

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 284



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 54

28 septembrie 2011

<u>Numărul informării</u>	Cuprins	Pagina
	I <i>Rezoluții, recomandări și avize</i>	
	AVIZE	
	Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor	
2011/C 284/01	Avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice aplicabile transferurilor de credit și debitorilor directe în euro și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 924/2009	1
<hr/>		
	IV <i>Informări</i>	
	INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE	
	Comisia Europeană	
2011/C 284/02	Rata de schimb a monedei euro	5

RO

Preț:
3 EUR

(continuare în pagina următoare)

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisia Europeană

2011/C 284/03	Ajutor de stat – Germania – Ajutor de stat SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Finanțarea unor măsuri privind infrastructura la aeroportul Leipzig/Halle (2) – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

ALTE ACTE

Comisia Europeană

2011/C 284/05	Republicarea unei cereri în temeiul articolului 7 alineatul (5) și al articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare	25
2011/C 284/06	Comunicare în atenția lui Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed și Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim care au fost adăugați pe lista menționată la articolele 2, 3 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 960/2011	30



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

I

(Rezoluții, recomandări și avize)

AVIZE

AUTORITATEA EUROPEANĂ PENTRU PROTECȚIA DATELOR

Avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice aplicabile transferurilor de credit și debitelor directe în euro și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 924/2009

(2011/C 284/01)

AUTORITATEA EUROPEANĂ PENTRU PROTECȚIA DATELOR,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 16,

având în vedere Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special articolele 7 și 8,

având în vedere Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽¹⁾,

având în vedere cererea privind emiterea unui aviz în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date ⁽²⁾,

ADOPTĂ URMĂTORUL AVIZ:

1. INTRODUCERE

1. La 16 decembrie 2010, Comisia a adoptat o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice aplicabile transferurilor de credit și debitelor directe în euro și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 924/2009 (denumită în continuare „propunerea”).

⁽¹⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31 (denumită în continuare „Directiva 95/46/CE”).

⁽²⁾ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

1.1. Consultarea cu AEPD

2. Propunerea a fost trimisă de către Comisie la AEPD la 3 ianuarie 2011. AEPD înțelege această comunicare ca o cerere de emitere a unor recomandări către instituțiile și organismele comunitare, astfel cum se prevede în articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date [denumit în continuare „Regulamentul (CE) nr. 45/2001”]. Anterior ⁽³⁾, înainte de adoptarea propunerii, Comisia a oferit Autorității Europene pentru Protecția Datelor posibilitatea de a prezenta observații informale. AEPD salută caracterul deschis al procesului, care a contribuit la îmbunătățirea textului din perspectiva protecției datelor, într-o etapă incipientă. Unele dintre aceste observații au fost luate în considerare în cadrul propunerii. AEPD ar aprecia o referire explicită la actuala consultare în preambulul propunerii.

1.2. SEPA și cadrul juridic

3. De la instituirea Comunității Economice Europene, a existat o evoluție progresivă către o piață financiară europeană mai integrată. În domeniul plăților, cele mai evidente măsuri au fost lansarea euro ca monedă unică în 1999 și punerea în circulație a bancnotelor și monedelor euro în 2002.

4. Totuși, până în prezent, plățile în euro de valoare scăzută care nu sunt efectuate în numerar (până la 50 000 EUR) sunt încă gestionate și prelucrate în numeroase moduri diferite în UE. Ca urmare, comisioanele pentru efectuarea plăților transfrontaliere în interiorul UE sunt, în medie, mai ridicate comparativ cu cele pentru plățile interne. Un regulament european privind plățile transfrontaliere în euro

⁽³⁾ În septembrie 2010.

[Regulamentul (CE) nr. 2560/2001] stipula că, printre altele, comisioanele pentru plăți nu puteau fi mai mari pentru plățile transfrontaliere în euro în UE decât pentru plățile corespondente interne în euro. În 2002, ca reacție la acest regulament, industria bancară europeană a creat Consiliul European de Plăți (*European Payments Council*, EPC), care a constituit organismul de coordonare și decizie pentru aspecte legate de plăți și a lansat proiectul privind spațiul unic de plăți în euro (*Single Euro Payments Area*, SEPA). În 2009, Regulamentul (CE) nr. 924/2009 a înlocuit Regulamentul (CE) nr. 2560/2001 și a extins principiul egalității tarifelor la plățile prin debit direct, care au putut fi efectuate la nivel transfrontalier începând din noiembrie 2009.

5. În plus, Directiva 2007/64/CE („Directiva privind serviciile de plată”) are ca scop armonizarea legislațiilor naționale privind plățile în Uniunea Europeană. Obiectivul este de a stabili condiții și drepturi standardizate pentru serviciile de plată și de a efectua plăți transfrontaliere cu aceeași ușurință, eficiență și securitate ca plățile „naționale” în cadrul unui stat membru. Directiva privind serviciile de plată are, de asemenea, ca obiectiv îmbunătățirea concurenței prin deschiderea piețelor de plăți pentru noii participanți.
6. SEPA are ca scop crearea unei piețe unice pentru plățile cu amănuntul în euro prin depășirea barierelor tehnice, juridice și din cadrul pieței generate de perioada anterioară introducerii monedei unice. Odată cu finalizarea SEPA, nu vor mai exista diferențe între plățile naționale și transfrontaliere în euro: toate plățile vor fi interne. SEPA cuprinde nu doar zona euro, ci întreaga Uniune Europeană, precum și Islanda, Liechtenstein, Monaco, Norvegia și Elveția. Aceasta înseamnă că și comunitățile din afara zonei euro pot adopta standardele și practicile SEPA pentru plățile lor în euro.
7. Propunerea se aplică transferurilor de credit și debitelor directe. Transferul de credit este o plată inițiată de către plătitor, care trimite un ordin de plată băncii sale. În consecință, banca transferă fondurile către banca beneficiarului. Aceasta se poate realiza prin mai mulți intermediari. În cazul debitelor directe, plătitorul autorizează în prealabil beneficiarul să colecteze fonduri din contul său bancar. Prin urmare, plătitorul oferă băncii sale un „mandat” pentru transferul de fonduri către contul beneficiarului. Debitele directe sunt de multe ori utilizate pentru plăți recurente, precum facturi de utilități, dar pot fi utilizate și pentru plăți unice. În acest caz, plătitorul autorizează o plată individuală.

1.3. SEPA și regimul de protecție a datelor în UE

8. Introducerea și dezvoltarea SEPA implică mai multe operațiuni de prelucrare a datelor: numele, numerele de

conturi bancare, conținutul contractelor trebuie să fie comunicate direct între plătitori și beneficiari și indirect, prin intermediul furnizorilor respectivi de servicii de plăți, pentru a garanta funcționarea fără probleme a transferurilor. În acest scop, propunerea include și un articol privind „interoperabilitatea”, care susține crearea unor norme standard pentru tranzacțiile naționale și transfrontaliere și stipulează clar că niciun fel de obstacole de ordin tehnic nu ar trebui să împiedice prelucrarea transferurilor de credit și a debitelor directe. Diferenții operatori economici implicați în activitățile vizate de propunere fac obiectul unor legi naționale diferite de punere în aplicare a Directivei 95/46/CE.

9. AEPD subliniază că schimbul și prelucrarea datelor cu caracter personal aferente plătitorilor și beneficiarilor și cu diferenții prestatori de servicii de plată trebuie să respecte principiul necesității, al proporționalității și al limitării la un scop precis. Transmiterea de date prin diferenți intermediari trebuie, de asemenea, să respecte principiul confidențialității și al securității prelucrării, în conformitate cu articolele 16 și 17 din Directiva 95/46/CE.
10. Propunerea introduce, de asemenea, un nou rol pentru autoritățile naționale competente, și anume monitorizarea conformității cu regulamentul și luarea tuturor măsurilor necesare pentru a asigura această conformitate. Deși acest rol este fundamental pentru garantarea punerii în aplicare cu eficacitate a SEPA, ar putea implica și competențe extinse pentru prelucrarea în continuare a datelor cu caracter personal de către autorități. Și în acest domeniu, accesul autorităților naționale competente la datele cu caracter personal trebuie să respecte principiul necesității, al proporționalității și al limitării la un scop precis.
11. Deși propunerea nu ar trebui să introducă dispoziții prea detaliate cu privire la respectarea principiilor protecției datelor, care este garantată de aplicabilitatea la oricare dintre operațiunile de prelucrare a legilor naționale de punere în aplicare a Directivei 95/46/CE, AEPD propune unele îmbunătățiri ale textului, în scopul clarificării.

2. OBSERVAȚII SPECIFICE

2.1. Considerentul 26

12. AEPD salută menționarea Directivei 95/46/CE în considerentul 26 al propunerii. Totuși, pentru a reflecta faptul că diferențele legi naționale de punere în aplicare a acestei directive reprezintă reperele adecvate și că orice operațiune de prelucrare de date trebuie să fie efectuată în conformitate cu normele de punere în aplicare, textul considerentului ar putea fi modificat după cum urmează: „Orice prelucrare de date cu caracter personal efectuată în conformitate cu prezentul regulament ar trebui să fie conformă cu legile naționale relevante de punere în aplicare a Directivei 95/46/CE”.

2.2. Articolele 6, 8, 9 și 10: atribuțiile autorităților naționale competente

13. Articolul 6 din propunere prevede interzicerea introducerii de comisioane interbancare multilaterale⁽¹⁾ la fiecare tranzacție cu debit direct sau alte tipuri de remunerări cu scop sau efect echivalent. În plus, pentru tranzacțiile cu debit direct care nu pot fi efectuate în mod adecvat prin intermediul unui prestator de servicii de plată (operațiuni respinse, refuzate, returnate sau inversate, așa-numitele „tranzacții R”), poate fi aplicat un comision interbancar multilateral dacă sunt respectate mai multe condiții.
14. Articolul 8 din propunere introduce obligații pentru plătitorul care utilizează transferul de credit și beneficiarul care utilizează debite directe. Un plătitor nu poate refuza efectuarea unui transfer de credit către conturi de plată prin prestatori de servicii de plată stabiliți în alt stat membru și care sunt accesibili⁽²⁾ în conformitate cu cerința de la articolul 3. Un beneficiar care primește fonduri în contul său de plată din alte conturi prin prestatori de servicii de plată stabiliți în același stat membru nu poate refuza primirea de debite directe din conturi de plată prin prestatori de servicii de plată stabiliți într-un alt stat membru.
15. Articolul 9 din propunere solicită statelor membre să desemneze autoritățile competente responsabile pentru asigurarea conformității cu regulamentul. Aceste autorități au toate atribuțiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor, monitorizează conformitatea și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea conformității. În plus, articolul 9 alineatul (3) prevede că, atunci când mai mult de o autoritate este competentă pentru aspecte prevăzute în regulament pe teritoriul său, statele membre ar trebui să asigure că aceste autorități cooperează strâns pentru a-și îndeplini cu eficacitate sarcinile. Articolul 10 introduce obligația statelor membre de a stabili norme privind penalitățile aplicabile încălcării regulamentulului și de a asigura punerea în aplicare a acestora. Penalitățile sunt eficiente, proporționale și disuasive.
16. Pe baza acestor articole, autoritățile naționale vor avea atribuția de a monitoriza posibilele încălcări ale tuturor obligațiilor incluse în propunere și de a aplica penalități, inclusiv penalități aferente obligațiilor de la articolele 6 și 8. Această competență poate avea un impact la scară largă asupra vieții private a persoanelor din perspectiva protecției datelor: autoritățile ar putea avea acces general la informații
- cu privire la orice transfer de fonduri (prin transfer de credit sau prin debit direct) între persoane, pentru a verifica dacă se percep ilegal comisioane interbancare multilaterale sau dacă există un refuz, contrar obligațiilor de la articolele 6 și 8. Această competență implică prelucrarea de date cu caracter personal (numele persoanelor fizice implicate, numerele conturilor bancare ale acestora și sumele reprezentând fondurile care urmează a fi permise sau transferate).
17. Deși orice prelucrare de date cu caracter personal ar trebui să fie conformă cu normele naționale de punere în aplicare a Directivei 95/46/CE, AEPD dorește să sublinieze că obligația de monitorizare ar trebui deja evaluată în cadrul propunerii din perspectiva principiului proporționalității și principiului necesității consacrate în Directiva 95/46/CE [articolul 6 alineatul (1) litera (c)]. În acest sens, atunci când se iau în considerare în special articolele 6 și 8, în opinia AEPD ar fi mult mai proporțională introducerea unui sistem prin care prelucrarea de către autoritățile competente a datelor cu caracter personal are loc doar de la caz la caz. Aceasta ar însemna că intervenția autorității – și, prin urmare, prelucrarea datelor cu caracter personal ale unui anumit plătitor și/sau ale unui anumit beneficiar – s-ar produce în principal atunci când există un motiv specific, precum în cazul în care un plătitor sau un beneficiar depune o plângere privind încălcarea articolelor 6 sau 8 sau în contextul unei anchete specifice din proprie inițiativă pe baza informațiilor furnizate de un terț.
18. Eficacitatea controlului conformității ar fi garantată prin introducerea unui mecanism care permite unui reclamant să depună plângerea sau unui terț să prezinte informații și să obțină cu rapiditate o reacție din partea autorității, posibil un ordin către cealaltă parte privind respectarea obligațiilor prevăzute la articolele 6 și 8. În realitate, propunerea introduce deja în articolul 11 norme privind procedurile extrajudiciare de reclamație și recurs pentru soluționarea litigiilor între utilizatorii unui serviciu de plată și prestatorii lor de servicii de plată (care vizează cazul de la articolul 6). Pentru a încuraja conformitatea cu obligațiile de la articolul 8 fără a introduce accesul larg generalizat al autorităților naționale la datele cu caracter personal, AEPD propune ca dispoziția de la articolul 11 să se aplice și litigiilor dintre plătitori și beneficiari.
19. AEPD remarcă, de asemenea, că activitățile de monitorizare pot implica transferuri de date cu caracter personal între autoritățile naționale competente ale diferitelor state membre în contextul „cooperării strânse” menționate în articolul 9 alineatul (3). Având în vedere competențele largi atribuite autorităților naționale în scopul monitorizării conformității cu regulamentul (și chiar în cazul în care ar fi introduse limitările legate de articolele 6 și 8 propuse mai sus), AEPD propune ca textul să menționeze în mod explicit că orice transfer de date cu caracter personal între acestea trebuie să respecte principiile relevante privind protecția datelor. În special, aceste transferuri nu ar trebui efectuate în vrac, ci doar în legătură cu cazuri

(1) Un comision interbancar multilateral este suma plătită de către prestatorul de servicii de plată al beneficiarului către prestatorul de servicii de plată al plătitorului în contextul debitului direct.

(2) Această cerință are ca scop garantarea că orice prestator de servicii de plată care este accesibil pentru o tranzacție de transfer de credit sau debit direct la nivel național este accesibil și pentru tranzacții care sunt inițiate prin prestatori de servicii de plată stabiliți în alt stat membru (articolul 3 din propunere).

specifice, unde există deja o suspiciune *prima facie* privind o posibilă încălcare a regulamentului. Prin urmare, următoarea teză ar putea fi adăugată la articolul 9 alineatul (3): „Transferurile de date cu caracter personal între autoritățile competente în contextul acestei cooperări strânse au loc exclusiv de la caz la caz atunci când există o suspiciune rezonabilă privind o încălcare a regulamentului și cu respectarea principiului necesității, al proporționalității și al limitării la un scop precis”.

2.3. Anexa

20. Anexa la propunere stabilește cerințele tehnice care trebuie respectate în cazul transferurilor de credit și debitelor directe în conformitate cu articolul 5 din propunere. Scopul introducerii acestor cerințe este armonizarea identificării și formatelor de comunicare pentru a garanta interoperabilitatea operațiunilor de transfer de credit și de debit direct între statele membre.
21. În acest context, prelucrarea datelor cu caracter personal de către intermediari (prestatorii de servicii de plată) are loc în diferite ocazii ⁽¹⁾:
- (a) articolul 2 litera (b): pentru transferuri de credit, datele care urmează a fi transferate de la plătitor către prestatorul de servicii de plată și transmise de-a lungul lanțului de plată către beneficiar sunt: numele plătitorului și/sau codul IBAN al contului plătitorului, suma creditului, numele și codul IBAN al beneficiarului și, eventual, informații privind remiterea;
 - (b) articolul 3 litera (b): pentru debitul direct, datele care urmează a fi transferate de la beneficiar către prestatorul său de servicii de plată și ulterior de la acesta din urmă către prestatorul de servicii de plată al plătitorului în fiecare tranzacție sunt informațiile aferente mandatului ⁽²⁾;
 - (c) articolul 3 litera (g): pentru debitul direct, datele care urmează a fi transferate de la beneficiar către prestatorul său de servicii de plată și transmise de-a lungul lanțului de plată către plătitor sunt: numele beneficiarului și codul IBAN al contului beneficiarului, numele plătitorului și codul IBAN al contului său de plată.

22. Deși orice prelucrare de date cu caracter personal trebuie să respecte legile naționale relevante care pun în aplicare Directiva 95/46/CE, proiectul de propunere menționează doar că transferurile în legătură cu situația (a) de mai sus se efectuează „în conformitate cu obligațiile stabilite de legislația națională de implementare a Directivei 95/46/CE”. Pentru a evita orice interpretare eronată, AEPD sugerează că această referire la directivă ar trebui să fie inclusă și în legătură cu articolul 3 literele (b) și (g). În mod alternativ, în cazul în care textul considerentului 26 este modificat în conformitate cu propunerile indicate mai sus, formularea articolului 2 litera (b) ar putea exclude menționarea Directivei 95/46/CE.

3. CONCLUZIE

23. AEPD salută menționarea specifică în propunere a Directivei 95/46/CE. Totuși, acesta propune unele modificări minore în cadrul textului, pentru clarificarea aplicabilității principiilor privind protecția datelor la operațiunile de prelucrare care fac obiectul propunerii, în special:
- considerentul 26 ar trebui să reflecte faptul că legile naționale de punere în aplicare a Directivei 95/46/CE sunt reperate adecvate și ar trebui să sublinieze că orice operațiune de prelucrare a datelor trebuie să fie efectuată în conformitate cu aceste legi de punere în aplicare;
 - competența de monitorizare a autorităților naționale competente în legătură cu obligațiile prevăzute la articolele 6 și 8 ar trebui să fie limitată de la caz la caz atunci când există o suspiciune rezonabilă privind încălcarea regulamentului, în timp ce pentru încurajarea conformității cu obligațiile articolului 8, mecanismul de recurs în cazul litigiilor prevăzut la articolul 11 ar trebui să fie extins la litigiile dintre plătitor și beneficiar;
 - trimiterile la Directiva 95/46/CE din anexă ar trebui să fie armonizate pentru a se evita orice interpretare eronată.

Adoptat la Bruxelles, 23 iunie 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Adjunctul Autorității Europene pentru Protecția
Datelor

⁽¹⁾ Transferul numelui și codului IBAN are loc direct de la beneficiar către plătitor în cazul transferului de credit și de la plătitor către beneficiar în cazul debitului direct. În ambele cazuri, legitimitatea prelucrării este implicată de faptul că persoana vizată relevantă este cea care își transmite în mod voluntar datele personale.

⁽²⁾ Aceste informații pot include numele plătitorului, adresa acestuia sau numărul de telefon și orice altă informație legată de contractul care constituie motivul transferului de fonduri.

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

27 septembrie 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,3579	AUD	dolar australian	1,3690
JPY	yen japonez	103,83	CAD	dolar canadian	1,3842
DKK	coroana daneză	7,4413	HKD	dolar Hong Kong	10,5816
GBP	lira sterlină	0,86980	NZD	dolar neozelandez	1,7228
SEK	coroana suedeză	9,1774	SGD	dolar Singapore	1,7408
CHF	franc elvețian	1,2232	KRW	won sud-coreean	1 588,08
ISK	coroana islandeză		ZAR	rand sud-african	10,6747
NOK	coroana norvegiană	7,7900	CNY	yuan renminbi chinezesc	8,6878
BGN	leva bulgărească	1,9558	HRK	kuna croată	7,4930
CZK	coroana cehă	24,478	IDR	rupia indoneziană	12 156,12
HUF	forint maghiar	286,36	MYR	ringgit Malaiezia	4,2781
LTL	litas lituanian	3,4528	PHP	peso Filipine	58,869
LVL	lats leton	0,7093	RUB	rubla rusească	43,3299
PLN	zlot polonez	4,3720	THB	baht thailandez	41,891
RON	leu românesc nou	4,3033	BRL	real brazilian	2,4513
TRY	lira turcească	2,5066	MXN	peso mexican	18,1259
			INR	rupie indiană	66,6390

⁽¹⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

AJUTOR DE STAT – GERMANIA

Ajutor de stat SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Finanțarea unor măsuri privind infrastructura la aeroportul Leipzig/Halle (2)**Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/C 284/03)

Prin scrisoarea din data de 15 iunie 2011, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează acestui rezumat, Comisia a comunicat Germaniei decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind măsurile menționate anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile privind măsura pentru care Comisia inițiază procedura în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii de mai jos, la adresa:

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

Fax +32 22961242

Aceste observații vor fi comunicate Germaniei. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

PROCEDURĂ

Prin scrisoarea din data de 12 aprilie 2010, autoritățile germane au notificat Comisiei, din motive de securitate juridică, injecțiile de capital planificate pentru întreprinderea Mitteldeutsche Flughafen AG (denumită în continuare MFAG) și întreprinderea Flughafen Leipzig/Halle GmbH (denumită în continuare FLH) de către acționarii acestora⁽¹⁾, care vor compensa costurile proiectelor de infrastructură care urmează a fi derulate la aeroportul Leipzig/Halle. Prin scrisorile din 10 iunie 2010, 26 noiembrie 2010 și 3 martie 2011, Comisia a solicitat

informații suplimentare privind măsura notificată. La 29 septembrie 2010, 4 ianuarie 2011 și 26 aprilie 2011, autoritățile germane au prezentat informații suplimentare.

DESCRIEREA MĂSURILOR

Proiectele de infrastructură și cele legate de infrastructură, așa cum au fost notificate vizează în special măsuri de reducere a zgomotului, crearea de zone de dezghețare, construcția de benzi pentru taxiuri și de poduri/pasaje suspendate, extinderea platformelor și a hangarelor, construcția unui nou terminal de zbor și a unui hangar pentru aeronave mici, planificarea costurilor pentru extinderea pistelor de sud și nord, ameliorarea funcționalității clădirilor de securitate și a punctelor de control. Costurile totale ale investițiilor sunt estimate la 255,6 milioane EUR. Lucrările de construcții au demarat deja.

⁽¹⁾ FLH este o filială a MFAG care deține o participație de 94 % la FLH. Restul acțiunilor sunt deținute de Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen și Stadt Schkeuditz. Acționarii întreprinderii MFAG sunt: 76,64 % Freistaat Sachsen, 18,54 % Land Sachsen-Anhalt, 2,52 % Stadt Dresden, 0,2 % Stadt Halle, 2,1 % Stadt Leipzig. Nu există acționari privați.

Proiectele de infrastructură și cele legate de infrastructură au fost inițial finanțate prin împrumuturi ale acționarilor (acordate din 2006 până în prezent) care vor fi convertite în capital numai după autorizarea finanțării proiectului de infrastructură de către Comisia Europeană. Rata de bază a împrumutului este rata Euribor [< 12] – luni. Prima de risc este stabilită pornind de la media rotunjită a ratelor (sub 100 de puncte de bază) oferită de trei bănci.

Măsurile de infrastructură notificate și finanțarea lor (împrumuturi ale acționarilor și injecții de capital) depășesc sfera de aplicare a deciziei 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008 ⁽¹⁾.

EVALUAREA MĂSURII

Caracterul de ajutor al împrumuturilor acționarilor

Autoritățile germane consideră că împrumuturile acționarilor nu conțin ajutor de stat întrucât investițiile planificate s-ar califica drept măsuri de securitate. În continuare se susține că împrumuturile au fost acordate în condițiile pieței.

În etapa actuală, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că proiectele planificate ar conține elemente legate de securitate și cu privire la faptul că împrumuturile acționarilor ar fi fost acordate în condițiile pieței. Prin urmare, Comisia nu poate concluziona că acestea nu conțin ajutor de stat. În primul rând, autoritățile germane nu au furnizat un rating al FHL. În al doilea rând, în ceea ce privește ratingul MFAG, autoritățile germane au furnizat doar procesul-verbal al unei convorbiri telefonice cu o bancă, în care se indică faptul că MFAG are același rating ca Länder. În al treilea rând, prima de risc de sub 100 de puncte de bază este sub marja de risc, potrivit comunicării privind rata de referință. Comisia are, de asemenea, îndoieli cu privire la justificarea, în cazul de față, a utilizării ratei Euribor [< 12] – luni, întrucât, în condiții normale de piață, această rată este mai mică decât ratele dobânzii pentru scadențe cu termene mai lungi.

Caracterul de ajutor al creșterilor capitalului

Autoritățile germane consideră că finanțarea construirii de infrastructură nu reprezintă o activitate economică. În hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle” ⁽²⁾ Tribunalul a confirmat că exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, în cadrul căreia construirea infrastructurii aeroportuare constituie o parte inseparabilă. Întrucât autoritățile germane au declarat că nu a existat un plan de afaceri și prospecțiuni pe termen lung în ceea ce privește profitabilitatea, pe baza cărora să se fi efectuat creșterile capitalului, opinia preliminară a Comisiei este că acestea implică ajutor de stat.

Compatibilitatea ajutorului

În această etapă, opinia Comisiei este că, în cazul de față, criteriile necesității și proporționalității ridică probleme grave.

Aeroportul Leipzig/Halle exploatat de FLH este un aeroport de categoria C, un „aeroport regional mare”, conform orientărilor privind aeroporturile din 2005 ⁽³⁾. Din 2008, după construirea pistei de sud, aeroportul Leipzig/Halle servește, în principal, ca aeroport de mărfuri pentru DHL Express, Lufthansa Cargo și alți transportatori de mărfuri. În 2009, au fost transportate aproximativ 524 de mii de tone de mărfuri. Intensitatea ajutorului notificat se ridică la 100 %.

Pentru moment, autoritățile germane nu au furnizat nicio dovadă, printr-un plan de afaceri al aeroportului, că intensitatea de 100 % a ajutorului este necesară și proporțională. În consecință, în prezent, Comisia nu poate evalua în mod corespunzător disfuncționalitatea pieței în cazul de față.

În plus, unele din proiectele de investiții au fost finalizate deja. Acest fapt ridică îndoieli serioase cu privire la necesitatea ajutorului, din moment ce beneficiarul a fost în măsură să finanțeze proiectele de infrastructură respective fără resurse de stat.

Comisia observă, în continuare, că unele dintre măsurile în cauză par a îndeplini standardele de reglementare sau alte cerințe obligatorii pentru exploatarea unui aeroport sau sunt legate de funcționarea de zi cu zi a aeroportului. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la îndeplinirea criteriilor necesității și proporționalității ajutorului în această privință.

Concluzie

Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că, în cazul de față, nu au fost îndeplinite toate condițiile de compatibilitate stabilite în orientările privind aeroporturile din 2005. Opinia preliminară a Comisiei este că, în prezentul caz, nu sunt îndeplinite criteriile necesității și proporționalității ajutorului. În consecință, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că finanțarea măsurilor privind infrastructura notificate poate fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

Măsurile nu par să corespundă niciuneia dintre excepțiile prevăzute în tratat. Prin urmare, în această etapă, Comisia nu poate exclude faptul că acestea ar implica ajutor de stat ilegal și incompatibil.

TEXTUL SCRISORII

⁽¹⁾ JO L 346, 23.12.2008, p. 1.

⁽²⁾ Cauzele conexe T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG c/Comisia și T-443/08, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia (denumită în continuare cauza „Aeroportul Leipzig-Halle”, nepublicată încă în Repertoriu, 2011; a se vedea, de asemenea, cauza T-128/98 Aéroports de Paris/Comisia, Rec., 2000, p. II-3929, confirmată de CJEU, cauza C-82/01P, Rec., 2002, p. I-9297 și cauza T-196/04 Ryanair/Comisia, Rep., 2008, p. II-3643, punctul 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⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

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

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

d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:

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

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

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

e) M8 – Heliport:

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

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

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

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

⁽¹⁾ [...]

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

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

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

Schlussfolgerung

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

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

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

Schlussfolgerung

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notwendigkeit der Beihilfe und Anreiz-effekt

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

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

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

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

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

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

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2011/C 284/04)

1. La data de 21 septembrie 2011, Comisia a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderile ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG („ECE”, Germania), controlată de dl Alexander Otto, și Metro Group Asset Management Services („MAMS”, Germania), filială deținută integral de Metro AG („Metro”, Germania), dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întreprinderii MEC Metro–ECE Centermanagement GmbH & Co. KG („MEC”, Germania), prin achiziționare de acțiuni într-o societate nou-creată care constituie o întreprindere comună.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii ECE: servicii de consultanță și de administrare privind achiziția, proiectarea, planificarea și construirea de clădiri comerciale și de alte imobile, precum și închirierea, administrarea, exploatarea și vânzarea acestor bunuri;
- în cazul întreprinderii MAMS: servicii esențiale în cadrul activităților imobiliare ale Metro Group, privind administrarea, proiectarea, închirierea, construirea și exploatarea bunurilor care fac parte din portofoliul imobiliar al Metro Group;
- în cazul întreprinderii MEC: servicii de administrare a patrimoniului pentru unitățile de comerț cu amănuntul.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului (CE) privind concentrările economice. Cu toate acestea nu se ia o decizie finală în această privință.

4. Comisia invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisie în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei prin fax (+32 22964301), prin e-mail la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu sau prin poștă, cu numărul de referință COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV, la următoarea adresă:

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

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 [„Regulamentul (CE) privind concentrările economice”].

ALTE ACTE

COMISIA EUROPEANĂ

Republicarea unei cereri în temeiul articolului 7 alineatul (5) și al articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare

(2011/C 284/05)

Prezenta publicare conferă dreptul de opoziție la cererea de înregistrare în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului ⁽¹⁾. Declarațiile de opoziție trebuie să parvină Comisiei în termen de șase luni de la data prezentei publicări.

FIȘĂ-REZUMAT

REGULAMENTUL (CE) NR. 510/2006 AL CONSILIULUI

„KRAŠKI PRŠUT”

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

DOP () IGP (X)

Această fișă-rezumat prezintă, cu titlu informativ, principalele elemente ale caietului de sarcini al produsului.

1. Autoritatea competentă din statul membru:

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

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

2. Grup solicitant:

Denumire: GIZ Kraški pršut
Adresă: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

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

Compozență: Producători/prelucrători (X) Alte categorii ()

3. Tip de produs:

Clasa 1.2. Produse din carne (fierte, sărate, afumate etc.)

4. Caiet de sarcini:

[rezumatul cerințelor prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006]

4.1. Denumire:

„Kraški pršut”

⁽¹⁾ JO L 93, 31.3.2006, p. 12.

4.2. Descriere:

„Kraški pršut” este un produs din carne maturat, uscat la aer, preparat din pulpe de porc proaspete și întregi.

O caracteristică a produsului „Kraški pršut” este forma sa specifică, ușor de recunoscut. Pulpele proaspete se prepară fără picioare, dar împreună cu șoricul și grăsimea, dacă există. O pulpă proaspătă trebuie să aibă cel puțin 9 kg. Partea de mușchi începe de la 5-7 cm sub capul femurului (*Caput ossis femoris*). Pe partea interioară a pulpei, mușchiul este descoperit; șoricul și grăsimea sunt subțiate puțin mai mult în direcția tibiei.

Uscarea pulpelor întregi este posibilă datorită condițiilor climatice favorabile din Kras (Karst). Sărarea când pulpa este deja uscată și numai cu sare grunjoasă marină este o trăsătură tipică produsului „Kraški pršut”. Proprietățile sale organoleptice, reflectate de conținutul mai scăzut de umiditate datorat unui grad înalt de deshidratare, se dezvoltă de-a lungul unei perioade de uscare/maturare destul de îndelungate. Conținutul de sare este ceva mai ridicat (până la 7,4 %), iar feliile sunt mai consistente în gură. Gradul de deshidratare și perioada de maturare suficient de lungă conferă feliilor de jambon o culoare caracteristică roșie-rozalie, de o nuanță mai închisă la margini. Aroma și savoarea sunt intense. Aroma foarte picantă se datorează gradului de maturare și este una dintre caracteristicile care diferențiază produsul de alte tipuri de jambon.

4.3. Aria geografică:

Regiunea Kras este situată în partea de vest a zonei centrale din Primorska. Sărarea, uscarea și maturarea produsului „Kraški pršut” se desfășoară în aria delimitată din Kras în care se prepară în mod tradițional acest tip de jambon.

Aria este delimitată de o linie care pornește de la Kostanjevica na Krasu la Opatje Selo; de acolo continuă până la granița dintre Slovenia și Italia și, de-a lungul graniței, până la punctul de frontieră Lipica; de aici, continuă de-a lungul șoselei până la Lokev, oraș inclus în zonă, apoi până la Divača, iar de acolo până la satul Brestovica pri Povirju și satele Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve și Kobdilj, apoi prin Mali Dol, până la Škrbina, Lipa și Temnica și înapoi la Kostanjevica na Krasu.

4.4. Dovada originii:

Toți producătorii de „Kraški pršut” trebuie să prepare produsul în aria geografică delimitată ca zonă de producție a acestui jambon. Pentru a asigura trasabilitatea și calitatea, toate etapele producției trebuie să se desfășoare în această arie geografică. Există un registru al persoanelor și întreprinderilor care produc „Kraški pršut”, în care se înscriu cantitățile produse de fiecare producător. Toate etapele producției sunt monitorizate de organismul de control specificat la punctul 4.7, care este acreditat în conformitate cu standardul european EN 45011.

Înainte de sărare, pulpele proaspete de porc se marchează cu fierul roșu într-un loc vizibil de pe șorici. Marcajul cuprinde seria produsului și ziua, luna și anul de producție. Aceste mențiuni sunt obligatorii și fac parte integrantă din mecanismele de control al procesului de producție în ansamblu și de trasabilitate. Pentru fiecare producător, se ține o evidență a numărului de jamboane din fiecare lot. Numărul lotului este însoțit de detalii privind controalele asupra principalelor procese de producție.

După încheierea maturării și uscării, se stabilește calitatea jamboanelor prin efectuarea unor teste senzoriale și de laborator și se aplică denumirea „Kraški pršut”. Jamboanele întregi, ca și jumătățile sau sferturile, poartă denumirea „Kraški pršut” și numărul producătorului marcate cu fierul roșu pe șorici. Marcajul cu fierul roșu este o garanție de calitate și de origine a jambonului, atestând că acesta a fost produs în aria geografică delimitată în conformitate cu caietul de sarcini și că a fost supus supravegherii corespunzătoare.

4.5. Metodă de obținere:

- Nu se specifică nicio rasă de porc anume pentru producția de „Kraški pršut”.
- Pulpele proaspete se colectează după cel puțin 24 de ore, dar nu mai mult de 120 de ore de la sacrificarea animalului. Pulpele vătămate sau care cântăresc sub 9 kg se resping. Pulpele selecționate se țin la rece, la o temperatură între - 1 °C și + 4 °C, dar nu se congelează. Măsurat de sub capul femurului (*Caput ossis femoris*), stratul de grăsime care acoperă pulpa proaspătă curățată trebuie să fie de cel puțin 10 mm.

- Începutul procesului de sărare se marchează cu fierul roșu, indicându-se ziua, luna, anul și numărul lotului.
- Procesul de sărare uscată: se freacă pulpele cu sare marină grunjoasă și se scurg de sânge; cantitatea de sare se stabilește în funcție de greutatea pulpelor.
- Se așază pulpele sărate pe rafturi.
- Sărarea și etapa de după sărare au loc la temperaturi cuprinse între + 1 °C și + 4 °C; durata procesului de sărare depinde de greutatea pulpei.
- Se îndepărtează sarea de pe pulpe.
- Uscarea la rece într-un curent de aer la temperaturi între + 1 °C și + 5 °C.
- Uscarea la rece într-un curent slab de aer la temperaturi între + 1 °C și + 7 °C. Întregul proces de uscare la rece, inclusiv sărarea, durează cel puțin 75 de zile, obținându-se un grad de uscare de minimum 16 %.
- Pulpele se spală cu apă caldă, se șterg până sunt uscate și se pregătesc pentru uscare/maturare.
- Se curăță carnea mușchiului din jurul capului femurului (*Caput ossis femoris*) și, dacă este cazul, în locul din care s-a îndepărtat osul iliac.
- Se usucă/maturează la temperaturi între + 12 °C și + 18 °C. Dacă pulpa cântărește inițial 9 kg, tot procesul de producție durează cel puțin 12 luni. Perioada de producție este cu atât mai lungă cu cât pulpa este mai grea.
- Mușchiul se unge cu grăsime de câteva ori în cursul procesului de uscare/maturare. Frecvența operației depinde de conținutul de apă, de valoarea a_w și de gradul de uscare atins. La ungere, se folosește untură de porc amestecată cu sare, piper, făină și (dacă este nevoie) antioxidanți.
- Se măsoară gradul de uscare atins, care trebuie să fie de minimum 33 % în raport cu greutatea inițială a pulpei.
- Jamboanele maturate se păstrează într-un loc uscat, bine aerisit. Jamboanele întregi și cele feliate, ambalate în vid sau într-o atmosferă controlată, se țin la o temperatură de maximum + 8 °C.
- Se încearcă senzorial pentru a stabili dacă aroma este corectă, înțepând carnea mușchiului cu un ac din os de cal.
- Se efectuează analize de laborator pentru a determina conținutul de sare (care trebuie să fie de maximum 7,4 %) și valoarea a_w (care trebuie să fie sub 0,93).

Pentru a asigura păstrarea calității și respectarea procedurilor specifice, produsul poate fi dezosat, tranșat (în jumătăți sau sferturi) și ambalat pentru vânzarea cu amănuntul doar în întreprinderi atestate pentru producția de „Kraški pršut”. Numai astfel de întreprinderi pot felia jambonul și pot ambala feliile în vid sau într-o atmosferă modificată, astfel încât să se garanteze siguranța microbiologică și să se conserve proprietățile organoleptice caracteristice, cum ar fi aroma, culoarea și consistența.

4.6. Legătură:

Indicația geografică se întemeiază în primul rând pe tradiția producției de „Kraški pršut” și pe renumele bine stabilit al produsului.

Podișul Kras (Karst), cu peisajul său divers, este situat în sud-vestul Sloveniei, alcătuind o unitate naturală distinctă, bine definită în raport cu regiunile vecine. În Kras s-au identificat pentru prima dată în Europa și chiar în lume fenomenele carstice. Solurile regiunii sunt calcaroase; stratul arabil de „pământ roșu” produce doar recolte modeste. În Kras, clima blândă mediteraneeană întâlnește un curent de aer rece continental, cunoscut sub numele de „bora”, care bate dinspre nord-est către Golful Trieste. Datorită diversității podișului și apropierii de mare, aici bate întotdeauna o briză sau un vânt, iar umiditatea relativă este oarecum scăzută. Aceste caracteristici, asociate cu compoziția solului și vegetația, le-au oferit localnicilor, încă din vremuri străvechi, condiții microclimatice favorabile pentru uscarea cărnii.

Succesul în ceea ce privește dezvoltarea, renumele și importanța producției de jambon în Kras se datorează tehnicilor tradiționale și individuale folosite de fermieri. Uscarea cărnii pare să dateze încă din vremea stabilirii în Kras a primilor locuitori. Dezvoltarea portului Trieste ca important centru urban și a drumurilor care străbăteau regiunea, cum ar fi cel dintre Viena și Trieste, a amplificat cererea de jambon din partea negustorilor și a hangiiilor. Faima jambonului din Kras a crescut și ea în același timp. Odată cu creșterea cererii și a renumelui, a crescut și interesul pentru producția de „Kraški pršut”.

Despre locuitorii din Kras, Valvasor scria în 1689:

„Acești oameni de treabă se ajută și ei cum pot și trăiesc necăjit; sunt foarte mulțumiți când au o bucată de slănină de porc (pe care o mistuie ușor, fiindcă muncesc din greu), o ceapă și un colț de pâine neagră, simplă, de țărâțe. În unele locuri, duc mare lipsă de lemne și, în special vara, de apă curată.” (Rupel, 1969)

În 1960, A. Melik scria în cartea sa, „Slovensko Primorje”:

„Creșterea porcilor este bine dezvoltată în Kras. Orice fermier visează să poată tăia un porc pentru nevoile gospodăriei. Creșterea porcilor este legată de producția de alimente pentru piață în grădini și la câmp. Iarna, temperaturile sunt potrivite și carnea se conservă «crudă», uscată, sub formă de «Kraški pršut».”

Astfel, cu timpul, pricepera tehnică a evoluat odată cu experiența și a devenit o tradiție. Când prepară produse din carne uscată, locuitorii din Kras le conservă întotdeauna prin sărare, folosind sarea în cantități moderate, astfel încât alimentele să nu fie nici prea dulci, nici prea sărate. Pulpele și spata se sarează întregi. În alte zone din Slovenia, pulpele se tranșează, de obicei, în bucăți mai mici și se folosește saramura, combinând sărarea uscată cu cea umedă.

Preocuparea pentru calitate impune fixarea unor standarde înalte și supravegherea permanentă pe tot parcursul procesului de producție. Prin munca susținută a fiecăruia, s-a acumulat o experiență bogată, care s-a transformat în tradiție. Buna stăpânire a etapelor individuale ale producției în condițiile climatice naturale a dus, prin intermediul procesului de maturare, la dezvoltarea proprietăților organoleptice tipice ale produsului – aroma, savoarea, culoarea și consistența. Aceste caracteristici au devenit normă și contribuie la renumele jambonului din Kras – o pildă de armonie între om și natură. Tehnica bazată pe experiență s-a dezvoltat de-a lungul timpului, conferind produsului forma și caracteristicile sale organoleptice aparte, ușor de recunoscut.

O achiziție organizată de jambon a avut loc în 1953. Cooperativele agricole cumpărau între 3 000 și 4 000 de jamboane pe an la acea vreme. Jambonul era cumpărat de la fermierii din întreaga zonă Kras. Jamboanele cântăreau peste 8 kg, iar uscarea și maturarea dura un an și jumătate. Unele se trimiteau și la export pe piața italiană. Hanurile și hotelurile din Slovenia cumpărau și ele jamboane din Kras, meniul în sectorul hotelier și în alimentația publică fiind astfel îmbunătățit. Pentru a satisface cererea pieței, o serie de cooperative și întreprinderi au început să producă jambon. Între 1963 și 1977, s-au folosit exact aceleași procedee de sărare, afumare și uscare ca și la ferme. În 1963 s-a lansat și actuala denumire a jambonului „Kraški pršut”.

Producția de „Kraški pršut” și de alte specialități de carne uscată a intrat într-o nouă eră în 1977, când producătorii au început să exploateze unități de producție dotate cu o tehnologie specială, denumită „pršutarne”. Aspectul și proprietățile organoleptice specifice ale acestui jambon reflectă cultura gastronomică din Kras.

4.7. Organism de control:

Denumire: Bureau Veritas d.o.o.

Adresă: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tel. +386 14757670

Fax +386 14747602

E-mail: info@bureauveritas.si

4.8. Etichetare:

Denumirea se aplică folosind fierul roșu pe șoricii jambonelelor întregi, cu sau fără os, și pe jumătăți și sferturi.

„Kraški pršut” se recunoaște ușor datorită siglei sale reprezentând un jambon stilizat, împreună cu denumirea „Kraški pršut”. Sigla este însoțită de numărul producătorului. Sigla apare pe eticheta produsului finit, cum ar fi jambonele întregi cu os, jambonele dezosate, tranșate în jumătăți ori sferturi sau jambonele feliate și ambalate în vid ori într-o atmosferă modificată.

Eticheta produsului „Kraški pršut” conține și inscripția „indicație geografică protejată” sau simbolul comunitar echivalent, numărul certificatului și simbolul de calitate al Republicii Slovenia.

Comunicare în atenția lui Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed și Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim care au fost adăugați pe lista menționată la articolele 2, 3 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 960/2011

(2011/C 284/06)

1. Poziția comună 2002/402/PESC⁽¹⁾ invită Uniunea Europeană să înghețe fondurile și resursele economice ale membrilor organizației Al-Qaida și ale altor persoane, grupuri, întreprinderi și entități care au legătură cu aceasta, menționate în lista întocmită în temeiul Rezoluțiilor 1267(1999) și 1333(2000) ale Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite, listă care trebuie actualizată periodic de către comitetul ONU instituit în temeiul Rezoluției 1267(1999) a Consiliului de Securitate al ONU.

Pe lista întocmită de comitetul ONU figurează:

- Al-Qaida;
- persoanele fizice sau juridice, entitățile, organismele și grupurile care au legătură cu Al Qaida; și
- persoanele juridice, entitățile și organismele deținute sau controlate de oricare dintre aceste persoane, entități, organisme și grupuri sau care le sprijină în orice alt fel.

Printre actele sau activitățile care indică faptul că o persoană, un grup, o întreprindere sau o entitate are „legătură cu” Al-Qaida se numără:

- (a) participarea la finanțarea, planificarea, facilitarea, pregătirea sau săvârșirea de acte sau activități de către, împreună cu, sub numele, în numele sau în sprijinul Al-Qaida ori al oricărei celule, grupări afiliate, facțiuni disidente sau grupări derivate;
- (b) furnizarea, vânzarea sau transferul de arme și de material conexe oricăreia dintre acestea;
- (c) efectuarea de recrutări pentru oricare dintre acestea; sau
- (d) sprijinirea în alt fel a actelor sau a activităților oricăreia dintre acestea.

2. În data de 15 septembrie 2011, Comitetul ONU a decis ca pe lista în cauză să fie adăugați Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed și Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim. Aceștia pot adresa oricând o cerere Ombudsmanului ONU, însoțită de orice document justificativ, prin care să solicite reexaminarea deciziei de a fi incluși pe lista ONU menționată anterior. Cererea trebuie trimisă la următoarea adresă:

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

Pentru informații suplimentare, a se vedea pagina de internet: <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. Ca urmare a deciziei ONU menționate la punctul 2, Comisia a adoptat Regulamentul (UE) nr. 960/2011⁽²⁾, care modifică anexa I la Regulamentul (CE) nr. 881/2002 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive specifice împotriva anumitor persoane și entități care au legătură cu rețeaua Al-Qaida⁽³⁾. Prin această modificare, efectuată în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) și articolul 7a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 881/2002, Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed și Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim sunt adăugați pe lista de la anexa I la regulamentul menționat („anexa I”).

⁽¹⁾ JO L 139, 29.5.2002, p. 4.

⁽²⁾ JO L 252, 28.9.2011, p. 8.

⁽³⁾ JO L 139, 29.5.2002, p. 9.

Următoarele măsuri prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 881/2002 se aplică persoanelor și entităților incluse în anexa I:

1. înghețarea tuturor fondurilor și a resurselor economice care aparțin persoanelor și entităților în cauză, se află în posesia acestora ori sunt deținute de către acestea, precum și interzicerea (ca orice persoană) să pună la dispoziția oricăreia dintre persoanele sau entitățile în cauză, direct sau indirect, fonduri și resurse economice sau să le utilizeze în beneficiul acestora (articolele 2 și 2a ⁽¹⁾); și
2. interzicerea de a acorda, de a vinde, de a furniza sau de a transfera oricăreia dintre persoanele sau entitățile în cauză, direct sau indirect, consultanță tehnică, asistență sau instruire legată de activități militare (articolul 3).
4. Articolul 7a din Regulamentul (CE) nr. 881/2002 ⁽²⁾ prevede un proces de revizuire atunci când persoanele incluse pe listă prezintă observații cu privire la motivele includerii pe listă. Persoanele și entitățile care au fost adăugate la anexa I prin Regulamentul (UE) nr. 960/2011 pot adresa Comisiei o cerere în care solicită să li se aducă la cunoștință motivele includerii lor pe lista respectivă. Cererea respectivă trebuie trimisă la următoarea adresă:

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

5. De asemenea, se atrage atenția persoanelor și entităților în cauză asupra posibilității de a introduce la Tribunalul Uniunii Europene o acțiune împotriva Regulamentului (UE) nr. 960/2011, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 263 alineatele (4) și (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
6. În scopul unei bune administrări, se atrage atenția persoanelor și entităților incluse în anexa I asupra posibilității de a adresa o cerere autorităților competente din statul membru (statele membre) relevant(e) care figurează în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 881/2002, pentru a obține autorizarea de a utiliza, pentru nevoi esențiale sau plăți specifice, fonduri și resurse economice înghețate, în conformitate cu dispozițiile articolului 2a din regulamentul menționat.

⁽¹⁾ Articolul 2a a fost introdus prin Regulamentul (CE) nr. 561/2003 al Consiliului (JO L 82, 29.3.2003, p. 1).

⁽²⁾ Articolul 7a a fost introdus prin Regulamentul (UE) nr. 1286/2009 al Consiliului (JO L 346, 23.12.2009, p. 42).

Prețul abonamentelor în 2011
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informații).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>

