol van fundamenteel belang is om een doeltreffende tenuitvoerlegging van de SEPA te garanderen, kan hij ook bredere bevoegdheden inhouden voor de verdere verwerking van persoonsgegevens van individuele burgers door de autoriteiten. Ook op dit gebied moet de toegang van de nationale bevoegde autoriteiten tot persoonsgegevens voldoen aan de beginselen van noodzaak, evenredigheid en doelbinding.
11. Hoewel in het voorstel geen al te gedetailleerde bepalingen over de eerbiediging van de beginselen van gegevensbescherming hoeven worden opgenomen, omdat zij wordt gegarandeerd door de toepasselijkheid op de verwerkingsactiviteiten van de nationale wetten waarmee uitvoering wordt gegeven aan Richtlijn 95/46/EG, doet de EDPS enkele voorstellen voor verbetering van de tekst om deze te verduidelijken.

2. SPECIFIEKE OPMERKINGEN

2.1. Overweging 26

12. De EDPS is verheugd over de vermelding van Richtlijn 95/46/EG in overweging 26 van het voorstel. Maar om het feit te weerspiegelen dat de juiste verwijzingen de verschillende nationale uitvoeringsvoorschriften van een dergelijke richtlijn zijn, en om te benadrukken dat elke gegevensverwerkingsactiviteit moet worden verricht in overeenstemming met de uitvoeringsregels, zou de tekst van de overweging als volgt kunnen worden gewijzigd: „De overeenkomstig deze verordening uitgevoerde verwerking van persoonsgegevens moet in overeenstemming zijn met de ter zake dienende wetten waarmee Richtlijn 95/46/EG in de nationale wetgeving is omgezet”.

2.2. Artikelen 6, 8, 9 en 10: bevoegdheden van de nationale autoriteiten

13. In artikel 6 van het voorstel wordt een verbod op heffing van multilaterale afwikkelingsvergoedingen ⁽¹⁾ per automatische-afschrijvingstransactie of een andere vergoeding met hetzelfde oogmerk of gevolg ingevoerd. Wel mag voor automatische-afschrijvingstransacties die door een betalingsdienstaanbieder niet correct kunnen worden uitgevoerd omdat de betalingsopdracht verworpen, geweigerd, teruggestuurd of herroepen is (de zogenoemde „R-transacties”), een multilaterale afwikkelingsvergoeding worden toegepast mits aan een aantal voorwaarden is voldaan.
14. In artikel 8 van het voorstel worden verplichtingen ingevoerd voor de betaler die gebruikmaakt van overmakingen en een begunstigde die gebruikmaakt van automatische afschrijvingen. Een betaler kan niet weigeren overmakingen te doen naar rekeningen bij betalingsdienstaanbieders die zijn gevestigd in een andere lidstaat en die bereikbaar zijn ⁽²⁾ in overeenstemming met artikel 3. Een begunstigde die op zijn of haar rekening geldmiddelen ontvangt van andere rekeningen bij betalingsdienstaanbieders in dezelfde lidstaat, mag niet weigeren automatische afschrijvingen te ontvangen van rekeningen bij betalingsdienstaanbieders die zijn gevestigd in een andere lidstaat.
15. Artikel 9 van het voorstel schrijft voor dat de lidstaten de bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor het doen naleven van de verordening. Deze autoriteiten dienen over alle bevoegdheden te beschikken die voor het vervullen van hun taken nodig zijn, en moeten doeltreffend toezicht houden op de naleving van de verordening en alle nodige maatregelen nemen om die naleving te waarborgen. Verder wordt in artikel 9, lid 3, bepaald dat indien er op het grondgebied van een lidstaat meer dan een autoriteit bevoegd is voor aangelegenheden die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, de lidstaat ervoor zorgt dat deze autoriteiten nauw met elkaar samenwerken zodat zij hun respectieve taken op doeltreffende wijze kunnen vervullen. In artikel 10 wordt de lidstaten de verplichting opgelegd voorschriften vast te stellen inzake de sancties die gelden voor inbreuken op de verordening en ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
16. Op grond van deze artikelen hebben nationale autoriteiten de bevoegdheid om toezicht te houden op mogelijke inbreuken op alle in het voorstel vervatte verplichtingen en om sancties op te leggen, met inbegrip van sancties in verband met de verplichtingen van de artikelen 6 en 8. Deze bevoegdheid kan vanuit het oogpunt van gegevensbescherming grote gevolgen hebben voor de persoonlijke levenssfeer: de autoriteiten zouden algemene toegang kunnen hebben tot informatie over elke overschrijving (hetzij door overmaking, hetzij door automatische afschrijving) van geldmiddelen tussen personen om te controleren of er onrechtmatige multilaterale afwikkelingsvergoedingen worden geheven dan wel verzet wordt gepleegd tegen weigeren, in strijd met de verplichtingen uit hoofde van de artikelen 6 en 8. Een dergelijke bevoegdheid strekt zich uit tot de verwerking van persoonsgegevens (namen van de betrokken natuurlijke personen, hun bankrekeningnummers en de bedragen die moeten worden ontvangen of overgemaakt).
17. Hoewel een dergelijke verwerking van persoonsgegevens altijd in overeenstemming moet zijn met de nationale uitvoeringsregels van Richtlijn 95/46/EG, wenst de EDPS te benadrukken dat de toezichtverplichting al in het voorstel moet worden beoordeeld in het licht van de evenredigheids- en noodzakelijkheidsbeginselen die zijn vastgelegd in Richtlijn 95/46/EG (artikel 6, lid 1, onder c). In dit verband zou naar de mening van de EDPS, vooral gezien de artikelen 6 en 8, de evenredigheid meer gediend zijn met een systeem waarin de verwerking van persoonsgegevens door de bevoegde autoriteiten alleen per geval kan worden goedgekeurd. Dit zou betekenen dat het ingrijpen van de autoriteit — en dus de verwerking van persoonsgegevens van een bepaalde betaler en/of begunstigde — hoofdzakelijk zou worden geactiveerd wanneer daarvoor een specifieke reden bestaat, zoals in het geval dat een betaler of begunstigde zich beklaagt over een inbreuk op artikel 6 of 8, of in het kader van een gericht onderzoek op eigen initiatief, mogelijk op grond van door een derde verstrekte inlichtingen.
18. De doeltreffendheid van de controle op de naleving zou worden gewaarborgd door de introductie van een mechanisme waardoor een klager een klacht kan indienen of een derde partij inlichtingen kan overleggen en snel de reactie van de autoriteit kan ontvangen, mogelijk in de vorm van een opdracht aan de wederpartij om zich te houden aan de bepalingen van de artikelen 6 en 8. In het voorstel worden in artikel 11 al regels ingevoerd voor toereikende en doeltreffende buitengerechtelijke klachten- en beroepsprocedures voor de beslechting van geschillen tussen betalingsdienstgebruikers en hun betalingsdienstaanbieders (waarmee het geval van artikel 6 is gedekt). Teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van artikel 8 te bevorderen zonder een brede gegeneraliseerde toegang tot persoonsgegevens voor nationale autoriteiten in te voeren, stelt de EDPS voor het bepaalde in artikel 11 ook te laten gelden voor geschillen tussen betalers en begunstigten.
19. De EDPS constateert voorts dat de toezichthoudende activiteiten de overdracht van persoonsgegevens tussen bevoegde nationale autoriteiten van verschillende lidstaten kunnen omvatten in het kader van de in artikel 9, lid 3, genoemde nauwe samenwerking. Gezien de ruime bevoegdheden die aan de nationale autoriteiten worden toegekend om toe te zien op de naleving van de verordening (zelfs indien de in het voorgaande geopperde beperkingen met betrekking tot de artikelen 6 en 8 zouden worden ingevoerd), stelt de EDPS voor om in de tekst uitdrukkelijk te vermelden dat elke overdracht van persoonsgegevens tussen hen moet voldoen aan de ter zake dienende

⁽¹⁾ Een multilaterale afwikkelingsvergoeding is het bedrag dat door de betalingsdienstaanbieder van de begunstigde in verband met automatische afschrijving aan de betalingsdienstaanbieder van de betaler wordt betaald.

⁽²⁾ Deze verplichting is bedoeld om te waarborgen dat een betalingsdienstaanbieder die bereikbaar is voor een overmakings- of automatische-afschrijvingstransactie op nationaal niveau ook bereikbaar is voor transacties die worden geïnitieerd via betalingsdienstaanbieders die zijn gevestigd in een andere lidstaat (artikel 3 van het voorstel).

beginselen van gegevensbescherming. Meer in het bijzonder zouden dergelijke overdrachten niet en masse mogen worden uitgevoerd maar alleen in verband met specifieke gevallen waarin al een begin van een vermoeden van inbreuk op de verordening bestaat. Daarom zou de volgende zin aan artikel 9, lid 3 kunnen worden toegevoegd: „Overdracht van persoonsgegevens tussen bevoegde autoriteiten in het kader van de nauwe samenwerking vindt slechts plaats op gevalsbasis, wanneer er een redelijk vermoeden van inbreuk op de verordening bestaat en met eerbiediging van de beginselen van noodzaak, evenredigheid en doelbinding.”

2.3. Bijlage

20. In de bijlage van het voorstel worden de technische vereisten vastgesteld waaraan moet worden voldaan voor overmakingen en automatische afschrijvingen op grond van artikel 5 van het voorstel. Doel van de invoering van deze vereisten is de totstandbrenging van geharmoniseerde vormen van identificatie en communicatie om de interoperabiliteit van de overmakings- en automatische afschrijvingstransacties tussen de lidstaten te garanderen.
21. In dit verband komt de verwerking van persoonsgegevens door de intermediairs (de betalingsdienstaanbieders) bij verschillende gelegenheden voor ⁽¹⁾:
- a) artikel 2, onder b): voor overmakingen moeten de volgende gegevens worden overgedragen van de betaler aan diens betalingsdienstaanbieder en via de betalingsketen worden doorgegeven aan de begunstigde: de naam van de betaler en/of het IBAN van diens rekening, het bedrag van de overmaking, de naam en het IBAN van de begunstigde en mogelijk de transactiemededing;
- b) artikel 3, onder b): voor automatische afschrijvingen moet van de begunstigde aan diens betalingsdienstaanbieder en vervolgens van deze aan de betalingsdienstaanbieder van de betaler bij elke transactie de informatie over het mandaat ⁽²⁾ worden overgedragen;
- c) artikel 3, onder g): voor automatische afschrijvingen moeten de volgende gegevens worden overgedragen van de begunstigde aan diens betalingsdienstaanbieder en via de betalingsketen worden doorgegeven aan de betaler: de naam van de begunstigde en het IBAN van diens rekening, de naam van de betaler en het IBAN van diens rekening.

22. Hoewel elke verwerking van persoonsgegevens moet voldoen aan de ter zake dienende nationale uitvoeringswetten van Richtlijn 95/46/EG, wordt in het ontwerpvoorstel alleen vermeld dat overdrachten in verband met situatie a) vooral moeten worden uitgevoerd „overeenkomstig de in de nationale wetgeving tot uitvoering van Richtlijn 95/46/EG vastgestelde verplichtingen”. Om elk misverstand uit te sluiten, stelt de EDPS voor een dergelijke verwijzing naar de richtlijn ook op te nemen in verband met artikel 3, onder b) en onder g). Indien echter de tekst van overweging 26 wordt gewijzigd zoals hierboven is voorgesteld, kan de formulering van artikel 2, onder b), buiten de verwijzing naar Richtlijn 95/46/EG.

3. CONCLUSIE

23. De EDPS verwelkomt de specifieke verwijzing naar Richtlijn 95/46/EG in het voorstel. Hij stelt echter enkele kleine aanpassingen in de tekst voor teneinde de geldigheid van de beginselen van gegevensbescherming voor de in het voorstel genoemde verwerkingsactiviteiten te verduidelijken. In het bijzonder is hij van mening dat:
- overweging 26 het feit moet weerspiegelen dat de nationale wetten waarmee uitvoering wordt gegeven aan Richtlijn 95/46/EG de juiste verwijzing zijn en dat elke gegevensverwerkingsactiviteit moet worden uitgevoerd overeenkomstig die uitvoeringswetten;
 - de toezichthoudende bevoegdheid van de bevoegde nationale autoriteiten in verband met de in de artikelen 6 en 8 opgenomen verplichtingen moet worden beperkt tot gevallen waarin er een redelijk vermoeden van inbreuk op de verordening bestaat, terwijl ter bevordering van de naleving van de in artikel 8 opgenomen verplichtingen het sanctiemechanisme bij niet-naleving dat is voorzien in artikel 11, moet worden uitgebreid tot geschillen tussen betaler en begunstigde;
 - verwijzingen naar Richtlijn 95/46/EG in de bijlage moeten worden geharmoniseerd om elk misverstand uit te sluiten.

Gedaan te Brussel, 23 juni 2011.

Giovanni BUTTARELLI
*Europese adjunct-toezichthouder voor
 gegevensbescherming*

⁽¹⁾ De overdracht van naam en IBAN gebeurt rechtstreeks van begunstigde naar betaler in geval van overmaking en van betaler naar begunstigde in geval van automatische afschrijving. In beide gevallen volgt de rechtmatigheid van de verwerking impliciet uit het feit dat de betrokkene zelf vrijwillig zijn of haar eigen gegevens verzendt.

⁽²⁾ Dergelijke informatie kan bestaan uit de naam van de betaler, zijn of haar adres, zijn of haar telefoonnummer en alle andere informatie met betrekking tot de overeenkomst die de reden van de overdracht van geldmiddelen vormt.

IV

(Informatie)

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN
INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

27 september 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

Munteenheid	Koers	Munteenheid	Koers		
USD	US-dollar	1,3579	AUD	Australische dollar	1,3690
JPY	Japanse yen	103,83	CAD	Canadese dollar	1,3842
DKK	Deense kroon	7,4413	HKD	Hongkongse dollar	10,5816
GBP	Pond sterling	0,86980	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,7228
SEK	Zweedse kroon	9,1774	SGD	Singaporese dollar	1,7408
CHF	Zwitserse frank	1,2232	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 588,08
ISK	IJslandse kroon		ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	10,6747
NOK	Noorse kroon	7,7900	CNY	Chinese yuan renminbi	8,6878
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	HRK	Kroatische kuna	7,4930
CZK	Tsjechische koruna	24,478	IDR	Indonesische roepia	12 156,12
HUF	Hongaarse forint	286,36	MYR	Maleisische ringgit	4,2781
LTL	Litouwse litas	3,4528	PHP	Filipijnse peso	58,869
LVL	Letlandse lat	0,7093	RUB	Russische roebel	43,3299
PLN	Poolse zloty	4,3720	THB	Thaise baht	41,891
RON	Roemeense leu	4,3033	BRL	Braziliaanse real	2,4513
TRY	Turkse lira	2,5066	MXN	Mexicaanse peso	18,1259
			INR	Indiase roepie	66,6390

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

V

(Adviezen)

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

EUROPESE COMMISSIE

STEUNMAATREGEL VAN DE STATEN — DUITSLAND

**Steunmaatregel SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Financiering van infrastructuurmaatregelen op de
luchthaven van Leipzig/Halle (2)****Uitnodiging, overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU, opmerkingen te maken**

(Voor de EER relevante tekst)

(2011/C 284/03)

De Commissie heeft Duitsland bij schrijven van 15 juni 2011, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de steunmaatregelen ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, kenbaar maken door deze binnen een maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
Kamer: J-70 3/225
1049 Brussel
BELGIË

Fax +32 22961242

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Duitsland worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

PROCEDURE

Om redenen van rechtszekerheid hebben de Duitse autoriteiten bij brief van 12 april 2010 voorgenomen kapitaalinjecties in Mitteldeutsche Flughafen AG (hierna „MFAG” genoemd) en in Flughafen Leipzig/Halle GmbH (hierna „FLH” genoemd) bij de Commissie aangemeld. De kapitaalinjecties werden door hun aandeelhouders⁽¹⁾ uitgevoerd en moeten de kosten compenseren van infrastructuurprojecten die op de luchthaven van Leipzig/Halle zullen worden uitgevoerd. Bij brieven van 10 juni 2010, 26 november 2010 en 3 maart 2011 heeft de

⁽¹⁾ FLH is een dochteronderneming van MFAG, die een deelneming van 94 % in FLH bezit. De overige aandelen zijn in handen van Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen en Stadt Schkeuditz. De aandeelhouders van MFAG zijn: 76,64 % Freistaat Sachsen, 18,54 % Land Sachsen-Anhalt, 2,52 % Stadt Dresden, 0,2 % Stadt Halle en 2,1 % Stadt Leipzig. Er zijn geen particuliere aandeelhouders.

Commissie om nadere informatie over de aangemelde maatregelen verzocht. Op 29 september 2010, 4 januari 2011 en 26 april 2011 hebben de Duitse autoriteiten aanvullende inlichtingen ingediend.

BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

De aangemelde infrastructuurprojecten en infrastructuurgerelateerde projecten betreffen in het bijzonder geluidsbeperkende maatregelen, de aanleg van ontzingsstroken, de bouw van taxibanen en bruggen, de uitbreiding van platforms en hangars, de bouw van een nieuwe luchtvaartterminal en loods voor kleine vliegtuigen, planningskosten voor de uitbreiding van de zuidelijke en noordelijke landingsbaan, dierenopvang, functionele veiligheidsgebouwen en controleposten. De totale investeringskosten worden op 255,6 miljoen EUR geraamd. De bouwwerken zijn reeds van start gegaan.

De infrastructuurprojecten en infrastructuurgerelateerde projecten werden in eerste instantie gefinancierd via aandeelhoudersleningen (toegekend sinds 2006 tot heden) die pas na goedkeuring door de Europese Commissie van de financiering van het infrastructuurproject in kapitaal zullen worden omgezet. De basisrentevoet is de [< 12]-maands Euribor. De risicopremie wordt bepaald op basis van het afgeronde gemiddelde van de rentevoeten (onder de 100 basispunten) die door drie banken worden aangeboden.

De aangemelde infrastructuurmaatregelen en de financiering ervan (aandeelhoudersleningen en kapitaalinjecties) vallen buiten het toepassingsbereik van de beschikking van de Commissie van 23 juli 2008 ⁽¹⁾ betreffende steunmaatregel 2008/948/EG.

BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

Steunkarakter van de aandeelhoudersleningen

De Duitse autoriteiten zijn van mening dat de aandeelhoudersleningen vrij zijn van staatssteun aangezien de voorgenomen investeringen als veiligheidsmaatregelen zouden moeten worden beschouwd. Voorts wordt aangevoerd dat de leningen tegen marktvoorwaarden werden toegekend.

Momenteel betwijfelt de Commissie of de voorgenomen projecten met veiligheid te maken hebben en of de aandeelhoudersleningen tegen marktvoorwaarden werden toegekend. De Commissie komt bijgevolg niet tot de conclusie dat de projecten vrij zijn van staatssteun. Ten eerste hebben de Duitse autoriteiten voor FLH geen rating verstrekt. Ten tweede hebben de Duitse autoriteiten met betrekking tot de rating voor MFAG enkel notulen van een telefoongesprek met een bank verstrekt, waaruit blijkt dat MFAG dezelfde rating heeft als de Länder. Ten derde ligt een risicopremie van minder dan 100 basispunten volgens de referentierentemededeling onder de risicomarge. De Commissie betwijfelt eveneens of het gebruik van de [< 12]-maands Euribor in het onderhavige geval kan worden gerechtvaardigd, aangezien die rentevoet in normale marktomstandigheden lager is dan de rentevoeten voor langere looptijden.

Steunkarakter van de kapitaalverhogingen

De Duitse autoriteiten zijn van mening dat de financiering van de bouw van infrastructuur geen economische activiteit is. In zijn arrest „Leipzig-Halle” ⁽²⁾ heeft het Gerecht bevestigd dat de exploitatie van een luchthaven een economische activiteit is waar de bouw van luchthaveninfrastructuur onlosmakelijk deel van uitmaakt. Omdat de Duitse autoriteiten hebben verklaard dat de kapitaalverhogingen zonder onderliggend businessplan en langetermijnvooruitzichten voor rentabiliteit werden uitgevoerd, is de Commissie voorlopig van oordeel dat ze staatssteun behelzen.

Verenigbaarheid van de steun

Momenteel is de Commissie van mening dat er wat de criteria noodzakelijkheid en proportionaliteit betreft in de onderhavige

zaak ernstige bezwaren rijzen. De door FLH geëxploiteerde luchthaven van Leipzig/Halle is een luchthaven van categorie C, een „grote regionale luchthaven” volgens de richtsnoeren luchthavensteun 2005 ⁽³⁾. Sinds 2008 en de aanleg van de zuidelijke landingsbaan dient de luchthaven van Leipzig/Halle voornamelijk als vrachtluchthaven voor DHL Express, Lufthansa Cargo en andere vrachtvervoerders. In 2009 werd ongeveer 524 000 ton vracht vervoerd. De aangemelde steunintensiteit bedraagt 100 %.

Tot nog toe hebben de Duitse autoriteiten geen bewijs in de vorm van een businessplan van de luchthaven geleverd dat 100 % steunintensiteit noodzakelijk en proportioneel is. De Commissie bevindt zich momenteel dan ook niet in de positie om het marktfalen in de onderhavige zaak ten gronde te beoordelen.

Bovendien werd een aantal investeringsprojecten reeds afgerond. Dat doet ernstige twijfels rijzen over de noodzakelijkheid van de steun, aangezien de begunstigde de infrastructuurprojecten in kwestie zonder staatsmiddelen heeft kunnen financieren.

Voorts stelt de Commissie vast dat een aantal van de maatregelen in kwestie aan de wettelijke normen of andere vereisten voor de exploitatie van een luchthaven lijkt te voldoen of met de dagelijkse exploitatie van de luchthaven verbonden zijn. De Commissie betwijfelt dan ook of op dit punt aan de criteria noodzakelijkheid en proportionaliteit van de steun is voldaan.

Conclusie

In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat in deze zaak niet alle in de richtsnoeren luchthavensteun 2005 vastgestelde verenigbaarheidsvoorwaarden in acht zijn genomen. De Commissie is voorlopig van oordeel dat in deze zaak niet aan de criteria noodzakelijkheid en proportionaliteit van de steun is voldaan. Bijgevolg betwijfelt de Commissie of de financiering van de aangemelde infrastructuurmaatregelen op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU als verenigbaar met de interne markt kan worden beschouwd.

De maatregelen lijken voor geen enkele andere afwijking uit het Verdrag in aanmerking te komen. De Commissie kan momenteel dan ook niet uitsluiten dat ze onrechtmatige en onverenigbare staatssteun behelzen.

TEKST VAN DE BRIEF

„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⁾ PB L 346 van 23.12.2008, blz. 1.

⁽²⁾ Gevoegde zaken T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH en Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissie en T-443/08 Freistaat Sachsen en Land Sachsen-Anhalt/Commissie, („arrest-Leipzig/Halle”) (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.); zie eveneens zaak T-128/98, Aéroports de Paris/Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-3929, bevestigd door het Hof van Justitie, zaak C-82/01P, Jurispr. 2002, blz. I-9297, en zaak T-196/04 Ryanair/Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3643, punt 88.

⁽³⁾ PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

c) M3 (Rollweg und Rollbrücke „E7“), M5 (Herstellung Baufreiheit für Rollbahn Victor nebst Neubau Feuerwachen/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 vorgeschlagene Beihilfeintensitäten werden jeweils im Einzelfall beurteilt, und zwar auf Grundlage einer umfassenden Beurteilung der Angemessenheit der Beihilfeintensität angesichts von Flughafengröße, Art der Investition und vorherrschenden Wettbewerbsbedingungen in der betreffenden Region.
156. Die betreffenden Investitionen sind mit den Investitionen an folgenden Flughäfen vergleichbar:

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

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

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

Voorafgaande aanmelding van een concentratie**(Zaak COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2011/C 284/04)

1. Op 21 september 2011 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat de ondernemingen ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG („ECE”, Duitsland), die onder de uiteindelijke zeggenschap staat van de heer Alexander Otto, en Metro Group Asset Management Services („MAMS”, Duitsland), een volledige dochteronderneming van Metro AG („Metro”, Duitsland), in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de EG-concentratieverordening de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG („MEC”, Duitsland) door de verwerving van aandelen in een nieuw opgerichte vennootschap die een gemeenschappelijke onderneming is.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:

- ECE: adviesverlening en beheer met betrekking tot de verwerving, ontwikkeling, planning en constructie van bedrijfsgebouwen en ander vastgoed en verhuur, beheer, exploitatie en verkoop van dit vastgoed,
- MAMS: belangrijke dienstverlening binnen het vastgoedsegment van de Metro Group met betrekking tot het beheer, de ontwikkeling, verhuur, bebouwing en exploitatie van het vastgoed in de vastgoedportefeuille van de Metro Group,
- MEC: eigendomsbeheer voor detailhandelszaken.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van de EG-concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden.

4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per faxbericht (+32 22964301), per e-mail naar COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu of per post, onder vermelding van zaaknummer COMP/M.6400 — ECE/Metro/MEC JV, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
J-70
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 (de „EG-concentratieverordening”).

ANDERE HANDELINGEN

EUROPESE COMMISSIE

Herbekendmaking van een aanvraag overeenkomstig artikel 7, lid 5, en artikel 6, lid 2 van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen

(2011/C 284/05)

Deze bekendmaking verleent het recht om op grond van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad ⁽¹⁾ bezwaar aan te tekenen tegen de aanvraag. Bezwaarschriften moeten de Commissie bereiken binnen zes maanden te rekenen vanaf de datum van deze bekendmaking.

SAMENVATTING

VERORDENING (EG) Nr. 510/2006 VAN DE RAAD**„KRAŠKI PRŠUT”****EG-nummer: SI-PDO-005-0417-29.10.2004****BOB () BGA (X)**

Deze samenvatting bevat de belangrijkste gegevens uit het productdossier ter informatie.

1. Bevoegde dienst van de lidstaat:

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

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

2. Groepering:

Naam: GIZ Kraški pršut
Adres: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Tel. +386 57310300
Fax +386 57310330
E-mail: —

Samenstelling: Producenten/verwerkers (X) Andere ()

3. Productcategorie:

Categorie 1.2. Vleesproducten (verhit, gepekeld, gerookt, enz.)

4. Productdossier:

(samenvatting van de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 voorgeschreven gegevens)

4.1. Naam:

„Kraški pršut”

⁽¹⁾ PB L 93 van 31.3.2006, blz. 12.

4.2. Beschrijving:

„Kraški pršut” is een aan de lucht gedroogd, gerijpt vleesproduct dat wordt vervaardigd van hele, verse achterbouten van varkens.

Een typisch kenmerk van „Kraški pršut” is zijn herkenbare standaardvorm. Verse achterbouten van varkens worden bereid zonder de achterpoten maar met het zwoerd en vet, indien die aanwezig zijn. Een verse achterbout dient minstens 9 kg te wegen. Het spierweefsel steekt 5-7 cm van onder de kop van het dijbeen uit (*Caput ossis femoris*). Aan de binnenzijde van de achterbout wordt het spierweefsel blootgelegd; Het zwoerd en het vet worden naar de schenkel toe ietwat bijgekant.

Dankzij de gunstige klimaatomstandigheden in de Karst kunnen achterbouten in hun geheel worden gedroogd. Droogzouten, waarbij uitsluitend grof zeezout wordt gebruikt, is kenmerkend voor „Kraški pršut”. De kenmerkende organoleptische eigenschappen, die tot uiting komen in het lagere vochtgehalte dat het gevolg is van een grotere dehydratie, komen tijdens de droog-/rijpingsperiode die lang genoeg moet zijn, tot ontwikkeling. Typisch voor het product is een iets hoger zoutgehalte (tot 7,4 %) en het feit dat de textuur van de plakken ham op de tong steviger aanvoelt. De mate waarin vocht aan de ham wordt onttrokken en de voldoende lange rijpingsperiode zorgen mede voor de kenmerkende kleur van het snijvlak van de ham, namelijk rozerood met ietwat donkerdre randen. Aroma en smaak van het product zijn intens. Het zeer pikante aroma is kenmerkend voor de mate van rijping en onderscheidt dit product ook van andere hamsoorten.

4.3. Geografisch gebied:

De Kras (Karst) is een gebied in het westelijke gedeelte van centraal Primorska. Het zouten, drogen en rijpen van „Kraški pršut” vinden plaats in het beperkte gebied van de Karst waar de hammen traditioneel worden bereid.

De grens van dit gebied loopt van Kostanjevica na Krasu naar Opatje selo en vervolgens naar de Sloveens-Italiaanse grens; vervolgens loopt ze langs die grens naar de grensovergang in Lipica; vandaar volgt ze de weg naar de stad Lokev die ook binnen het gebied valt; vervolgens volgt ze de weg naar Divača en vandaar de weg naar het dorp Brestovica pri Povirju en de dorpen Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve en Kobdilj; vervolgens gaat ze door Mali Dol naar Škrbina, Lipa en Temnica vanwaar ze terugloopt naar Kostanjevica na Krasu.

4.4. Bewijs van de oorsprong:

Alle producenten van „Kraški pršut” moeten de ham produceren binnen het voor deze productie afgebakende geografische gebied. Om de traceerbaarheid en kwaliteit te garanderen, moeten alle productiestadia binnen dat geografische gebied doorlopen worden. Er wordt een register bijgehouden van producenten en ondernemingen die „Kraški pršut” produceren. De door iedere producent geproduceerde hoeveelheid „Kraški pršut” wordt geregistreerd. Ieder productiestadium is onderworpen aan controle door het in punt 4.7. vermelde controleorgaan dat aan de vereisten van de Europese norm EN 45011 voldoet.

Voordat de verse achterbouten worden gezouten, wordt een brandmerk aangebracht op een opvallende plaats op het zwoerd. Dit brandmerk vermeldt het serienummer en de dag, de maand en het jaar. De vermelding van deze gegevens is verplicht en maakt integraal deel uit van de controles in het kader waarvan het volledige productieproces en de traceerbaarheid van de ham onder de loep worden genomen. Van elke producent wordt het aantal hammen in elke partij geregistreerd. Het op iedere partij vermelde nummer gaat vergezeld van controlegegevens met betrekking tot de belangrijkste productieprocessen.

Na het drogen en rijpen worden de hammen onderworpen aan sensorische proeven en laboratoriumproeven om de kwaliteit vast te stellen en wordt de benaming „Kraški pršut” toegekend. Op het zwoerd van hele hammen, halve hammen en kwarthammen worden met een brandmerk de benaming „Kraški pršut” en het nummer van de producent aangebracht. Het brandmerk zorgt voor de kwaliteitsgarantie en waarborgt dat de ham in het vermelde geografische gebied, overeenkomstig het productdossier en met de passende controles werd geproduceerd.

4.5. Werkwijze voor het verkrijgen van het product:

- Voor de productie van „Kraški pršut” is geen specifiek varkensras vereist.
- De verse achterbouten worden op zijn vroegst 24 uur, maar niet later dan 120 uur na de slacht verzameld; achterbouten die beschadigingen vertonen en achterbouten van minder dan 9 kg worden geweigerd. De achterbouten moeten koel worden bewaard bij een temperatuur van -1°C tot $+4^{\circ}\text{C}$. Ingevroren achterbouten zijn uit den boze. Het vet aan de buitenzijde van de verse, bijgekante achterbout, gemeten van onder de kop van het dijbeen (*Caput ossis femoris*), moet minimaal 10 mm dik zijn.

- De datum waarop met het zouten wordt gestart, wordt met een brandmerk aangebracht: dag, maand, jaar, partij.
- Het proces van het droogzouten omvat: inwrijven, laten leegbloeden, gebruik van grof zeezout. De hoeveelheid zout is afhankelijk van het gewicht van de achterbouten.
- De gezouten achterbouten worden op rekken geplaatst.
- Het zouten en nazouten vinden plaats bij een temperatuur van + 1 °C tot + 4 °C; de duur van het zoutingsproces is afhankelijk van het gewicht van de achterbouten.
- Het oppervlak van de achterbouten wordt van het zout ontdaan.
- Dan volgt het koud drogen in circulatielucht bij een temperatuur van + 1 °C tot + 5 °C.
- Het koud drogen wordt voortgezet in een zachte luchtstroom bij een temperatuur van + 1 °C tot + 7 °C; de volledige fase van het koud drogen, met inbegrip van het zouten, bedraagt minstens 75 dagen. De bereikte droogtegraad bedraagt minstens 16 %.
- De achterbouten worden vervolgens gewassen in warm water, drooggewreven en klaargemaakt om te drogen/rijpen.
- Het spierweefsel wordt bijgekant rond de kop van het dijbeen (*Caput ossis femoris*) en eventueel, op de plaatsen waar het heupbeen verwijderd is.
- De achterbouten drogen/rijpen bij temperaturen van + 12 °C tot + 18 °C. Indien de achterbout bij aanvang 9 kg weegt, duurt de totale productieperiode minstens 12 maanden. Weegt de achterbout meer, dan duurt de productieperiode verhoudingsgewijs langer.
- Het spierweefsel wordt in verschillende stadia tijdens het droog-/rijpingsproces ingevet. De hoeveelheid vet hangt af van het vochtgehalte, de a_w -waarde en de bereikte droogtegraad. Voor het invetten wordt gebruik gemaakt van varkensvet waaraan zout, peper, bloem en (indien nodig) antioxidanten zijn toegevoegd.
- De bereikte droogtegraad wordt gemeten en moet minstens 33 % bedragen ten opzichte van het oorspronkelijke gewicht van de achterbout.
- Na rijping worden de hammen bewaard in een droge, goed geventileerde ruimte. De hammen en hamplakken, in vacuümverpakking in CA-verpakking, worden bewaard bij een temperatuur van maximaal + 8 °C.
- Door middel van een sensorische proef waarbij het spierweefsel met behulp van een paardenbot wordt gepriemd, wordt nagegaan of de ham het juiste aroma heeft.
- Met behulp van laboratoriumproeven worden het zoutgehalte (het maximale zoutgehalte is 7,4 %) en de a_w -waarde (de a_w -waarde moet minder dan 0,93 zijn) vastgesteld.

Met het oog op kwaliteitsborging en opdat op de vereiste specifieke wijze tewerk zou worden gegaan, mag „Kraški pršut” uitsluitend worden ontbeend, in stukken (helften of kwarten) worden gesneden en in voor de detailhandel bestemde verpakkingen worden verpakt door bedrijven die voor de productie van „Kraški pršut” zijn gecertificeerd. Om de microbiologische veiligheid te garanderen en de typische organoleptische eigenschappen van de ham, zoals het aroma, de kleur en de textuur, te handhaven, mogen alleen de genoemde bedrijven de ham in plakken snijden en de plakken vacuüm- of gasverpakken.

4.6. Verband:

De geografische aanduiding is vooral gebaseerd op de productietraditie met betrekking tot „Kraški pršut” en op de gevestigde reputatie van deze ham.

De Kras (Karst) is een plateau met een gevarieerd landschap in het zuidwesten van Slovenië. Het vormt een apart natuurlijk geheel en verschilt duidelijk van andere, naburige gebieden. De Kras was het eerste Europese gebied, en zelfs het eerste gebied wereldwijd, dat naar verluidt karst-eigenschappen bezat. De gronden zijn er kalkhoudend; het aanwezige bouwland, de „rode aarde”, levert slechts bescheiden oogsten op. In de Kras komt een mild mediterraan klimaat samen met een koude continentale wind die algemeen bekend staat als de „Bora” en die vanuit het noordoosten naar de Golf van Triëst waait. Door het geaccidenteerd terrein van het Karstplateau en de onmiddellijke nabijheid van de zee waait er altijd wel een wind of een bries en ook de relatieve vochtigheid is er betrekkelijk laag. Hieraan en ook aan de bodemgesteldheid en de vegetatie dankt de plaatselijke bevolking van oudsher het voor het drogen van vlees gunstige microklimaat.

De huidige omvang, faam en ontwikkeling van de hamproductie in de Kras — die alle een schot in de roos zijn — zijn te danken aan de traditionele, eigen technieken van de landbouwers. Het drogen van stukken vlees gaat waarschijnlijk terug tot de tijd dat de eerste mensen zich in de Kras vestigden. De ontwikkeling van Triëst als een belangrijk stedelijk centrum en de aanleg van wegen zoals die tussen Wenen en Triëst, die door de Kras lopen, deden de vraag naar ham bij handelaren en hotelhouders toenemen. De faam van de ham steeg met gelijke tred. Tegelijk met de toename van de vraag naar en de faam van de ham, steeg ook de belangstelling voor de productie van „Kraški pršut”.

In 1689 schreef Valvasor over de bewoners van de Kras:

„Deze brave lieden behelpen zich zo goed als ze kunnen en hebben het niet breed; ze zijn al blij met een stukje varkensvet (dat ze dankzij hun harde werk kunnen verteren) een ui en een stukje droog, grof, bruin, opgerold zemelenbrood. Op sommige plaatsen is er een nijpend tekort aan hout en, vooral in de zomer, aan schoon water.” (Rupel 1969)

In 1960 schreef A. Melik in het boek „Slovensko Primorje”:

„De varkenshouderij is goed ontwikkeld in de Kras. Iedere landbouwer hoopt voor eigen gebruik varkens te kunnen slachten. Het houden van varkens en het produceren van voedsel in de moestuinen en op het veld houden verband met elkaar. De winter zorgt voor goede temperaturen en het vlees wordt „rauw” — gedroogd als „Kraški pršut” — bewaard.”

In de loop der tijden heeft de ervaring dus geleid tot bepaalde technische vaardigheden die vervolgens tot een traditie zijn geëvolueerd. Wanneer de bewoners van de Kras gedroogde vleesproducten vervaardigen, verduurzamen ze deze altijd met zout maar ze gebruiken dit zout met mate zodat er in hun producten een juist evenwicht tussen zout en zoet is. Achterbouten en schouderstukken worden in hun geheel gezouten. Elders in Slovenië worden de achterbouten gewoonlijk in kleinere stukken verdeeld en wordt gebruik gemaakt van pekelnat in combinatie met droogzouten.

De zorg voor kwaliteit vereist strenge normen en een permanente controle van alle stadia van het productieproces. Het door verschillende individuen geleverde intense werk heeft een schat aan ervaring opgeleverd, die tot een traditie is uitgegroeid. De beheersing van de in natuurlijke klimaatomstandigheden te doorlopen verschillende productiestadia heeft samen met het rijpingsproces tot de ontwikkeling geleid van de typische organoleptische kenmerken — geur, smaak, kleur en textuur — van de ham. Deze kenmerken zijn de norm geworden en dragen bij aan de faam van „Kraški pršut”. Een mooi voorbeeld van harmonie tussen de mens en de natuur. De op ervaring gebaseerde knowhow heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld en heeft gezorgd voor de herkenbare vorm en de organoleptische kenmerken van de „Kraški pršut”.

In 1953 kwam de aankoop van hammen op georganiseerde basis op gang. De landbouwerscoöperaties kochten destijds jaarlijks 3 000 à 4 000 hammen. De hammen werden aangekocht bij landbouwers in de ruimere Kras-regio. De hammen wogen meer dan 8 kg en de droog- en rijpingsperiode bedroeg 18 maanden. Sommige hammen werden uitgevoerd naar Italië. Ook herbergen en hotels in Slovenië kochten hammen aan en zodoende vergrootten deze hammen het aanbod van de horecasector. Om aan de marktvraag te kunnen voldoen gingen coöperaties en bedrijven zich op de hamproductie toeleggen. Van 1963 tot en met 1977 werden voor het zouten, roken en drogen van de hammen precies dezelfde technieken als op de boerderijen toegepast. 1963 was tevens het jaar waarin de ham het etiket „Kraški pršut” opgeplakt kreeg.

In 1977 brak een nieuw tijdperk aan voor de productie van „Kraški pršut” en andere gedroogde vleesspecialiteiten, toen de producenten hamfabrieken die met een speciale technologie (de zogenaamde „pršutarne”) waren uitgerust, in het leven riepen. Het typische voorkomen en de organoleptische kenmerken van de ham zijn een uitdrukking van de gastronomische cultuur van de Kras.

4.7. Controlestructuur:

Naam: Bureau Veritas d.o.o.
Adres: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

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

4.8. Etikettering:

De benaming „Kraški pršut” wordt op het zwaard van hele, al dan niet ontbeende hammen, halve hammen en kwarthammen gebrandmerkt.

„Kraški pršut” is herkenbaar aan het logo dat wordt gevormd door een gestileerde ham en door de benaming „Kraški pršut”. Behalve het logo wordt ook het nummer van de producent aangebracht. Het logo wordt aangebracht op eindproducten zoals niet-ontbeende hammen, ontbeende hammen, halve hammen, kwarthammen en hamplakken die vacuüm- of gasverpakt verpakt zijn.

Op de „Kraški pršut” moeten ook de vermelding „zaščitena geografska označba” of het EU-kwaliteitslogo, het certificaatnummer en het kwaliteitslogo van Slovenië zijn aangebracht.

Kennisgeving aan Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed en Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, die zijn toegevoegd aan de lijst bedoeld in de artikelen 2, 3 en 7 van Verordening (EG) nr. 881/2002 van de Raad tot vaststelling van bepaalde specifieke beperkende maatregelen tegen sommige personen en entiteiten die banden hebben met het Al-Qa'ida-netwerk, op grond van Verordening (EU) nr. 960/2011 van de Commissie

(2011/C 284/06)

1. Gemeenschappelijk Standpunt 2002/402/GBVB ⁽¹⁾ roept de Unie op de tegoeden en economische middelen te bevriezen van de leden van de Al-Qa'ida-organisatie en andere daarmee verbonden personen, groepen, ondernemingen en entiteiten, als bedoeld in de lijst die is opgesteld op grond van Resolutie 1267(1999) en Resolutie 1333(2000) van de VN-Veiligheidsraad, die regelmatig wordt bijgewerkt door het VN-Comité dat is ingesteld bij Resolutie 1267(1999) van de VN-Veiligheidsraad.

De lijst die is opgesteld door het VN-Comité omvat:

- Al Qa'ida;
- natuurlijke personen, rechtspersonen, entiteiten en lichamen die met Al-Qa'ida verbonden zijn, en tevens
- rechtspersonen, entiteiten en lichamen die in handen zijn van of gecontroleerd worden door, of op enige andere wijze ondersteuning bieden aan deze personen, entiteiten, lichamen en groepen.

Handelingen of activiteiten die erop wijzen dat een persoon, groep, onderneming of entiteit „banden heeft met” Al-Qa'ida, zijn:

- a) deelnemen aan het financieren, plannen, faciliteren, voorbereiden of uitvoeren van handelingen of activiteiten van, in samenhang met, uit naam van, ten behoeve of ter ondersteuning van Al-Qa'ida, of een cel, afdeling, splintergroepering of afsplitsing daarvan;
- b) leveren, verkopen of overdragen van wapens of daarmee verband houdend materieel aan bedoelde personen of organisaties;
- c) aanwerven van personeel voor bedoelde personen of organisaties; of
- d) op andere wijze ondersteunen van handelingen of activiteiten van bedoelde personen of organisaties.

2. Het VN-Comité heeft op 15 september 2011 besloten Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed en Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim toe te voegen aan de bedoelde lijst. De betrokkenen kunnen te allen tijde een verzoek aan de ombudsman van de VN richten, met ondersteunende documentatie, tot heroverweging van de gronden waarop zij op de bovengenoemde VN-lijst zijn geplaatst. Dit verzoek dient aan het volgende adres te worden gericht:

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

Tel. +1 2129632671
Fax +1 2129631300 / 3778
E-mail: ombudsperson@un.org

Voor meer informatie zie: <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. Naar aanleiding van het in punt 2 genoemde besluit van de VN heeft de Commissie Verordening (EU) nr. 960/2011 ⁽²⁾ vastgesteld tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 881/2002 van de Raad tot vaststelling van bepaalde specifieke beperkende maatregelen tegen sommige personen en entiteiten die banden hebben met het Al-Qa'ida-netwerk ⁽³⁾. Bij die wijziging, die overeenkomstig artikel 7, lid 1, onder a), en artikel 7 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 881/2002 is verricht, worden Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed en Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim aan de lijst in bijlage I bij die verordening (hierna „bijlage I” genoemd) toegevoegd.

⁽¹⁾ PB L 139 van 29.5.2002, blz. 4.

⁽²⁾ PB L 252 van 28.9.2011, blz. 8.

⁽³⁾ PB L 139 van 29.5.2002, blz. 9.

De onderstaande maatregelen van Verordening (EG) nr. 881/2002 zijn van toepassing op de aan bijlage I toegevoegde personen en entiteiten:

1. de bevrozing van alle tegoeden en economische middelen die toebehoren aan, eigendom zijn of in het bezit zijn van deze personen en entiteiten, alsmede het voor iedereen geldende verbod op de terbeschikkingstelling, direct of indirect, van tegoeden en economische middelen aan of ten behoeve van deze personen en entiteiten (artikelen 2 en 2 bis ⁽¹⁾); en tevens
2. het verbod op de directe of indirecte verstrekking, verkoop, levering of overdracht aan deze personen en entiteiten van technisch advies, bijstand of opleiding in verband met militaire activiteiten (artikel 3).
4. Artikel 7 bis van Verordening (EG) nr. 881/2002 ⁽²⁾ voorziet in een toetsing wanneer opmerkingen zijn ingediend door op de lijst geplaatste natuurlijke personen, rechtspersonen, entiteiten, lichamen of groepen. De personen en entiteiten die bij Verordening (EU) nr. 960/2011 aan bijlage I zijn toegevoegd, kunnen de Commissie verzoeken om een toelichting over de redenen waarom zij op de lijst zijn opgenomen. Dit verzoek dient aan het volgende adres te worden gericht:

Europese Commissie
Beperkende maatregelen
Wetstraat 200
1049 Brussel
BELGIË

5. De betrokken personen en entiteiten worden er tevens op geattendeerd dat zij tegen Verordening (EU) nr. 960/2011 beroep kunnen instellen bij het Gerecht van de Europese Unie, overeenkomstig artikel 263, vierde en zesde alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
6. Voor de goede orde worden de aan bijlage I toegevoegde personen en entiteiten erop geattendeerd dat zij een verzoek kunnen richten tot de bevoegde autoriteiten van de lidstaat of lidstaten, als vermeld in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 881/2002, om een machtiging te verkrijgen om bevroren tegoeden, andere financiële activa of economische middelen te gebruiken voor essentiële behoeften of specifieke betalingen, in overeenstemming met artikel 2 bis van die verordening.

⁽¹⁾ Artikel 2 bis is ingevoegd bij Verordening (EG) nr. 561/2003 van de Raad (PB L 82 van 29.3.2003, blz. 1).

⁽²⁾ Artikel 7 bis is ingevoegd bij Verordening (EU) nr. 1286/2009 van de Raad (PB L 346 van 23.12.2009, blz. 42).

Abonnementsprijzen 2011 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL