

Dziennik Urzędowy C 284

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 54
28 września 2011

<u>Powiadomienie nr</u>	<u>Spis treści</u>	<u>Strona</u>
	I <i>Rezolucje, zalecenia i opinie</i>	
	OPINIE	
	Europejski Inspektor Ochrony Danych	
2011/C 284/01	Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wymogi techniczne dla poleceń przelewu w euro i poleceń zapłaty w euro oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 924/2009	1
	IV <i>Informacje</i>	
	INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ	
	Komisja Europejska	
2011/C 284/02	Kursy walutowe euro	5

PL

Cena:
3 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

V Ogłoszenia

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja Europejska

2011/C 284/03	Pomoc państwa – Niemcy – Pomoc państwa SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Finansowanie środków infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle (2) – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

INNE AKTY

Komisja Europejska

2011/C 284/05	Ponowna publikacja wniosku zgodnie z art. 7 ust. 5 oraz art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych	25
2011/C 284/06	Zawiadomienie dla Hassana Muhammada Abu Bakr Qayeda oraz Abd Al-Rahmana Ould Muhammada Al-Husayna Ould Muhammada Salima, dodanych do wykazu, o którym mowa w art. 2, 3 oraz 7 rozporządzenia Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzającego niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z siecią Al-Kaida, na mocy rozporządzenia Komisji (UE) nr 960/2011	30



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

OPINIE

EUROPEJSKI INSPEKTOR OCHRONY DANYCH

Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wymogi techniczne dla poleceń przelewu w euro i poleceń zapłaty w euro oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 924/2009

(2011/C 284/01)

EUROPEJSKI INSPEKTOR OCHRONY DANYCH,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 16,

uwzględniając Kartę praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności jej art. 7 i 8,

uwzględniając dyrektywę 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹⁾,

uwzględniając wniosek o wydanie opinii zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych⁽²⁾,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ OPINIĘ:

1. WPROWADZENIE

1. Dnia 16 grudnia 2010 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wymogi techniczne dla poleceń przelewu w euro i poleceń zapłaty w euro oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 924/2009 (dalej „wniosek”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31 (dalej „dyrektywa 95/46/WE”).

⁽²⁾ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

1.1. Konsultacja z EIOD

2. Dnia 3 stycznia 2011 r. Komisja wysłała wniosek do EIOD. EIOD traktuje przekazanie tego wniosku jako prośbę o udzielenie porady instytucjom i organom wspólnotowym, zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (dalej „rozporządzenie (WE) nr 45/2001”). Uprzednio⁽³⁾, przed przyjęciem wniosku Komisja zapewniła EIOD możliwość przedstawienia nieformalnych komentarzy. EIOD z zadowoleniem odnosi się do otwartości procesu, która ułatwiła poprawienie tekstu z punktu widzenia ochrony danych na wczesnym etapie. We wniosku uwzględniono niektóre z tych komentarzy. EIOD przyjąłby z zadowoleniem wyrażne odniesienie do niniejszych konsultacji w preambule wniosku.

1.2. SEPA i ramy prawne

3. Od czasu ustanowienia Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej czynione są postępy na drodze ku bardziej zintegrowanemu europejskiemu rynkowi finansowemu. Najważniejszymi krokami poczynionymi w obszarze płatności było wprowadzenie euro jako wspólnej waluty w 1999 r. oraz wprowadzenie do obrotu banknotów i monet euro w 2002 r.

4. Jednak jak dotąd w poszczególnych krajach UE niewielkie płatności niegotówkowe w euro (do 50 tys. EUR) są traktowane i przetwarzane na wiele różnych sposobów. W rezultacie opłaty za płatności transgraniczne w UE są przeciętnie wyższe w porównaniu z opłatami za płatności krajowe. Europejskie rozporządzenie w sprawie płatności

⁽³⁾ We wrześniu 2010 r.

transgranicznych dokonywanych w euro (rozporządzenie (WE) nr 2560/2001) stanowiło m.in., że opłaty z tytułu dokonywanych w UE transgranicznych płatności w euro nie mogą być już wyższe niż w przypadku analogicznych płatności krajowych w euro. W reakcji na wspomniane rozporządzenie w 2002 r. europejski sektor bankowy utworzył Europejską Radę ds. Płatności („EPC”), stanowiącą organ koordynujący i decyzyjny w zakresie kwestii związanych z płatnościami, oraz wprowadził w życie projekt jednolitego obszaru płatności w euro („SEPA”). W 2009 r. rozporządzenie (WE) nr 924/2009 zastąpiło rozporządzenie (WE) nr 2560/2001 i objęło zasadą równych opłat płatności na podstawie polecenia zapłaty, których można dokonywać na poziomie transgranicznym od listopada 2009 r.

5. Ponadto dyrektywa 2007/64/WE („dyrektywa w sprawie usług płatniczych”) zmierza do harmonizacji ustawodawstw krajowych dotyczących płatności w Unii Europejskiej. Celem jest ustanowienie zestandaryzowanych warunków i praw dotyczących usług płatniczych oraz spowodowanie, aby dokonywanie płatności transgranicznych stało się tak samo łatwe, efektywne i bezpieczne, jak dokonywanie płatności „krajowych” w państwie członkowskim. Dyrektywa w sprawie usług płatniczych ma także na celu poprawę konkurencji poprzez otwarcie rynków usług płatniczych dla nowych podmiotów.
6. SEPA ma na celu ustanowienie jednolitego rynku dla płatności detalicznych w euro poprzez przezwycięzenie barier technicznych, prawnych i rynkowych, pochodzących z okresu przed wprowadzeniem wspólnej waluty. Po pełnym wdrożeniu SEPA nie będzie różnicy między krajowymi a transgranicznymi płatnościami dokonywanymi w euro: wszystkie będą mieć charakter krajowy. SEPA obejmuje nie tylko strefę euro, ale też całość Unii Europejskiej (UE), a także Islandię, Liechtenstein, Monako, Norwegię i Szwajcarię. To oznacza, że państwa spoza strefy euro mogą przyjąć praktyki i normy SEPA w odniesieniu do płatności w euro dokonywanych na ich terytorium.
7. Przedmiotowy wniosek dotyczy poleceń przelewu i poleceń zapłaty. Polecenie przelewu to transakcja płatnicza inicjowana przez płatnika, który składa w swoim banku dyspozycję. Na jej podstawie bank przekazuje środki do banku odbiorcy. Taka transakcja może obejmować kilku pośredników. W przypadku poleceń zapłaty płatnik z wyprzedzeniem zezwala odbiorcy na pobranie środków ze swojego rachunku bankowego. „Upoważnia” zatem swój bank do przekazania środków na rachunek odbiorcy. Polecenia zapłaty często służą do regulowania powtarzających się opłat, takich jak rachunki za media, można je jednak również wykorzystywać do płatności jednorazowych. W takim przypadku płatnik zezwala na pojedynczą płatność.

1.3. SEPA i zasady ochrony danych w UE

8. Wprowadzenie i rozwój SEPA obejmują wiele operacji przetwarzania danych: sprawne funkcjonowanie systemu płatności wymaga bezpośredniej wymiany nazw/nazwisk,

numerów rachunków bankowych oraz treści umów między płatnikami a odbiorcami, a także ich pośredniej wymiany poprzez odnośnych dostawców usług płatniczych. W związku z tym wniosek zawiera również artykuł dotyczący „interoperacyjności”, przewidujący wprowadzenie standardowych zasad dotyczących transakcji krajowych i transgranicznych oraz wyraźnie stanowiący, że żadne bariery techniczne nie mogą utrudniać przetwarzania poleceń przelewu i poleceń zapłaty. Różne podmioty gospodarcze prowadzące działalność objętą wnioskiem podlegają różnorodnym przepisom krajowym wdrażającym dyrektywę 95/46/WE.

9. EIOD podkreśla, że w związku z wymianą i przetwarzaniem danych osobowych dotyczących płatników i odbiorców, w której uczestniczą różni dostawcy usług płatniczych, należy zapewnić poszanowanie zasad konieczności, proporcjonalności i celowości. Przy przekazywaniu danych poprzez różnych pośredników konieczne jest także poszanowanie zasad poufności i bezpieczeństwa przetwarzania danych, zgodnie z art. 16 i 17 dyrektywy 95/46/WE.
10. Wniosek określa również nową rolę właściwych organów krajowych, polegającą na skutecznym nadzorowaniu przestrzegania przedmiotowego rozporządzenia oraz na podejmowaniu działań koniecznych do zapewnienia takiego przestrzegania. Ta rola ma fundamentalne znaczenie dla zagwarantowania skutecznego wdrożenia SEPA, może jednak wiązać się również z szerokimi uprawnieniami w zakresie dalszego przetwarzania danych osobowych osób fizycznych przez władze. Także w tej dziedzinie w związku z dostępem właściwych organów krajowych do danych osobowych konieczne jest poszanowanie zasad konieczności, proporcjonalności i celowości.
11. Chociaż wniosek nie uwzględnia zbyt szczegółowych przepisów dotyczących przestrzegania zasad ochrony danych, które jest gwarantowane zastosowaniem w stosunku do dowolnej operacji przetwarzania danych przepisów krajowych wdrażających dyrektywę 95/46/WE, EIOD sugeruje jednak wprowadzenie pewnych zmian w tekście w celu doprecyzowania tej kwestii.

2. UWAGI SZCZEGÓŁOWE

2.1. Motyw 26

12. EIOD z zadowoleniem przyjmuje odniesienie do dyrektywy 95/46/WE w motywie 26 wniosku. W celu odzwierciedlenia faktu, że właściwymi dokumentami odniesienia są różne przepisy krajowe wdrażające wspomnianą dyrektywę oraz podkreślenia, że wszelkie operacje przetwarzania danych należy przeprowadzać zgodnie z przepisami wdrażającymi, brzmienie motywu można zmodyfikować w następujący sposób: „Wszelkie przetwarzanie danych osobowych na mocy niniejszego rozporządzenia odbywa się zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi wdrażającymi dyrektywę 95/46/WE”.

2.2. Artykuły 6, 8, 9 i 10: uprawnienia właściwych organów krajowych

13. Artykuł 6 wniosku wprowadza zakaz nakładania wielostronnych opłat interchange⁽¹⁾ za transakcję polecenia zapłaty bądź innych opłat o analogicznym celu lub skutku. Pod warunkiem spełnienia kilku warunków wielostronne opłaty interchange mogą być natomiast nakładane w przypadku realizowanych przez dostawców usług płatniczych transakcji polecenia zapłaty, które nie mogą zostać należycie wykonane przez dostawcę usług płatniczych (zlecenia odrzucone, odmowa wykonania zlecenia, zlecenia odesłane lub odwrócone – tzw. „transakcje R”).
14. Artykuł 8 wniosku nakłada obowiązki na płatnika stosującego polecenie przelewu i na odbiorcę stosującego polecenie zapłaty. Płatnik nie może odmówić wykonania polecenia przelewu na rachunki płatnicze za pośrednictwem dostawców usług płatniczych zlokalizowanych w innym państwie członkowskim i mających zdolność odbiorczą⁽²⁾ zgodnie z wymogiem zawartym w art. 3. Odbiorca otrzymujący środki na swój rachunek płatniczy z innych rachunków płatniczych za pośrednictwem dostawców usług płatniczych zlokalizowanych w tym samym państwie członkowskim nie może odmówić odbioru polecenia zapłaty z rachunków płatniczych za pośrednictwem dostawców usług płatniczych zlokalizowanych w innym państwie członkowskim.
15. Artykuł 9 wymaga od państw członkowskich wyznaczenia właściwych organów odpowiedzialnych za zapewnienie przestrzegania rozporządzenia. Takie organy mają posiadać wszystkie uprawnienia niezbędne do wykonywania swoich obowiązków oraz monitorować zgodność i podejmować wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia takiej zgodności. Ponadto art. 9 ust. 3 stanowi, że jeżeli w państwie członkowskim kwestie regulowane przepisami rozporządzenia wchodzi w zakres kompetencji więcej niż jednego właściwego organu, państwo członkowskie powinno zapewnić ścisłą współpracę między tymi organami w sposób umożliwiający im skuteczne wywiązywanie się z nałożonych na nie obowiązków. Artykuł 10 nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia przepisów dotyczących sankcji stosowanych w przypadku naruszenia rozporządzenia, a także zapewnienia wdrożenia takich sankcji. Sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
16. Na podstawie wspomnianych artykułów organy krajowe będą uprawnione do monitorowania ewentualnych naruszeń wszystkich obowiązków określonych we wniosku, a także do stosowania sankcji, w tym sankcji związanych z obowiązkami określonymi w art. 6 i 8. Takie uprawnienia potencjalnie mogą mieć duży wpływ na prywatność osób fizycznych z perspektywy ochrony danych: władze mogą mieć uogólniony dostęp do informacji o każdej transakcji (czy to w drodze polecenia przelewu, czy to polecenia zapłaty) przekazania funduszy między osobami fizycznymi w celu sprawdzenia, czy nie są naliczane bezprawnie wielostronne opłaty interchange lub czy jakkolwiek odmowa nie zostaje odrzucona, co stanowi naruszenie obowiązków wynikających z art. 6 i 8. Takie uprawnienia obejmują przetwarzanie danych osobowych (nazwisk odnośnych osób, numerów ich rachunków bankowych oraz kwot otrzymywanych bądź przekazywanych środków).
17. Wszelkie tego typu przetwarzanie danych osobowych powinno być wprawdzie zgodne z przepisami krajowymi wdrażającymi dyrektywę 95/46/WE, EIOD pragnie podkreślić jednak, że obowiązek monitorowania powinien już we wniosku być poddany ocenie w świetle zasad proporcjonalności i konieczności, o których mowa w dyrektywie 95/46/WE (art. 6 ust. 1 lit. c)). Pod tym względem, biorąc pod uwagę w szczególności art. 6 i 8, zdaniem EIOD bardziej proporcjonalne byłoby wprowadzenie systemu, w ramach którego właściwe organy przetwarzałyby dane osobowe tylko w poszczególnych przypadkach. To oznaczałoby, że do interwencji organu, a co za tym idzie, do przetwarzania danych osobowych określonego płatnika i/lub odbiorcy, dochodziłoby głównie w sytuacjach, kiedy istnieje określony powód, np. w przypadku skargi z tytułu naruszenia art. 6 lub 8 złożonej przez płatnika lub odbiorcę bądź w kontekście ukierunkowanego zapytania z własnej inicjatywy, potencjalnie na podstawie informacji przekazanych przez stronę trzecią.
18. Skuteczność kontroli zgodności można zagwarantować wprowadzając mechanizm umożliwiający skarżącemu złożenie skargi lub stronie trzeciej przekazanie informacji i szybkie uzyskanie reakcji organu, np. wydania w stosunku do innej strony nakazu zastosowania się do obowiązków wynikających z art. 6 i 8. W rzeczywistości w art. 11 wniosku wprowadza się przepisy dotyczące odpowiednich i skutecznych pozasądowych procedur wnoszenia skarg i procedur rozjemczych, regulujące rozstrzyganie sporów między użytkownikami usług płatniczych a dostawcami takich usług (w ich zakres wchodzi też przypadki związane z art. 6). W celu zachęcania do przestrzegania obowiązków wynikających z art. 8 bez wprowadzania szerokiego uogólnionego dostępu organów krajowych do danych osobowych EIOD sugeruje, aby przepisy art. 11 obejmowały również spory między płatnikami i odbiorcami.
19. EIOD zauważa także, że działalność w zakresie monitorowania może obejmować przekazywanie danych osobowych między właściwymi organami krajowymi różnych państw członkowskich w kontekście „ściślej współpracy”, o której mowa w art. 9 ust. 3. Biorąc pod uwagę szerokie uprawnienia przyznane organom krajowym do celów monitorowania zgodności z rozporządzeniem (a nawet w przypadku wprowadzenia ograniczeń w związku z art. 6 i 8, wspomnianych powyżej), EIOD sugeruje, aby w tekście wyraźnie zaznaczono, że wszelkie przekazywanie danych

(1) Wielostronna opłata interchange jest to kwota uiszczana przez dostawcę usług płatniczych odbiorcy na rzecz dostawcy usług płatniczych płatnika w kontekście polecenia zapłaty.

(2) Wymóg ten ma na celu zagwarantowanie, aby każdy dostawca usług płatniczych mający zdolność odbiorczą w odniesieniu do transakcji polecenia przelewu lub polecenia zapłaty na poziomie krajowym miał również zdolność odbiorczą w odniesieniu do transakcji inicjowanych poprzez dostawców usług płatniczych zlokalizowanych w dowolnym innym państwie członkowskim (art. 3 wniosku).

osobowych między takimi organami musi być zgodne z odnośnymi zasadami ochrony danych. W szczególności takich danych nie należy przekazywać masowo, lecz jedynie w odniesieniu do poszczególnych przypadków, w których istnieje już podejrzenie *prima facie* możliwego naruszenia rozporządzenia. Dlatego też do art. 9 ust. 3 można dodać następujące zdanie: „Przekazywanie danych osobowych między właściwymi organami w kontekście takiej ścisłej współpracy odbywa się wyłącznie w poszczególnych przypadkach, kiedy istnieje zasadne podejrzenie, że doszło do naruszenia rozporządzenia, a także z poszanowaniem zasad konieczności, proporcjonalności i celowości”.

2.3. Załącznik

20. W załączniku do wniosku ustanawia się wymogi techniczne, których należy przestrzegać w odniesieniu do zleceń przelewu i zleceń zapłaty zgodnych z art. 5 wniosku. Celem wprowadzenia tych wymogów jest zapewnienie zharmonizowanych formatów identyfikacji i komunikacji, gwarantujących interoperacyjność transakcji polecenia przelewu i polecenia zapłaty między państwami członkowskimi.
21. W tym kontekście przetwarzanie danych osobowych przez pośredników (dostawców usług płatniczych) ma miejsce w różnych okolicznościach ⁽¹⁾:
- Artykuł 2 litera b): w przypadku poleceń przelewu dane udostępniane przez płatnika swojemu dostawcy usług płatniczych i przekazywane dalej przez cały łańcuch płatności do odbiorcy to: nazwa/nazwisko płatnika i/lub numer IBAN rachunku płatnika, kwota przelewu, nazwa/nazwisko i numer IBAN odbiorcy oraz, ewentualnie, informacje dotyczące przekazu;
 - Artykuł 3 litera b): w przypadku polecenia zapłaty dane udostępniane przez odbiorcę swojemu dostawcy usług płatniczych, a następnie przekazywane przez tego drugiego do dostawcy usług płatniczych płatnika w związku z każdą transakcją to informacje dotyczące upoważnienia ⁽²⁾;
 - Artykuł 3 litera g): w przypadku poleceń zapłaty dane udostępniane przez odbiorcę swojemu dostawcy usług płatniczych i przekazywane dalej przez cały łańcuch płatności do płatnika to: nazwa/nazwisko odbiorcy i numer IBAN jego rachunku, nazwa/nazwisko płatnika i numer jego rachunku.
22. Chociaż wszelkie przetwarzanie danych osobowych musi odbywać się z poszanowaniem krajowych przepisów wdrażających dyrektywę 95/46/WE, w projekcie wspomina się tylko, że transfery związane z sytuacją określoną w lit. a) powyżej mają miejsce „zgodnie z obowiązkami określonymi w przepisach krajowych wdrażających dyrektywę 95/46/WE”. W celu uniknięcia jakichkolwiek błędnych interpretacji EIOD sugeruje zamieszczenie takiego odniesienia do dyrektywy także w odniesieniu do art. 3 lit. b) i art. 3 lit. g). Ewentualnie, w przypadku zmiany brzmienia motywu 26 w sposób zgodny z przedstawioną powyżej sugestią, odniesienie do dyrektywy 95/46/WE można usunąć z art. 2 lit. b).
- ### 3. WNIOSEK
23. EIOD z zadowoleniem przyjmuje wyraźne odniesienie do dyrektywy 95/46/WE we wniosku. Sugeruje jednak kilka drobnych zmian w tekście, mających na celu doprecyzowanie zastosowania zasad ochrony danych do operacji przetwarzania objętych wnioskiem. W szczególności:
- motyw 26 powinien odzwierciedlać fakt, że właściwymi dokumentami odniesienia są przepisy krajowe wdrażające dyrektywę 95/46/WE oraz podkreślać, że wszelkie operacje przetwarzania danych muszą się odbywać zgodnie z takimi przepisami wdrażającymi,
 - uprawnienia właściwych organów krajowych w zakresie monitorowania, odnoszące się do obowiązków określonych w art. 6 i 8, powinny być ograniczone i mieć zastosowanie tylko w poszczególnych przypadkach, kiedy istnieje zasadne podejrzenie, że doszło do naruszenia rozporządzenia, natomiast w celu zachęcania do wywiązywania się z obowiązków określonych w art. 8 mechanizm rozjemczy odnoszący się do sporów pozasądowych, o którym mowa w art. 11, powinien objąć dodatkowo spory między płatnikiem a odbiorcą,
 - należy zharmonizować odniesienia do dyrektywy 95/46/WE w załączniku w celu uniknięcia jakichkolwiek błędnych interpretacji.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 czerwca 2011 r.

Giovanni BUTTARELLI
Zastępca Europejskiego Inspektora Ochrony
Danych

⁽¹⁾ Nazwa/nazwisko oraz numer IBAN są przekazywane bezpośrednio od odbiorcy do płatnika w przypadku polecenia przelewu oraz od płatnika do odbiorcy w przypadku polecenia zapłaty. W obu przypadkach legalność przetwarzania wynika z faktu, że to osoba, której dane dotyczą dobrowolnie przekazuje swoje dane.

⁽²⁾ Takie informacje mogą obejmować nazwę/nazwisko płatnika, jego adres, numer telefonu i wszelkie inne informacje związane z umową stanowiącą powód przekazania środków.

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

27 września 2011 r.

(2011/C 284/02)

1 euro =

Waluta	Kurs wymiany	Waluta	Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,3579	AUD	Dolar australijski	1,3690
JPY	Jen	103,83	CAD	Dolar kanadyjski	1,3842
DKK	Korona duńska	7,4413	HKD	Dolar Hongkongu	10,5816
GBP	Funt szterling	0,86980	NZD	Dolar nowozelandzki	1,7228
SEK	Korona szwedzka	9,1774	SGD	Dolar singapurski	1,7408
CHF	Frank szwajcarski	1,2232	KRW	Won	1 588,08
ISK	Korona islandzka		ZAR	Rand	10,6747
NOK	Korona norweska	7,7900	CNY	Yuan renminbi	8,6878
BGN	Lew	1,9558	HRK	Kuna chorwacka	7,4930
CZK	Korona czeska	24,478	IDR	Rupia indonezyjska	12 156,12
HUF	Forint węgierski	286,36	MYR	Ringgit malezyjski	4,2781
LTL	Lit litewski	3,4528	PHP	Peso filipińskie	58,869
LVL	Łat łotewski	0,7093	RUB	Rubel rosyjski	43,3299
PLN	Złoty polski	4,3720	THB	Bat tajlandzki	41,891
RON	Lej rumuński	4,3033	BRL	Real	2,4513
TRY	Lir turecki	2,5066	MXN	Peso meksykańskie	18,1259
			INR	Rupia indyjska	66,6390

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – NIEMCY

Pomoc państwa SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Finansowanie środków infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle (2)

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 284/03)

Pismem z dnia 15 czerwca 2011 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma na następujący adres lub numer faksu:

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

Faks +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

PROCEDURA

Pismem z dnia 12 kwietnia 2010 r. władze niemieckie zgłosiły Komisji, z przyczyn dotyczących zapewnienia pewności prawa, planowane wkłady kapitałowe na rzecz spółki Mitteldeutsche Flughafen AG (zwanej dalej „MFAG”) i spółki Flughafen Leipzig/Halle GmbH (zwanej dalej „FLH”) od ich akcjonariuszy/udziałowców⁽¹⁾, które mają skompensować koszty projektów infrastrukturalnych realizowanych w porcie lotniczym Lipsk/Halle. W pismach z dnia 10 czerwca 2010 r., 26 listopada 2010 r.

i 3 marca 2011 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje w sprawie zgłoszonego środka. W dniach 29 września 2010 r., 4 stycznia 2011 r. oraz 26 kwietnia 2011 r. władze niemieckie przekazały dodatkowe informacje.

OPIS ŚRODKÓW

Zgłoszone projekty infrastrukturalne i projekty związane z infrastrukturą dotyczą w szczególności środków ograniczających hałas, utworzenia stanowisk do odladania samolotów, budowę pasów do kołowania i mostów, rozbudowę ramp i hangarów, budowę nowego terminala lotniczego i hangaru dla małych samolotów, kosztów planowania rozbudowy południowego i północnego pasa startowego, farmy dla zwierząt, funkcjonalnych budynków bezpieczeństwa i posterunków kontrolnych. Łączne koszty inwestycyjne szacuje się na 255,6 mln EUR. Prace budowlane już rozpoczęto.

⁽¹⁾ FLH jest spółką zależną spółki MFAG, która posiada 94 % udziałów w FLH. Pozostałe udziały należą do Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen i Stadt Schkeuditz. Akcjonariuszami MFAG są: Freistaat Sachsen (76,64 %), Land Sachsen-Anhalt (18,54 %), Stadt Dresden (2,52 %), Stadt Halle (0,2 %), Stadt Leipzig (2,1 %). Spółka nie ma akcjonariuszy prywatnych.

Projekty infrastrukturalne i projekty związane z infrastrukturą były najpierw finansowane pożyczką od udziałowców (udzieloną od 2006 r. do chwili obecnej), która zostanie przekształcona w kapitał własny dopiero po zatwierdzeniu tego projektu infrastrukturalnego przez Komisję Europejską. Podstawowa stopa oprocentowania pożyczki to [< 12]-miesięczna stopa Euribor. Premia z tytułu ryzyka jest ustalana na podstawie zaokrąglonej średniej wartości stóp (poniżej 100 punktów bazowych) oferowanych przez trzy banki.

Zgłoszone środki infrastrukturalne i ich finansowanie (pożyczki od udziałowców i wkłady kapitałowe) wykraczają poza zakres decyzji Komisji 2008/948/WE z dnia 23 lipca 2008 r. ⁽¹⁾.

OCENA ŚRODKA

Uznanie pożyczek od udziałowców za pomoc państwa

Władze niemieckie są zdania, że pożyczki od udziałowców nie stanowią pomocy państwa, ponieważ planowane inwestycje rzekomo kwalifikują się jako środki bezpieczeństwa. Twierdzą ponadto, że pożyczki te zostały udzielone na warunkach rynkowych.

Na obecnym etapie Komisja ma wątpliwości, czy planowane projekty są związane z zapewnieniem bezpieczeństwa oraz czy pożyczki od akcjonariuszy/udziałowców zostały udzielone na warunkach rynkowych. Dlatego Komisja nie może stwierdzić, że w niniejszej sprawie nie występuje pomoc państwa. Po pierwsze, władze niemieckie nie przedstawiły ratingu spółki FLH. Po drugie, jeśli chodzi o rating spółki MFAG, władze niemieckie przedstawiły jedynie protokół z rozmowy telefonicznej z bankiem wskazujący, że spółka MFAG ma ten sam rating co kraje związkowe. Po trzecie, premia z tytułu ryzyka poniżej 100 punktów bazowych jest poniżej marży ryzyka zgodnie z komunikatem w sprawie stóp referencyjnych. Komisja ma również wątpliwości, czy zastosowanie [< 12]-miesięcznej stopy Euribor jest uzasadnione w niniejszej sprawie, jako że przy normalnych warunkach rynkowych stopa ta jest niższa niż stopy oprocentowania dla pożyczek o dłuższym terminie zapadalności.

Uznanie wkładów kapitałowych za pomoc państwa

Władze niemieckie są zdania, że finansowanie budowy infrastruktury nie jest działalnością gospodarczą. W wyroku w sprawie „Port lotniczy Lipsk/Halle” ⁽²⁾ Sąd potwierdził, że obsługa portu lotniczego jest działalnością gospodarczą, której nieodłączną częścią jest budowa infrastruktury portu lotniczego. Ponieważ władze niemieckie stwierdziły, że wkłady kapitałowe wniesiono bez związanego z tym biznes planu i analizy długoterminowej rentowności, Komisja przyjmuje wstępne stanowisko, że występuje tu pomoc państwa.

Zgodność pomocy z przepisami

Na obecnym etapie Komisja jest zdania, że w niniejszej sprawie kryteria konieczności i proporcjonalności mogą stanowić poważne problemy w zakresie konkurencji. Port lotniczy Lipsk/Halle obsługiwany przez spółkę FLH jest portem lotniczym

kategorii C, tj. „dużym regionalnym portem lotniczym” zgodnie z wytycznymi z 2005 r. dotyczącymi portów lotniczych ⁽³⁾. Od 2008 r., po zbudowaniu południowego pasa startowego, port lotniczy Lipsk/Halle służy głównie za towarowy port lotniczy dla spółek DHL Express, Lufthansa Cargo i innych przewoźników ładunków lotniczych. W 2009 r. przetransportowano około 524 tys. ton ładunków lotniczych. Zgłoszona intensywność pomocy wynosi 100 %.

Dotychczas władze niemieckie nie przedstawiły żadnych dowodów w postaci biznes planu dla portu lotniczego, potwierdzających, że intensywność pomocy równa 100 % jest konieczna i proporcjonalna. A zatem w przedmiotowej sprawie Komisja nie jest obecnie w stanie właściwie ocenić nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku.

Ponadto niektóre z projektów inwestycyjnych zostały już ukończone. Stwarza to poważne wątpliwości co do konieczności pomocy, ponieważ beneficjent był w stanie sfinansować przedmiotowe projekty infrastrukturalne bez korzystania z zasobów państwowych.

Komisja zauważa ponadto, że niektóre z przedmiotowych środków wydają się spełniać normy regulacyjne lub inne obowiązkowe wymagania dotyczące obsługi portów lotniczych lub są powiązane z codzienną obsługą portu lotniczego. Dlatego Komisja ma wątpliwości, czy w niniejszej sprawie spełnione zostały kryteria konieczności i proporcjonalności pomocy.

Podsumowanie

W związku z powyższym Komisja stwierdza, że w niniejszej sprawie nie wypełniono wszystkich warunków dotyczących zgodności pomocy z przepisami, określonych w wytycznych z 2005 r. dotyczących portów lotniczych. Komisja przyjmuje wstępne stanowisko, że w niniejszej sprawie nie spełniono kryteriów dotyczących konieczności i proporcjonalności pomocy. Ponadto Komisja ma wątpliwości, czy finansowanie zgłoszonych środków infrastrukturalnych można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

Wydaje się, że przedmiotowe środki nie kwalifikują się do jakichkolwiek innych wyjątkowych sytuacji przewidzianych w Traktacie. W związku z tym na obecnym etapie Komisja nie może wykluczyć, że środki te obejmują nielegalną i niezgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc państwa.

TEKST PISMA

⁽¹⁾ Dz.U. L 346 z 23.12.2008, s. 1.

⁽²⁾ Sprawy połączone T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji oraz T-443/08 Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji (zwane dalej „sprawą Lipsk/Halle”) [2011], jeszcze nieopublikowane w Zb.Orz.; zob. również sprawa T-128/98 Aéroports de Paris przeciwko Komisji [2000] Zb.Orz. II-3929, potwierdzona przez ETS, sprawa C-82/01P, Zb.Orz. 2002 s. I-9297 oraz sprawa T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji [2008], Zb.Orz. II-3643, pkt 88.

„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.

⁽³⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

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

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

d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:

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

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

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

e) M8 – Heliport:

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

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

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

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

⁽¹⁾ [...]

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

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

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

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

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

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

Schlussfolgerung

124. Aus den vorstehenden Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, dass es sich bei den Kapitalzuführungen der öffentlichen Gesellschafter zugunsten der FLH um staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt. Da die Kapitalzuführungen vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission gewährt wurden, hat die Bundesregierung das Verbot von Artikel 108 Absatz 3 AEUV beachtet.
125. Die Kommission hält fest, dass die möglicherweise in den Gesellschafterdarlehen enthaltene Beihilfe der Differenz zwischen dem marktüblichen Zinssatz und den für die

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

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

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

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

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

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

4. BESCHLUSS

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

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

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

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

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

Zgłoszenie zamiaru koncentracji
(Sprawa COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2011/C 284/04)

1. W dniu 21 września 2011 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG („ECE”, Niemcy), ostatnio kontrolowane przez pana Alexandra Otto, oraz Metro Group Asset Management Services („MAMS”, Niemcy), będące w 100 % spółką zależną przedsiębiorstwa Metro AG („Metro”, Niemcy), przejmują, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wspólną kontrolę nad przedsiębiorstwem MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG („MEC”, Niemcy) w drodze zakupu udziałów w nowo utworzonej spółce będącej wspólnym przedsiębiorcą.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:
- w przypadku ECE: doradztwo i załatwianie spraw w zakresie zakupu, rozwoju projektów, planowania i budowy w odniesieniu do obiektów handlowych i innych nieruchomości, a także pośrednictwo w wynajmie, zagospodarowaniu i komercjalizacji takich obiektów, jak i zarządzaniu nimi,
 - w przypadku MAMS: świadczenie podstawowych usług w sektorze nieruchomości Metro Group; usługi te to: kierowanie, rozwój projektów, wynajem, budowa i zagospodarowanie w zakresie nieruchomości wchodzących w skład portfela Metro Group,
 - w przypadku MEC: usługi zarządzania nieruchomościami w zakresie obiektów handlu detalicznego.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (+32 22964301), pocztą elektroniczną na adres: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”).

INNE AKTY

KOMISJA EUROPEJSKA

Ponowna publikacja wniosku zgodnie z art. 7 ust. 5 oraz art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych

(2011/C 284/05)

Niniejsza publikacja uprawnia do zgłoszenia sprzeciwu wobec wniosku zgodnie z art. 7 rozporządzenia Rady (WE) nr 510/2006 ⁽¹⁾. Oświadczenia o sprzeciwie muszą wpłynąć do Komisji w terminie sześciu miesięcy od daty niniejszej publikacji.

STRESZCZENIE

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 510/2006**„KRAŠKI PRŠUT”****NR WE: SI-PDO-005-0417-29.10.2004****ChNP () ChOG (X)**

Niniejsze streszczenie zawiera główne elementy specyfikacji produktu i jest przeznaczone do celów informacyjnych.

1. Właściwy organ państwa członkowskiego:

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

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

2. Grupa składająca wniosek:

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

Tel. +386 57310300
Faks +386 57310330
E-mail: —
Skład: producenci/przetwórcy (X) inni ()

3. Rodzaj produktu:

Klasa 1.2. Produkty wytworzone na bazie mięsa (podgotowanego, solonego, wędzonego itd.).

4. Specyfikacja:

(Podsumowanie wymogów określonych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 510/2006).

4.1. Nazwa:

„Kraški pršut”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 93 z 31.3.2006, s. 12.

4.2. Opis produktu:

„Kraški pršut” to suszony/dojrzewający produkt wytwarzany na bazie mięsa ze świeżych udźców wieprzowych.

Charakterystyczną cechą „Kraškego pršutu” jest jego typowy i rozpoznawalny kształt. Świeże udźce są przygotowywane bez racic, ale ze skórą i ewentualnie z tłuszczem. Świeży udziec musi ważyć co najmniej 9 kg. Mięso dochodzi do 5–7 cm od miejsca poniżej głowy kości udowej (*Caput ossis femoris*). Po wewnętrznej stronie udźca mięso jest odkryte; skóra i tłuszcz są lekko okrawane przy gołeni.

Korzystne warunki klimatyczne w Krasie (Karst) umożliwiają suszenie udźców w całości. Charakterystyczną cechą „Kraškego pršutu” jest solenie na sucho wyłącznie gruboziarnistą solą morską. Jego charakterystyczne właściwości organoleptyczne, które wyrażają się w mniejszej zawartości wody wynikającej z wyższego stopnia wysuszenia, rozwijają się podczas wystarczająco długiego okresu suszenia/dojrzenia. Zazwyczaj ma nieco wyższą zawartość soli (do 7,4 %), a plastry przy spożyciu dają wrażenie twardszej konsystencji. Stopień wysuszenia i wystarczająco długi okres dojrzenia pomagają w uzyskaniu charakterystycznej barwy szynki po pokrojeniu w plastry: szynka jest różowo-czerwona, o ciemniejszym odcieniu przy krawędziach. Ma intensywny aromat i smak. Bardzo ostry aromat jest charakterystyczny dla stopnia dojrzałości produktu i odróżnia „Kraški pršut” od innych szynek.

4.3. Obszar geograficzny:

Kras znajduje się na zachodzie środkowej części regionu Primorska. Solenie, suszenie i dojrzenie „Kraškego pršutu” odbywa się na ograniczonym obszarze Krasu, gdzie tradycyjnie produkowana jest szynka.

Granica tego obszaru biegnie z miejscowości Kostanjevica na Krasu do miejscowości Opatje Selo, stamtąd do granicy słoweńsko-włoskiej i wzdłuż tej granicy do przejścia granicznego Lipica, następnie wzdłuż drogi do miejscowości Lokev, przez którą przechodzi, następnie wzdłuż drogi do miejscowości Divača, a stamtąd do wsi Brestovica pri Povirju i dalej do wsi Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve, Kobdilj i Štanjel, następnie przez Mali Dol do Škrbiny, dalej do Lipy i Temnicy i z powrotem do Kostanjevicy na Krasu.

4.4. Dowód pochodzenia:

Wszyscy producenci „Kraškego pršutu” muszą produkować tę szynkę na obszarze geograficznym określonym dla produkcji „Kraškego pršutu”. W celu zapewnienia identyfikowalności i jakości, wszystkie etapy produkcji odbywają się na tym obszarze geograficznym. Prowadzony jest rejestr producentów i zakładów wytwarzających „Kraški pršut”. W odniesieniu do każdego producenta rejestrowana jest ilość wyprodukowanego „Kraškego pršutu”. Wszystkie etapy produkcji są monitorowane przez organ kontrolny określony w pkt 4.7, który posiada akredytację zgodnie z europejską normą EN 45011.

Przed soleniem na świeżych udźcach wypala się znak w widocznym miejscu na skórze. Znak zawiera numer serii oraz dzień, miesiąc i rok. Oznaczenia te są obowiązkowe i stanowią integralną część kontroli procesu produkcji jako całości, oraz identyfikowalności. W odniesieniu do każdego producenta rejestrowana jest liczba szynek w danej partii. Numerowi partii towarzyszą szczegółowe informacje o kontrolach kluczowych procesów produkcji.

Po zakończeniu suszenia i dojrzenia, szynki są poddawane badaniom sensorycznym i laboratoryjnym w celu określenia ich jakości, oraz znakowane logo „Kraškego pršutu”. Całe szynki, połówki i ćwierci mają logo „Kraškego pršutu” oraz numer producenta wypalone na skórze. Wypalanie znaku stanowi gwarancję jakości produktu oraz faktu, że został on wyprodukowany na określonym obszarze geograficznym zgodnie ze specyfikacją i pod właściwym nadzorem.

4.5. Metoda produkcji:

- do produkcji „Kraškego pršutu” nie została określona żadna szczególna rasa świń,
- świeże udźce są odbierane co najmniej 24 godziny, ale nie później niż 120 godzin, po uboju; odrzuca się jednak udźce uszkodzone i udźce o masie poniżej 9 kg. Udźce muszą być przechowywane w warunkach chłodniczych, w temperaturze od -1°C do $+4^{\circ}\text{C}$. Nie można ich poddawać zamrożeniu. Grubość słoniny okrywającej zewnętrzną stronę świeżego poddanego okrawaniu udźca mierzona od głowy kości udowej (*Caput ossis femoris*) nie może być mniejsza niż 10 mm,

- rozpoczęcie solenia oznacza się poprzez wypalenie: dnia, miesiąca, roku, numeru partii,
- proces solenia na sucho: wcieranie, odsączenie krwi, użycie gruboziarnistej soli morskiej; ilość soli jest uzależniona od masy udźców,
- umieszczenie solonych udźców na półkach,
- solenie i proces po soleniu odbywają się w temperaturze od + 1 °C do + 4 °C, czas procesu solenia jest uzależniony od masy udźców,
- usunięcie soli z powierzchni udźców,
- suszenie na zimno powietrzem obiegowym w temperaturze od + 1 °C do + 5 °C,
- suszenie na zimno w delikatnym powietrzu obiegowym w temperaturze od + 1 °C do + 7 °C; czas całego etapu suszenia na zimno, w tym solenia, wynosi co najmniej 75 dni, osiągnięty poziom wysuszenia wynosi co najmniej 16 %,
- udźce są myte w gorącej wodzie, wycierane do sucha i przygotowywane do suszenia/dojrzenia,
- okrawanie mięsa wokół głowy kości udowej (*Caput ossia femoris*) oraz, w razie potrzeby, w miejscach, w których została usunięta kość miedniczna,
- suszenie/dojrzenie w temperaturze od + 12 °C do + 18 °C. Jeżeli na początku udźce ważą 9 kg, łączny okres produkcji wynosi co najmniej 12 miesięcy; okres produkcji jest odpowiednio dłuższy, jeżeli udźce ważą więcej,
- mięso jest natłuszczane na kilku etapach w czasie procesu suszenia/dojrzenia. Ilość tłuszczu jest uzależniona od zawartości wody, wartości a_w oraz osiągniętego stopnia wysuszenia. Do natłuszczenia używa się słoniny wieprzowej z solą, pieprzem, mąką i (w razie potrzeby) przeciwutleniaczami,
- wykonuje się pomiar osiągniętego stopnia wysuszenia, który musi wynosić co najmniej 33 % w stosunku do pierwotnej masy udźców,
- dojrzałe szynki są przechowywane w suchym miejscu o dobrej wentylacji. Szynki i szynki w plastrach, pakowane próżniowo lub w atmosferze kontrolowanej są przechowywane w temperaturze nieprzekraczającej + 8 °C,
- badanie sensoryczne służące sprawdzeniu, czy aromat jest prawidłowy polega na wprowadzeniu w mięso czubka igły z końskiej kości,
- badania laboratoryjne przeprowadza się w celu określenia zawartości soli (maksymalny poziom zawartości soli wynosi 7,4 %) oraz wartości a_w (wartość a_w musi być niższa niż 0,93).

W celu zachowania jakości i szczególnych procedur „Kraški pršut” może być odkostniony, krojony na części (połowy lub ćwierci) i pakowany w opakowania do sprzedaży detalicznej wyłącznie w zakładach certyfikowanych do produkcji „Kraškego pršuta”. W celu zagwarantowania bezpieczeństwa mikrobiologicznego i zachowania typowych właściwości organoleptycznych szynki, takich jak aromat, barwa i konsystencja, wyłącznie takie zakłady mogą kroić szynkę na plastry oraz pakować je próżniowo lub w atmosferze kontrolowanej.

4.6. Związek z obszarem geograficznym:

Oznaczenie geograficzne opiera się przede wszystkim na tradycji wytwarzania „Kraškego pršuta” i jego od dawna ugruntowanej reputacji.

Kras (Karst) to płaskowyż o zróżnicowanym krajobrazie, znajdujący się w południowo-zachodniej Słowenii. Stanowi odrębny obszar naturalny i jest wyraźnie określony w stosunku do innych sąsiednich regionów. Kras był pierwszym regionem w Europie, a nawet na świecie, który został opisany ze względu na występujące tu zjawiska krasowe. Gleby są wapienne; uprawna część gruntów – „czerwona ziemia” – daje jedynie skromne plony. Kras to miejsce, w którym łagodny klimat śródziemnomorski spotyka się z zimnym powietrzem kontynentalnym napływającym z północnego wschodu w kierunku Zatoki Triesteńskiej, powszechnie znanym jako „bora”. Różnorodność płaskowyżu Kras i bezpośrednie sąsiedztwo morza powoduje, że zawsze jest tam wiatr lub bryza, a względna wilgotność jest relatywnie niska, co w połączeniu ze składem gleby i roślinnością od najdawniejszych czasów zapewnia miejscowej ludności korzystne warunki mikroklimatyczne do suszenia mięsa.

Sukces związany z obecnym zakresem, renomą i rozwojem produkcji szynki w Krasie wynika z tradycyjnych i indywidualnych technik stosowanych przez rolników. Suszenie kawałków mięsa najprawdopodobniej sięga czasów, kiedy Kras był zasiedlany przez ludzi. Rozwój Triestu jako ważnego ośrodka miejskiego oraz rozwój szlaków, które przechodziły przez Kras, takich jak szlak między Wiedniem a Triestem, zwiększał popyt na szynkę wśród kupców i właścicieli zajazdów. Równocześnie rosła renoma szynki. W miarę wzrostu popytu na szynkę i jej renomy, rosło też zainteresowanie produkcją „Kraškega pršutu”.

Valvasor w 1689 r. pisał o ludności zamieszkującej Kras:

„Ci dobrzy ludzie radzą sobie, jak mogą i żyją ubogo; cieszą się z kawałka słoniny wieprzowej (którą są w stanie strawić dzięki ciężkiej pracy), cebuli i kawałka zwykłego gruboziarnistego ciemnego chleba otrębowego. W niektórych miejscach cierpią z powodu znacznego braku drewna oraz, w szczególności latem, czystej wody”. (Rupel, 1969).

W 1960 r. w książce „Slovensko Primorje” A. Melik pisał:

„W Krasie dobrze rozwinięta jest hodowla trzody chlewnej. Każdy rolnik chce mieć świnię, które będzie mógł ubić na własne potrzeby. Chów świń jest powiązany z produkcją żywności w ogródkach i na polach. Temperatury zimą są odpowiednie i mięso przechowuje się »surowe«, suszone w postaci »Kraškega pršutu«”.

Z biegiem czasu rozwijające się wraz z doświadczeniem umiejętności techniczne przerodziły się w tradycję. Przy wytwarzaniu produktów na bazie suszonego mięsa ludność Krasu zawsze stosuje metodę peklowania w soli, stosując sól z umiarem, aby produkty zachowały właściwą równowagę pomiędzy słonością a słodyczą. Udźce i łopatki są solone w całości. Na innych obszarach Słowenii udźce dzieli się zazwyczaj na mniejsze kawałki i soli przy użyciu solanki, łącząc solenie na sucho z soleniem na mokro.

Dbłość o jakość wymaga dokładnego stosowania norm i stałego nadzoru na wszystkich etapach procesu produkcji. Wkład pracy poszczególnych osób pozwolił zgromadzić bogactwo doświadczeń, które przerodziło się w tradycję. Mistrzostwo na poszczególnych etapach produkcji w naturalnych warunkach klimatycznych doprowadziło, dzięki procesowi dojrzewania, do rozwoju typowych cech organoleptycznych szynki, jej zapachu, smaku, barwy i konsystencji. Te cechy stały się normą i przyczyniają się do renomy „Kraškega pršutu”. Jest to przykład harmonii między człowiekiem a przyrodą. Specjalistyczna wiedza oparta na doświadczeniu rozwijała się z czasem, nadając „Kraškemu pršutowi” rozpoznawalny kształt i cechy organoleptyczne.

Zorganizowany skup szynki rozpoczął się w 1953 r. Spółdzielnie rolnicze kupowały wówczas 3 000–4 000 szynki rocznie. Szynki były kupowane od rolników na szerszym obszarze Krasu, ważyły ponad 8 kg, a okres suszenia i dojrzewania wynosił 18 miesięcy. Niektóre z szynki były eksportowane na rynek włoski. Zajazdy i hotele w Słowenii również kupowały szynki, co wpływało na ofertę sektora hotelarsko-gastronomicznego. Aby odpowiedzieć na popyt na rynku, spółdzielnie i przedsiębiorstwa rozpoczęły produkcję szynki. W latach 1963–1977 techniki solenia, wędzenia i suszenia były dokładnie takie same, jak techniki stosowane w gospodarstwach, również w 1963 r., kiedy szynkę zaczęto etykietować jako „Kraški pršut”.

Nowa era w produkcji „Kraškega pršutu” i pozostałych specjalności z mięsa suszonego rozpoczęła się w 1977 r., kiedy producenci zaczęli prowadzić punkty produkcji szynki wyposażone w specjalną technologię (znaną jako *pršutarne*). Typowy wygląd i właściwości organoleptyczne szynki odzwierciedlają kulturę kulinarną Krasu.

4.7. Organ kontrolny:

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

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

4.8. Etykietowanie:

Logo „Kraški pršut” umieszcza się na skórze całej szynki z kością, szynkę bez kości oraz połówki i ćwiertki szynki poprzez wypalenie.

Rozpoznawalną cechą „Kraškego pršutu” jest logo w kształcie stylizowanej szynki w napisem „Kraški pršut”. Obok logo znajduje się numer producenta. Logo znajduje się na etykiecie gotowych produktów, takich jak: szynki z kością, szynki bez kości, połówki, ćwiertki oraz szynka, która jest krojona w plastry i pakowana próżniowo lub w atmosferze kontrolowanej.

Na etykiecie „Kraškego pršutu” znajdują się napis „zaščitena geografska označba” (chronione oznaczenie geograficzne) lub odpowiadający mu znak wspólnotowy, numer świadectwa i znak jakości Republiki Słowenii.

Zawiadomienie dla Hassana Muhammada Abu Bakr Qayeda oraz Abd Al-Rahmana Ould Muhammada Al-Husayna Ould Muhammada Salima, dodanych do wykazu, o którym mowa w art. 2, 3 oraz 7 rozporządzenia Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzającego niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z siecią Al-Kaida, na mocy rozporządzenia Komisji (UE) nr 960/2011

(2011/C 284/06)

1. We wspólnym stanowisku 2002/402/WPZiB ⁽¹⁾ wzywa się Unię do zamrożenia funduszy oraz innych zasobów gospodarczych członków organizacji Al-Kaida oraz innych osób fizycznych, grup, przedsiębiorstw i podmiotów z nimi powiązanych, wymienionych w wykazie sporządzonym zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1267(1999) i 1333(2000) i systematycznie aktualizowanym przez komitet ONZ powołany na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ 1267(1999).

Wykaz sporządzony przez komitet ONZ obejmuje:

- Al-Kaidę,
- osoby fizyczne i prawne, podmioty, jednostki i grupy powiązane z Al-Kaidą, oraz
- osoby prawne, podmioty i organy będące własnością lub pozostające pod kontrolą jakiegokolwiek z tych powiązanych osób, podmiotów lub grup, względnie w jakikolwiek inny sposób je wspierające.

Działania lub czynności wskazujące na to, że dana osoba, grupa, przedsiębiorstwo lub podmiot są „powiązane” z Al-Kaidą, obejmują:

- a) udział w finansowaniu, planowaniu, ułatwianiu, przygotowywaniu lub wykonywaniu działań lub czynności przez Al-Kaidę bądź jakąkolwiek komórkę, grupę powiązaną, wyodrębnioną lub pochodną, czy też dokonywanie tego wspólnie z nimi, pod ich nazwą, w ich imieniu lub w celu udzielenia im wsparcia;
- b) dostarczanie którejkolwiek z wymienionych osób lub grup broni i podobnych materiałów, ich sprzedaż lub przekazywanie;
- c) dokonywanie rekrutacji na rzecz którejkolwiek z wymienionych osób lub grup; lub
- d) wspieranie działań lub czynności którejkolwiek z wymienionych osób lub grup w inny sposób.

2. W dniu 15 września 2011 r. Komitet ONZ zdecydował o wpisaniu Hassana Muhammada Abu Bakr Qayeda oraz Abd Al-Rahmana Ould Muhammada Al-Husayna Ould Muhammada Salima do właściwego wykazu. Mogą oni w każdej chwili złożyć wniosek do rzecznika praw obywatelskich ONZ o ponowną weryfikację decyzji o wpisaniu ich do wymienionego wyżej wykazu ONZ, wraz z dokumentami uzupełniającymi. Taki wniosek należy przesłać na poniższy adres rzecznika praw obywatelskich ONZ:

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

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

Więcej informacji można znaleźć na stronie <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. W następstwie decyzji ONZ, o której mowa w pkt 2, Komisja przyjęła rozporządzenie (UE) nr 960/2011 ⁽²⁾, zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzającego niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z siecią Al-Kaida ⁽³⁾. Zmiana wprowadzona na mocy art. 7 ust. 1 lit. a) oraz art. 7a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 881/2002 polega na wpisaniu Hassana Muhammada Abu Bakr Qayeda oraz Abd Al-Rahmana Ould Muhammada Al-Husayna Ould Muhammada Salima do wykazu w załączniku I do tego rozporządzenia („załącznik I”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 29.5.2002, s. 4.

⁽²⁾ Dz.U. L 252 z 28.9.2011, s. 8.

⁽³⁾ Dz.U. L 139 z 29.5.2002, s. 9.

Do osób oraz podmiotów wpisanych do załącznika I mają zastosowanie następujące środki określone w rozporządzeniu (WE) nr 881/2002:

- 1) zamrożenie wszystkich należących do nich funduszy i zasobów gospodarczych, będących ich własnością lub w ich posiadaniu, a także zakaz (dotyczący wszystkich) udostępniania im lub na ich rzecz, bezpośrednio lub pośrednio, funduszy i zasobów gospodarczych (art. 2 i 2a ⁽¹⁾); oraz
- 2) zakaz bezpośredniego lub pośredniego udzielania, sprzedaży, dostarczania lub przekazywania im doradztwa technicznego, pomocy lub szkoleń związanych z działalnością wojskową (art. 3).

4. Artykuł 7a rozporządzenia (WE) nr 881/2002 ⁽²⁾ przewiduje dokonanie procesu weryfikacji, w ramach którego osoby ujęte w wykazie mają możliwość zgłosić uwagi dotyczące powodów ich umieszczenia na liście. Osoby i podmioty, dodane do załącznika I rozporządzeniem (UE) nr 960/2011, mogą zwrócić się do Komisji z wnioskiem o uzasadnienie umieszczenia ich w wykazie. Wniosek należy przesłać na poniższy adres służb Komisji Europejskiej zajmujących się środkami ograniczającymi:

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

5. Ponadto zwraca się uwagę zainteresowanych osób i podmiotów na fakt, że istnieje możliwość zaskarżenia rozporządzenia (UE) nr 960/2011 do Sądu Unii Europejskiej, zgodnie z postanowieniami art. 263 akapit czwarty i szósty art. 263 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

6. Dla zachowania należytego porządku zwraca się uwagę osób i podmiotów wymienionych w załączniku I na możliwość zwrócenia się z wnioskiem do właściwych władz odpowiedniego państwa członkowskiego (państw członkowskich), zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia (WE) nr 881/2002, w celu uzyskania zezwolenia na wykorzystanie zamrożonych funduszy i zasobów gospodarczych na podstawowe potrzeby lub szczególne płatności, zgodnie z art. 2a tego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Artykuł 2a został dodany rozporządzeniem Rady (WE) nr 561/2003 (Dz.U. L 82 z 29.3.2003, s. 1).

⁽²⁾ Artykuł 7a został dodany rozporządzeniem Rady (UE) nr 1286/2009 (Dz.U. L 346 z 23.12.2009, s. 42).

CENY PRENUMERATY w 2011 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

