

# Úradný vestník

## Európskej únie

C 284



Slovenské vydanie

Informácie a oznámenia

Zväzok 54

28. septembra 2011

<u>Číslo oznamu</u>	<u>Obsah</u>	<u>Strana</u>
	I <i>Uznesenia, odporúčania a stanoviská</i>	
	STANOVISKÁ	
	<b>Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov</b>	
2011/C 284/01	Stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky pre prevodové príkazy a priame inkasá v eurách a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 924/2009 .....	1
	IV <i>Informácie</i>	
	INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ ÚNIE	
	<b>Európska komisia</b>	
2011/C 284/02	Výmenný kurz eura .....	5

SK

Cena:  
3 EUR

(Pokračovanie na nasledujúcej strane)

## V Oznamy

## KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

**Európska komisia**

2011/C 284/03	Štátna pomoc – Nemecko – Štátna pomoc SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Financovanie infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle (2) – Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ <sup>(1)</sup> .....	6
2011/C 284/04	Predbežné oznámenie o koncentracii (Vec COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) <sup>(1)</sup> .....	24

## INÉ AKTY

**Európska komisia**

2011/C 284/05	Opätovné uverejnenie žiadosti o zápis do registra podľa článku 7 ods. 5 a článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 510/2006 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín .....	25
2011/C 284/06	Oznámenie na základe nariadenia Komisie (EÚ) č. 960/2011 určené osobám menom Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed a Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, ktoré boli zaradené do zoznamu podľa článkov 2, 3 a 7 nariadenia Rady (ES) č. 881/2002, ktoré ukladá niektoré špecifické obmedzujúce opatrenia namierené proti niektorým osobám spojeným so sieťou Al-Káida .....	30

**Korigendá**

2011/C 284/07	Korigendum k predpisom o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu (Ú. v. EÚ C 216, 22.7.2011)	32
---------------	---	----



<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

## I

(Uznesenia, odporúčania a stanoviská)

## STANOVISKÁ

## EURÓPSKY DOZORNÝ ÚRADNÍK PRE OCHRANU ÚDAJOV

**Stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky pre prevodové príkazy a priame inkasá v eurách a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 924/2009**

(2011/C 284/01)

EURÓPSKY DOZORNÝ ÚRADNÍK PRE OCHRANU ÚDAJOV,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 16,

so zreteľom na Chartu základných práv Európskej únie, a najmä na jej články 7 a 8,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na žiadosť o stanovisko v súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia (ES) č. 45/2001 Európskeho parlamentu a Rady z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov <sup>(2)</sup>,

PRIJAL TOTO STANOVISKO:

### 1. ÚVOD

1. Komisia 16. decembra 2010 prijala návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky pre prevodové príkazy a priame inkasá v eurách a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 924/2009 (ďalej len „návrh“).

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31 (ďalej len „smernica 95/46/ES“).

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

### 1.1. Konzultácie s Európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov

2. Komisia odoslala návrh Európskemu dozornému úradníkovi pre ochranu údajov 3. januára 2011. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov chápe toto oznámenie ako žiadosť o poskytnutie poradenstva inštitúciami a orgánom Spoločenstva podľa článku 28 ods. 2 nariadenia (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov [ďalej len „nariadenie (ES) č. 45/2001“]. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov mal ešte pred <sup>(3)</sup> prijatím návrhu možnosť poskytnúť Komisii svoje neformálne pripomienky. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta otvorenosť procesu, vďaka ktorému bolo možné zlepšiť text z pohľadu ochrany údajov už v skorom štádiu. Niektoré z týchto pripomienok boli pri príprave návrhu zohľadnené. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov by privítal výslovný odkaz na túto konzultáciu v preambule návrhu.

### 1.2. Jednotná oblasť platieb v eurách (SEPA) a právny rámec

3. Od zriadenia Európskeho hospodárskeho spoločenstva sa európsky finančný trh postupne zjednocuje. V oblasti platieb boli najvýznamnejšími krokmi zavedenie eura ako spoločnej meny v roku 1999 a zavedenie eurobankoviek a euromincí do obehu v roku 2002.

4. Dodnes sa však bezhotovostné platby v eurách nízkej hodnoty (do 50 000 EUR) spracúvajú v EÚ rôznymi spôsobmi. V dôsledku toho sú poplatky za cezhraničné platby v rámci EÚ v priemere vyššie než poplatky za vnútroštátne platby. Európskym nariadením

<sup>(3)</sup> V septembri 2010.

o cezhraničných platbách v eurách [nariadenie (ES) č. 2560/2001] sa okrem iného stanovilo, že poplatky za cezhraničné platby v eurách v rámci EÚ už nemôžu byť vyššie než príslušné poplatky za vnútroštátne platby v eurách. Ako reakcia na toto nariadenie bola európskym bankovým sektorom v roku 2002 založená Európska platobná rada (*European Payments Council, EPC*), ktorá predstavovala koordinačný a rozhodovací orgán pre otázky platieb a začala projekt jednotnej oblasti platieb v eurách (SEPA). V roku 2009 bolo nariadenie (ES) č. 2560/2001 nahradené nariadením (ES) č. 924/2009, v ktorom sa zásada rovnosti platieb rozšírila na priame inkasné platby dostupné na cezhraničnej úrovni od novembra 2009.

5. Okrem toho sa na harmonizáciu vnútroštátnych právnych predpisov súvisiacich s platbami v Európskej únii zameriava smernica 2007/64/ES (ďalej len „smernica o platobných službách“). Cieľom je zaviesť normalizované podmienky a práva v oblasti platobných služieb a zjednodušiť, zefektívniť a zabezpečiť cezhraničné platby rovnako ako v prípade vnútroštátnych platieb v rámci členského štátu. V smernici o platobných službách ide aj o zlepšenie hospodárskej súťaže otvorením platobných trhov novým účastníkom.
6. Projekt SEPA je zameraný na vytvorenie jednotného trhu pre maloobchodné platby v eurách, a to prekonaním technických, právnych a trhových prekážok vyplývajúcich z obdobia pred zavedením jednotnej meny. Po dokončení projektu SEPA nebudú rozdiely medzi vnútroštátnymi a cezhraničnými platbami v eurách: všetky sa stanú vnútroštátnymi platbami. Projekt SEPA sa netýka len oblasti platieb v eurách, ale celej Európskej únie (EÚ) a Islandu, Lichtenštajnska, Monaka, Nórska a Švajčiarska. Znamená to, že aj spoločenstvá mimo eurozóny môžu prijať normy projektu SEPA a jeho postupy pri platbách v eurách.
7. Návrh sa týka prevodových príkazov a priamych inkás. Prevodový príkaz je platba, ktorú iniciuje platiteľ odosielajúci pokyn svojej banke. Na základe toho banka prevedie prostriedky do banky príjemcu platby. To sa deje pomocou niekoľkých sprostredkovateľov. V prípade priameho inkasa platiteľ vopred oprávni príjemcu platby na výber prostriedkov zo svojho bankového účtu. Platiteľ takto poskytuje „oprávnenie“ svojej banke na prevod prostriedkov na účet príjemcu platby. Priame inkaso sa často využíva pri opakovaných platbách, ako sú napríklad účty za energie, ale môže sa využiť aj pri jednorazových platbách. V takom prípade platiteľ oprávni jednotlivú platbu.

### 1.3. SEPA a režim ochrany údajov EÚ

8. Zavedenie a príprava projektu SEPA zahŕňajú niekoľko operácií spracovania údajov: mená, čísla bankových účtov,

obsah zmlúv, ktoré je potrebné vymeniť priamo medzi platiteľom a príjemcom platby a nepriamo prostredníctvom príslušných poskytovateľov služieb s cieľom zabezpečiť hladké fungovanie prevodov. Na tento účel návrh obsahuje aj článok o „interoperabilite“, v ktorom sa podporuje vytvorenie normalizovaných pravidiel vnútroštátnych a cezhraničných transakcií a výslovne stanovuje, že spracovaniu prevodových príkazov a priamych inkás nesmú brániť žiadne technické prekážky. Rôzne hospodárske subjekty zapojené do činností, ktorých sa týka tento návrh, podliehajú rôznym vnútroštátnym právnym predpisom vykonávacím smernicu 95/46/ES.

9. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že pri výmene a spracovaní osobných údajov týkajúcich sa platiteľov a príjemcov platby, ako aj rôznych poskytovateľov platobných služieb, sa musia dodržiavať zásady nevyhnutnosti, proporcionality a obmedzenia účelu. Pri poskytovaní údajov rôznym sprostredkovateľom sa tiež musia dodržiavať zásady dôvernosti a bezpečnosti spracovania údajov v súlade s článkami 16 a 17 smernice 95/46/ES.
10. V návrhu sa tiež zavádza nová úloha vnútroštátnych orgánov oprávnených sledovať súlad s nariadením a prijímať všetky potrebné opatrenia na dodržiavanie tohto súladu. Táto úloha je mimoriadne dôležitá na zabezpečenie účinnej realizácie projektu SEPA, ale môže k nej patriť aj pridelenie širokých právomocí v oblasti ďalšieho spracovania osobných údajov jednotlivcov orgánmi. Aj v tejto oblasti sa pri prístupe príslušných vnútroštátnych orgánov k osobným údajom musia dodržiavať zásady nevyhnutnosti, proporcionality a obmedzenia účelu.
11. Napriek tomu, že v návrhu by sa nemali zavádzať príliš podrobné ustanovenia týkajúce sa zásad ochrany údajov, ktoré sú zabezpečené v rámci platnosti vnútroštátnych právnych predpisov vykonávacích smernicu 95/46/ES, Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov navrhuje niekoľko zlepšení znenia návrhu s cieľom objasniť ho.

## 2. KONKRÉTNE PRIPOMIENKY

### 2.1. Odôvodnenie 26

12. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta zmienku o smernici 95/46/ES v odôvodnení 26 návrhu. S cieľom upozorniť na skutočnosť, že príslušnými odkazmi sú rôzne vnútroštátne právne predpisy vykonávajúce túto smernicu, a zdôrazniť, že všetky operácie spracovania údajov sa musia vykonávať v súlade s vykonávacími predpismi, by sa znenie odôvodnenia malo upraviť takto: „Každé spracovanie osobných údajov vykonávané podľa tohto nariadenia musí byť v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi vykonávacími smernicu 95/46/ES“.

## 2.2. Články 6, 8, 9 a 10: Právomoci príslušných vnútroštátnych orgánov

13. V článku 6 návrhu sa zavádza zákaz zavádzania multilaterálnych výmenných poplatkov<sup>(1)</sup> na transakciu priameho inkasa alebo iných podmienok a opatrení s obdobným cieľom alebo účinkom. Okrem toho, pri transakciách priameho inkasa, ktoré poskytovateľ platobných služieb nemôže náležite vykonať (pretože prevodový príkaz je odopretý, odmietnutý, vrátený alebo stornovaný, tzv. transakcie typu R), sa môže uplatniť multilaterálny výmenný poplatok za predpokladu, že sú splnené rôzne podmienky.
14. V článku 8 návrhu sa zavádzajú povinnosti platiteľa používať prevodové príkazy a príjemcu platby používať priame inkaso. Platiteľ nemôže odmietnuť realizáciu prevodového príkazu na platobné účty poskytovateľov platobných služieb so sídlom v inom členskom štáte a dosiahnuteľných<sup>(2)</sup> na základe požiadavky v článku 3. Prijemca platby, ktorý prijíma prostriedky na svojom platobnom účte z iných účtov poskytovateľov platobných služieb so sídlom v rovnakom členskom štáte, nemôže odmietnuť prijatie priamych inkás z platobných účtov poskytovateľov platobných služieb so sídlom v inom členskom štáte.
15. V článku 9 návrhu sa vyžaduje, aby členské štáty určili príslušné orgány, ktoré budú zodpovedné za zabezpečenie súladu s nariadením. Orgány budú mať všetky právomoci potrebné na vykonávanie svojich povinností a budú sledovať dodržiavanie súladu a prijímať všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu. Okrem toho v článku 9 ods. 3 sa stanovuje, že ak na území členského štátu existuje viac príslušných orgánov v tejto veci, členský štát zabezpečí, aby tieto orgány úzko spolupracovali a mohli teda účinne plniť svoje povinnosti. V článku 10 sa zavádza povinnosť členských štátov stanoviť pravidlá o sankciách, ktoré sa uplatnia za porušenie ustanovení tohto nariadenia, a pravidlá na zabezpečenie jeho vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce.
16. Na základe týchto článkov budú mať vnútroštátne orgány právomoc sledovať možné porušenia všetkých povinností zavedených v návrhu a udeľovať sankcie vrátane sankcií súvisiacich s povinnosťami vyplývajúcimi z článkov 6 a 8. Táto právomoc má z hľadiska ochrany údajov potenciálne široký vplyv na súkromie jednotlivcov: orgány by

mohli získať všeobecný prístup k informáciám o všetkých prevodoch (či už na základe prevodových príkazov alebo priamych inkás) prostriedkov medzi jednotlivcami s cieľom skontrolovať, či nedochádza k nezákonnému vyberaniu multilaterálnych výmenných poplatkov alebo nedodržaniu odmietnutia, čo je v rozpore s článkami 6 a 8. K týmto právomociam patrí spracovanie osobných údajov (mien príslušných fyzických osôb, čísel ich bankových účtov a súm prijatých alebo prevedených prostriedkov).

17. Hoci každé takéto spracovanie osobných údajov by malo byť v súlade s vnútroštátnymi pravidlami vykonávacími smernicu 95/46/ES, Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že sledovanie povinnosti by malo byť stanovené v návrhu v zmysle zásad proporcionality a nevyhnutnosti, ktoré sú zakotvené v smernici 95/46/ES [článok 6 ods. 1 písm. c)]. V tomto zmysle a najmä po zvážení článkov 6 a 8 zastáva Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov názor, že bude primeranejšie zaviesť systém, v rámci ktorého by príslušné orgány začali spracúvať osobné údaje len po posúdení v každom jednotlivom prípade. To by znamenalo, že zásah orgánu, a teda aj spracovanie osobných údajov určitého platiteľa a/alebo príjemcu platby, by sa začalo len na základe konkrétneho dôvodu, napríklad v prípade predloženia sťažnosti platiteľom alebo príjemcom platby na porušenie článku 6 alebo 8 alebo v súvislosti so zacieľeným vyšetrovaním z vlastnej iniciatívy na základe informácií poskytnutých treťou stranou.
18. Účinnosť kontroly súladu by sa zabezpečila zavedením mechanizmu, ktorý by umožňoval sťažovateľovi predložiť sťažnosť alebo tretej strane predložiť informácie a rýchlo získať stanovisko orgánu, pravdepodobne aj príkaz inej strane na plnenie povinností vyplývajúcich z článkov 6 a 8. V článku 11 návrhu sa v skutočnosti už zavádzajú pravidlá podávania primeraných a účinných mimosúdnych sťažností a nápravné postupy na riešenie sporov medzi klientmi poskytovateľov platobných služieb a ich poskytovateľmi platobných služieb (čoho sa týka článok 6). S cieľom zabezpečiť súlad s povinnosťami vyplývajúcimi z článku 8 bez zavedenia všeobecného prístupu vnútroštátnych orgánov k osobným údajom Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov navrhuje, aby sa článok 11 týkal aj sporov medzi platiteľmi a príjemcami platieb.

<sup>(1)</sup> Multilaterálny výmenný poplatok je suma, ktorú platí poskytovateľ platobných služieb príjemcu platby poskytovateľovi platobných služieb platiteľa v súvislosti s priamym inkasom.

<sup>(2)</sup> Cieľom tejto požiadavky je zabezpečiť, aby bol každý poskytovateľ platobných služieb, ktorý je dosiahnuteľný v oblasti transakcií prevodových príkazov alebo priamych inkás na vnútroštátnej úrovni, dosiahnuteľný aj v oblasti transakcií iniciovaných prostredníctvom poskytovateľov platobných služieb v akomkoľvek inom členskom štáte (článok 3 návrhu).

19. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov tiež poznamenáva, že činnosti sledovania sa môžu týkať aj prenosu osobných údajov medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi rôznych členských štátov v súvislosti s „úzkou spolupracou“ uvedenou v článku 9 ods. 3. Vzhľadom na široké právomoci pridelené vnútroštátnym orgánom na účely sledovania súladu s nariadením (a to aj v prípade

zavedenia obmedzení týkajúcich sa článkov 6 a 8 navrhnutých vyššie) Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov navrhuje, aby sa v znení výslovne uvádzalo, že pri všetkých prenosoch osobných údajov medzi orgánmi sa musia dodržiavať príslušné zásady ochrany údajov. Tieto prenosy by sa napríklad nemali vykonávať hromadne, ale iba v súvislosti s konkrétnymi prípadmi, v ktorých už na prvý pohľad existuje podozrenie z možného porušenia nariadenia. Do článku 9 ods. 3 by sa preto mohla doplniť táto veta: „Prenosy osobných údajov medzi príslušnými orgánmi v súvislosti s takouto úzkou spoluprácou sa uskutočnia len v tých prípadoch, v ktorých existuje odôvodnené podozrenie z porušenia nariadenia, a za podmienky dodržiavania zásad nevyhnutnosti, proporcionality a obmedzenia účelu“.

### 2.3. Príloha

20. V prílohe k nariadeniu sa stanovujú technické požiadavky, ktoré je potrebné dodržiavať pri prevodových príkazoch a priamych inkasách podľa článku 5 nariadenia. Cieľom zavedenia týchto požiadaviek je dosiahnuť harmonizované identifikačné a komunikačné formáty na zabezpečenie interoperability prevodových príkazov a priamych inkas medzi členskými štátmi.
21. V tejto súvislosti spracúvajú sprostredkovatelia (poskytovatelia platobných služieb) osobné údaje pri rôznych príležitostiach<sup>(1)</sup>:
- a) článok 2 písm. b): pri prevodových príkazoch tvoria údaje prenášané od platiteľa poskytovateľovi platobných služieb a ďalej v platobnom reťazci až k príjemcovi platby: meno platiteľa a/alebo číslo IBAN účtu platiteľa, sumu prevodu, meno príjemcu platby a číslo jeho IBAN účtu a prípadne aj informácie o poukázaní prostriedkov,
  - b) článok 3 ods. b): pri priamych inkasách tvoria údaje na prenos od príjemcu platby poskytovateľovi platobných služieb a od neho k poskytovateľovi platobných služieb platiteľa pri každej transakcii informácie súvisiace s oprávnením<sup>(2)</sup>,
  - c) článok 3 písm. g): pri priamych inkasách tvoria údaje prenášané od príjemcu platby poskytovateľovi platobných služieb a ďalej v platobnom reťazci až k platiteľovi: meno príjemcu platby a číslo IBAN jeho účtu, meno platiteľa a číslo IBAN jeho platobného účtu.

22. Napriek tomu, že pri každom spracovaní osobných údajov sa musia dodržiavať príslušné vnútroštátne právne predpisy vykonávajúce smernicu 95/46/ES, v návrhu sa spomína len to, že prevody súvisiace so situáciou a) uvedenou vyššie sa musia uskutočňovať „v súlade s povinnosťami ustanovenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch, ktorými sa vykonáva smernica 95/46/ES“. S cieľom vyhnúť sa nesprávnemu výkladu Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov navrhuje, aby sa takýto odkaz na smernicu začlenil aj v súvislosti s článkami 3 ods. b) a 3 ods. g). Alebo, ak sa znenie odôvodnenia 26 upraví podľa návrhu vyššie, z článku 2 ods. b) sa môže vylúčiť odkaz na smernicu 95/46/ES.

### 3. ZÁVER

23. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta, že v tomto návrhu sa uvádza odkaz na smernicu 95/46/ES. Navrhuje však niekoľko menších úprav znenia s cieľom objasniť uplatniteľnosť zásad ochrany údajov na operácie spracovania údajov, ktorých sa návrh týka. Ide najmä o tieto úpravy:
- V odôvodnení 26 je potrebné uviesť skutočnosť, že príslušnými odkazmi sú vnútroštátne právne predpisy vykonávajúce smernicu 95/46/ES, a zdôrazniť, že všetky operácie spracovania údajov je potrebné uskutočňovať podľa týchto vykonávacích právnych predpisov.
  - Právomoc príslušných vnútroštátnych orgánov na sledovanie dodržiavania povinností vyplývajúcich z článkov 6 a 8 je potrebné obmedziť na tie prípady, pri ktorých existuje odôvodnené podozrenie z porušenia nariadenia, pričom na zabezpečenie dodržiavania povinností vyplývajúcich z článku 8 je potrebné rozšíriť mechanizmus nápravy v prípade sporov uvedený v článku 11 na spory medzi platiteľom a príjemcom platby.
  - Odkazy na smernicu 95/46/ES v prílohe je potrebné harmonizovať s cieľom vyhnúť sa nesprávnemu výkladu.

V Bruseli 23. júna 2011

Giovanni BUTTARELLI  
Asistent európskeho dozorného úradníka pre  
ochranu údajov

<sup>(1)</sup> V prípade prevodového príkazu sa prenos mena a čísla IBAN uskutočňuje priamo od príjemcu platby k platiteľovi a v prípade priameho inkasa od platiteľa k príjemcovi platby. V oboch prípadoch spočíva legitímnosť spracovania v skutočnosti, že ide o príslušnú dotknutú osobu, ktorá prenáša svoje údaje dobrovoľne.

<sup>(2)</sup> K týmto informáciám môžu patriť meno platiteľa, jeho adresa, telefónne číslo a akékoľvek ďalšie informácie súvisiace so zmlouvou, na základe ktorej sa prevádzajú prostriedky.

## IV

(Informácie)

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ  
ÚNIE

## EURÓPSKA KOMISIA

Výmenný kurz eura <sup>(1)</sup>

27. septembra 2011

(2011/C 284/02)

## 1 euro =

Mena	Výmenný kurz	Mena	Výmenný kurz		
USD	Americký dolár	1,3579	AUD	Austrálsky dolár	1,3690
JPY	Japonský jen	103,83	CAD	Kanadský dolár	1,3842
DKK	Dánska koruna	7,4413	HKD	Hongkongský dolár	10,5816
GBP	Britská libra	0,86980	NZD	Novozélandský dolár	1,7228
SEK	Švédska koruna	9,1774	SGD	Singapurský dolár	1,7408
CHF	Švajčiarsky frank	1,2232	KRW	Juhokórejský won	1 588,08
ISK	Islandská koruna		ZAR	Juhoafrický rand	10,6747
NOK	Nórska koruna	7,7900	CNY	Čínsky juan	8,6878
BGN	Bulharský lev	1,9558	HRK	Chorvátska kuna	7,4930
CZK	Česká koruna	24,478	IDR	Indonézska rupia	12 156,12
HUF	Maďarský forint	286,36	MYR	Malajzijský ringgit	4,2781
LTL	Litovský litas	3,4528	PHP	Filipínske peso	58,869
LVL	Lotyšský lats	0,7093	RUB	Ruský rubel	43,3299
PLN	Poľský zlotý	4,3720	THB	Thajský baht	41,891
RON	Rumunský lei	4,3033	BRL	Brazílsky real	2,4513
TRY	Turecká líra	2,5066	MXN	Mexické peso	18,1259
			INR	Indická rupia	66,6390

<sup>(1)</sup> Zdroj: referenčný výmenný kurz publikovaný ECB.

## V

(Oznamy)

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ  
SÚŤAŽE

## EURÓPSKA KOMISIA

## ŠTÁTNA POMOC – NEMECKO

**Štátna pomoc SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Financovanie infraštruktúry na letisku Lipsko/  
Halle (2)****Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 ZFEÚ**

(Text s významom pre EHP)

(2011/C 284/03)

Listom zo dňa 15. júna 2011, ktorý je uvedený v autentickom jazyku za týmto zhrnutím, Komisia oznámila Nemecku svoje rozhodnutie začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o uvedené opatrenie.

Zainteresované strany môžu predložiť svoje pripomienky k opatreniu, vo veci ktorého Komisia začína konanie, v lehote do jedného mesiaca odo dňa uverejnenia tohto zhrnutia a nasledujúceho listu. Kontaktné údaje:

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

Fax +32 22961242

Tieto pripomienky sa oznámia Nemecku. Zainteresované strany môžu písomne s uvedením dôvodov požiadať o dôverné zaobchádzanie s údajmi o ich totožnosti.

**POSTUP**

Z dôvodu právnej istoty notifikovali nemecké orgány listom z 12. apríla 2010 Komisii zamýšľané kapitálové injekcie do akciovej spoločnosti Mitteldeutsche Flughafen AG (ďalej len „MFAG“) a letiska Lipsko/Halle GmbH (ďalej len „FLH“) zo strany ich akcionárov<sup>(1)</sup> na pokrytie nákladov na projekty v oblasti infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle. Listami z 10. júna 2010, 26. novembra 2010 a 3. marca 2011 požiadala Komisia o dodatočné informácie v súvislosti s

<sup>(1)</sup> FLH je dcérskou spoločnosťou MFAG, ktorá má v letisku Lipsko 94 % podiel. Ostatnými spoločníkmi sú Slobodný štát Sasko, kraj Nordsachsen a mesto Schkeuditz. Akcionármi MFAG sú: 76,64 % Slobodný štát Sasko, 18,54 % spolková krajina Sasko-Analtsko, 2,52 % mesto Drážďany, 0,2 % mesto Halle a 2,1 % mesto Lipsko. Spoločnosť MFAG nemá žiadnych súkromných akcionárov.

notifikovaným opatrením. Nemecké orgány predložili dodatočné informácie 29. septembra 2010, 4. januára 2011 a 26. apríla 2011.

**OPIS OPATRENÍ**

Notifikovaná infraštruktúra a projekty v oblasti infraštruktúry zahŕňajú najmä opatrenia na zníženie hlučnosti, vytvorenie plôch na odmrzovanie, stavbu rolovacej dráhy a mostov, rozšírenie rozjazdových dráh a hangárov, stavbu nového leteckého terminálu a menšieho prístrešku pre lietadlá, budúce náklady na rozšírenie južnej a severnej vzletovej dráhy, zvieraciu farmu, funkčné bezpečnostné budovy a kontrolné body. Odhad celkových investičných nákladov je 255,6 mil. EUR. Stavebné práce už začali.



Zo začiatku boli infraštruktúra a projekty týkajúce sa infraštruktúry financované prostredníctvom akcionárskych úverov (od roku 2006 až doteraz), ktoré sa premenia na kapitál, až keď financovanie projektov v oblasti infraštruktúry schváli Európska komisia. Základná úroková sadzba sa rovná [ $< 12$ ]-mesačnej medzibankovej sadzbe Euribor. Rizikové prémie sa stanovujú podľa priemernej hodnoty úrokových sadzieb troch bánk, zaokrúhlenej nahor (pod 100 bazických bodov).

Notifikované opatrenia v oblasti infraštruktúry a ich financovanie (akcionárske úvery a kapitálové injekcie) prekračujú rámec rozhodnutia Komisie 2008/948/ES z 23. júla 2008 <sup>(1)</sup>.

#### POSÚDENIE OPATRENIA

##### Akcionárske úvery z hľadiska pomoci

Nemecké orgány sú presvedčené, že akcionárske úvery sa nepovažujú za štátnu pomoc, lebo plánované investície sa údajne klasifikujú ako bezpečnostné opatrenia. Ďalej tvrdia, že úvery boli poskytnuté v súlade s trhovými podmienkami.

V tomto štádiu nie je Komisia presvedčená o tom, že by plánované projekty súviseli s bezpečnosťou a že by akcionárske úvery boli poskytnuté v súlade s trhovými podmienkami. Komisia preto nemôže potvrdiť, že v tejto veci nejde o štátnu pomoc. Po prvé, nemecké orgány neposkytli rating FLH. Po druhé, v súvislosti s ratingom MFAG poskytli nemecké orgány len záznam telefonátu s bankou, z ktorého vyplýva, že MFAG má rovnaký rating ako Länder. Po tretie, hodnota rizikových prémie pod 100 bazických bodov je nižšia než riziková marža stanovená v oznámení o referenčných sadzbách. Komisia tiež spochybňuje, či je [ $< 12$ ]-mesačná medzibanková sadzba Euribor v tomto prípade oprávnená, lebo za bežných trhových podmienok je táto sadzba nižšia než úrokové sadzby v prípade dlhšej lehoty splatnosti.

##### Zvýšenie kapitálu z hľadiska pomoci

Nemecké orgány tvrdia, že financovanie vybudovania infraštruktúry nie je ekonomická činnosť. Rozhodnutie Všeobecného súdu vo veci letisko Lipsko/Halle <sup>(2)</sup> potvrdilo, že prevádzkovanie letiska je ekonomická činnosť, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je aj vybudovanie letiskovej infraštruktúry. Keďže nemecké orgány uviedli, že zvýšenie kapitálu sa vykonalo bez akéhokoľvek základného podnikateľského plánu a bez posúdenia ziskovosti opatrení z dlhodobého hľadiska, Komisia predbežne usudzuje, že v tejto veci ide o štátnu pomoc.

##### Zlučiteľnosť pomoci

V tomto štádiu sa Komisia domnieva, že kritériá nevyhnutnosti a primeranosti v tomto prípade vyvolávajú pochybnosti. Letisko

Lipsko/Halle prevádzkované spoločnosťou FLH je podľa usmernení o letiskách <sup>(3)</sup> z roku 2005 letiskom kategórie C, „veľké regionálne letisko“. Po výstavbe južnej vzletovej dráhy v roku 2008 slúži letisko Lipsko/Halle najmä ako nákladné letisko, ktoré využívajú spoločnosti DHL Express, Lufthansa Cargo a iní nákladní dopravcovia. V roku 2009 sa na letisku prepravilo asi 524 tisíc ton nákladu. Intenzita notifikovanej pomoci dosahuje 100 %.

Doteraz nemecké orgány neposkytli podnikateľský plán, ktorý by dokazoval nevyhnutnosť a primeranosť 100 % intenzity pomoci. V dôsledku toho Komisia v súčasnosti nemôže riadne posúdiť zlyhanie trhu v tomto prípade.

Navyše sa už niektoré investičné projekty ukončili. Toto vzbudzuje vážne pochybnosti o nevyhnutnosti pomoci, keďže príjemca pomoci bol schopný financovať dané projekty v oblasti infraštruktúry bez štátnych prostriedkov.

Komisia ďalej poznamenáva, že niektoré opatrenia spĺňajú regulačné normy alebo iné požiadavky nevyhnutné na prevádzku letiska alebo spojené s jeho každodennou prevádzkou. Komisia má preto v tejto súvislosti pochybnosti o nevyhnutnosti a primeranosti pomoci.

##### Záver

Na základe uvedeného sa Komisia domnieva, že v tomto prípade neboli splnené všetky pravidlá zlučiteľnosti podľa usmernení pre letiská z roku 2005. Komisia preto zastáva predbežný názor, že kritériá nevyhnutnosti a primeranosti pomoci nie sú v tomto prípade splnené. Komisia má tiež pochybnosti o tom, či je financovanie notifikovaných opatrení v oblasti infraštruktúry zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

Zdá sa, že na opatrenia sa nevzťahujú ani iné výnimky uvedené v zmluve. Preto Komisia v súčasnosti nemôže vylúčiť, že opatrenia zahŕňajú neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc.

TEXT LISTU

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 346, 23.12.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Súhrnné prípady T-455/08 letisko Lipsko/Halle GmbH a spoločnosť Mitteldeutsche Flughafen AG proti Komisii a T-443/08 Slobodný štát Sasko a spolková krajina Sasko-Anhaltsko proti Komisii, (ďalej len „vec letisko Lipsko/Halle“), (2011), ešte nezverejnené v Zb., pozri tiež vec T-128/98 parížske letisko proti Komisii (2011) Zb.s.II-3929, potvrdené Súdny dvorom, vec C-82/01P, ECR 2002, str. I-9297, a vec T-196/04 Ryanair proti Komisii (2008), ECR II-3643, odstavec 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.“

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

## 1. VERFAHREN

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

## 2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

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

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

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

### 2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

## Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

## Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

## Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

<sup>(1)</sup> ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

### 3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

#### 3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

#### Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) M3 (Rollweg und Rollbrücke „E7“), M5 (Herstellung Baufreiheit für Rollbahn Victor nebst Neubau Feuerwachen/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<sup>(1)</sup>. Folglich scheinen Enteisungsdienste nicht von der wirtschaftlichen Nutzung eines Flughafens getrennt werden zu können und sind daher als wirtschaftliche Tätigkeiten anzusehen.

e) M8 – Heliport:

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

<sup>(1)</sup> Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 115.



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

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

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

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

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

#### Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Selektivität

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

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

#### Schlussfolgerung

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

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

##### Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

##### Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

wie privatwirtschaftliche Kapitalgeber gehandelt haben. Es ist zu prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Kapitalgeber, der unter den üblichen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist, für die Infrastruktur- und infrastrukturbezogenen Projekte die gleichen oder ähnliche geschäftliche Vereinbarungen eingegangen wäre wie die FLH-Gesellschafter.

114. Im „Stardust Marine“-Urteil stellte der Gerichtshof fest, *„dass man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“* (1).

115. Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wird von Renditeaussichten geleitet (2). Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gilt in der Regel als eingehalten, wenn Struktur und Zukunftsaussichten des Unternehmens eine normale Rendite in Form von Dividendenzahlungen oder Wertzuwächsen des Kapitals, gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen, innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten lassen.

116. Dabei spielen etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle, da die Kommission bei der Würdigung, ob es sich bei der Maßnahme um eine Beihilfe handelt, prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“* (3).

117. Die Kommission muss sich daher bei der Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in die Lage der fraglichen öffentlichen Stellen zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung versetzen.

118. In der vorliegenden Sache, bei der es um Investitionen in Infrastruktur- und infrastrukturbezogene Projekte geht, stellt Deutschland offenbar die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Frage. Sie macht geltend, dass dieser Grundsatz nicht auf Verkehrsinfrastrukturen anwendbar sei, da es hier keine vergleichbaren privatwirtschaftlichen Kapitalgeber gebe. Nach Angaben Deutschlands hätten privatwirtschaftliche Kapitalgeber kein Interesse an Flughäfen, und schon gar nicht, wenn umfangreiche Investitionen notwendig seien. Dies würde bedeuten, dass Investitionen, die private Betreiber nicht tätigen würden, automatisch nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fallen würden. In der Rechtsprechung der europä-

schen Gerichte wurde jedoch klargestellt, dass Investitionen in wirtschaftliche Tätigkeiten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber nicht ausüben würde, Elemente staatlicher Beihilfe enthalten (4).

119. Dieser Argumentation kann die Kommission nicht zustimmen. Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers kann nicht ausgeschlossen werden, nur weil der Privatsektor sich an der Finanzierung von Flughafeninfrastrukturen nicht beteiligt. Eine wirtschaftlich schwierige Situation entbindet den öffentlichen Kapitalgeber nicht davon, so umsichtig zu handeln wie es ein privater Kapitalgeber in derselben Situation getan hätte.

120. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass die FLH-Gesellschafter als marktwirtschaftliche Privatinvestoren handelten, indem sie das Eigenkapital des Flughafens erhöhten und das Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umwandelten. Die Kommission hält fest, dass der Bundesregierung zufolge den Kapitalerhöhungen weder ein Geschäftsplan noch langfristige Rentabilitätsaussichten zugrunde lagen.

121. Daher kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Investition marktkonform ist. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der FLH durch die Kapitalerhöhungen ein Vorteil erwuchs.

#### Selektivität

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

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

#### Schlussfolgerung

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Notwendigkeit der Beihilfe und Anreiz-effekt*

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

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

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

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

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

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

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

155. Die Flughafen-Leitlinien 2005 lassen die Frage der Beihilfeintensität offen. Von Mitgliedstaaten 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 <sup>(1)</sup>	Kategorie C (1-5 Mio. Passagiere)	11 %
Flughafen Danzig <sup>(2)</sup>	Kategorie C (1-5 Mio. Passagiere)	37 %
Flughafen Warschau (Okęcie) <sup>(3)</sup>	Kategorie B (5-10 Mio. Passagiere)	30 %

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

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

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

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

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



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

#### Schlussfolgerung

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

#### 4. BESCHLUSS

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

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

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

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

---

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

**Predbežné oznámenie o koncentracii**  
**(Vec COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)**  
**(Text s významom pre EHP)**  
(2011/C 284/04)

1. Komisii bolo 21. septembra 2011 podľa článku 4 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004<sup>(1)</sup> doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG („ECE“, Nemecko) kontrolovaný pánom Alexandrom Ottom a podnik Metro Group Asset Management Services („MAMS“, Nemecko), stopercentná dcérska spoločnosť podniku Metro AG („Metro“, Nemecko), získavajú v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) o fúziách prostredníctvom kúpy akcií v novozałożenej spoločnosti tvoriacej spoločný podnik spoločnú kontrolu nad podnikom MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG („MEC“, Nemecko).

2. Predmet činnosti dotknutých podnikov:

- ECE: poradenstvo a riadenie v oblasti nákupu, rozvoja, plánovania a výstavby priemyselných objektov a iných nehnuteľností, ako aj sprostredkovanie prenájmu, správa, prevádzka a predaj takýchto nehnuteľností,
- MAMS: poskytovanie dôležitých služieb v rámci portfólia nehnuteľností skupiny Metro Group na účely riadenia, rozvoja, prenájmu, výstavby a prevádzky nehnuteľností, ktoré sú v portfóliu nehnuteľností skupiny Metro Group,
- MEC: služby v oblasti správy majetku poskytované maloobchodom.

3. Na základe predbežného posúdenia a bez toho, aby bolo dotknuté konečné rozhodnutie v tejto veci, sa Komisia domnieva, že oznámená transakcia by mohla patriť do rozsahu pôsobnosti nariadenia ES o fúziách.

4. Komisia vyzýva zainteresované tretie strany, aby predložili prípadné pripomienky k zamýšľanej koncentrácii.

Pripomienky musia byť Komisii doručené najneskôr do 10 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia. Pripomienky je možné zaslať faxom (+32 22964301), e-mailom na adresu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu alebo poštou s uvedením referenčného čísla COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV na túto adresu:

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

---

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1 („nariadenie ES o fúziách“).

## INÉ AKTY

## EURÓPSKA KOMISIA

**Opätovné uverejnenie žiadosti o zápis do registra podľa článku 7 ods. 5 a článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 510/2006 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín**

(2011/C 284/05)

Týmto uverejnením sa poskytuje právo vzniesť námietky proti žiadosti o zápis podľa článku 7 nariadenia Rady (ES) č. 510/2006 <sup>(1)</sup>. Vznesené námietky sa musia Komisii doručiť do šiestich mesiacov po uverejnení tejto žiadosti.

## ZHRNUTIE

## NARIADENIE RADY (ES) č. 510/2006

## „KRAŠKI PRŠUT“

ES č.: SI-PDO-005-0417-29.10.2004

CHOP ( ) CHZO ( X )

Tento prehľad obsahuje hlavné body špecifikácie výrobku na informačné účely.

**1. Príslušný orgán v členskom štáte:**

Názov: Ministerstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano RS  
Adresa: Dunajska cesta 58  
SI-1000 Ljubljana  
SLOVENIJA

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

**2. Skupina žiadateľov:**

Názov: GIZ Kraški pršut  
Adresa: Šepulje 31  
SI-6210 Sežana  
SLOVENIJA

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

Zloženie: Výrobcovia/spracovatelia ( X ) Ostatní ( )

**3. Druh výrobku:**

Trieda 1.2. Mäsové výrobky (tepelne spracované, solené, údené atď.)

**4. Špecifikácia:**

[prehľad požiadaviek podľa článku 4 ods. 2 nariadenia (ES) č. 510/2006]

**4.1. Názov:**

„Kraški pršut“

(1) Ú. v. EÚ L 93, 31.3.2006, s. 12.

#### 4.2. Opis:

„Kraški pršut“ je na vzduchu sušený/zrejúci mäsový výrobok vyrábaný z celých čerstvých stehien ošípaných.

Charakteristickým znakom výrobku „Kraški pršut“ je jeho štandardný a rozoznateľný tvar. Čerstvé stehná sa pripravujú bez nožičiek, ale s kožou a tukom, ak sa na nich nejaký nachádza. Čerstvé stehno musí mať hmotnosť aspoň 9 kg. Svalovina sa nachádza 5 – 7 cm zo spodnej časti hlavy stehennej kosti (*caput ossis femoris*). Na vnútornej strane stehna je svalovina nepokrytá; koža s tukom sú jemne orezané viac smerom k predkoleniu.

Vďaka priaznivým klimatickým podmienkam v Krase (Karst) je možné sušiť celé stehná. Suché solenie iba hrubozrnnou morskou soľou je charakteristickou črtou výrobku „Kraški pršut“. Tento výrobok získava svoje charakteristické organoleptické vlastnosti, ktoré sa odrážajú v nižšom obsahu vlhkosti z dôvodu vyššej miery dehydratácie, počas dostatočne dlhého obdobia sušenia/zrenia. Typický je trochu vyšší obsah soli (do 7,4 %) a plátky majú v ústach pevnejšiu štruktúru. Vďaka stupňu dehydratácie a dostatočne dlhému obdobiu zrenia je možné dosiahnuť charakteristickú farbu šunky pri krájaní, ktorá je ružovkasto červená s tmavším odtieňom pri okrajoch. Má výraznú vôňu a chuť. Veľmi ostrá aróma tohto výrobku je charakteristickou črtou stupňa zrelosti, a tým sa aj odlišuje od ostatných šuniek.

#### 4.3. Zemepisná oblasť:

Oblasť Kras sa nachádza v západnej časti stredného Primorska. Solenie, sušenie a dozrievanie šunky „Kraški pršut“ sa uskutočňuje v ohraničenej oblasti Krasu, kde sa šunky tradične vyrábajú.

Ohraničenie tejto oblasti sa tiahne od Kostanjevice na Krasu po Opatje Selo, odtiaľ k hranici medzi Slovinskom a Talianskom a popri tejto hranici k hraničnému priechodu Lipica, odtiaľ popri ceste do Lokevu, smerom do mesta, potom popri ceste do Divače, odtiaľ k obci Brestovica pri Povirju a ďalej k obciam Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve a Kobdilj, cez Mali Dol do Škrbiny, Lipy a Temnice a späť do Kostanjevice na Krasu.

#### 4.4. Dôkaz o pôvode:

Všetci výrobcovia šunky „Kraški pršut“ musia tento výrobok vyrábať v rámci zemepisnej oblasti stanovenej na výrobu „Kraški pršut“. S cieľom zabezpečiť výsledovateľnosť a kvalitu sa všetky fázy výroby uskutočňujú v rámci tejto zemepisnej oblasti. Vedie sa zoznam výrobcov a závodov, ktoré vyrábajú „Kraški pršut“. Množstvo vyrobenej šunky „Kraški pršut“ sa zaznamenáva v prípade každého výrobcu. Všetky fázy výroby sleduje kontrolný orgán špecifikovaný v bode 4.7., ktorý je akreditovaný v súlade s európskou normou EN 45011.

Pred solením sa na kožu čerstvých stehien vypaľuje znak na dobre viditeľnom mieste. Značka obsahuje číslo série a deň, mesiac a rok. Tieto údaje sú povinné a tvoria neoddeliteľnú súčasť kontrol výrobného procesu ako celku a výsledovateľnosti. V prípade každého výrobcu sa zaznamenáva počet šuniek v každej šarži. Číslo šarže je doplnené informáciami o kontrolách kľúčových výrobných procesov.

Po ukončení sušenia a zrenia šunky prechádzajú senzorickými a laboratórnymi skúškami, aby sa určila ich kvalita, a označujú sa označením „Kraški pršut“. Celé šunky, polovice a štvrte majú na koži vypálené označenie „Kraški pršut“ a číslo výrobcu. Toto označenie zaručuje kvalitu výrobku a to, že bol vyrobený vo vymedzenej zemepisnej oblasti v súlade so špecifikáciou a pod primeraným dohľadom.

#### 4.5. Spôsob výroby:

- Na výrobu šunky „Kraški pršut“ nie je špecifikované konkrétne plemeno ošípaných.
- Čerstvé stehná sa vyberajú aspoň 24 hodín, ale nie viac ako 120 hodín po porážke, ale poškodené stehná a tie, ktoré majú hmotnosť nižšiu ako 9 kg, sa vyradujú. Stehná sa musia udržiavať v chlade pri teplote od  $-1^{\circ}\text{C}$  do  $+4^{\circ}\text{C}$ . Nesmú sa zmraziť. Hrúbka tukovej vrstvy pokrývajúcej vonkajšiu stranu čerstvého, orezaného stehna, ktorá sa meria spod hlavy stehennej kosti (*caput ossis femoris*), nesmie byť tenšia ako 10 mm.

- Začiatok solenia sa označuje prostredníctvom vypálenia značky: deň, mesiac, rok, šarža.
- Proces suchého solenia: čistenie, odsávanie krvi, použitie hrubozrnnej morskej soli; množstvo soli sa určuje na základe hmotnosti stehien.
- Umiestnenie nasolených stehien na police.
- Solenie a fáza po solení sa uskutočňujú pri teplote od + 1 °C do + 4 °C; dĺžka trvania procesu solenia závisí od hmotnosti stehien.
- Odstránenie soli z povrchu stehien.
- Sušenie za studena cirkulujúcim vzduchom pri teplote + 1 °C až + 5 °C.
- Sušenie za studena v mierne cirkulujúcom vzduchu pri teplote + 1 °C až + 7 °C; dĺžka trvania celej fázy sušenia za studena vrátane solenia je aspoň 75 dní, dosiahnutý stupeň sušenia je aspoň 16 %.
- Stehná sa umyjú v horúcej vode, vyutierajú dosucha a pripraví sa na sušenie/zrenie.
- Orezanie svaloviny okolo hlavy stehennej kosti (*caput ossis femoris*) a v prípade potreby na miestach, kde bola odstránená panvová kosť.
- Sušenie/zrenie pri teplote + 12 °C až + 18 °C. Ak majú stehná na začiatku hmotnosť 9 kg, celkové obdobie výroby trvá aspoň 12 mesiacov; obdobie výroby je primerane dlhšie, ak vážia viac.
- Svalovina sa natiera tukom vo viacerých fázach počas procesu sušenia/zrenia. Rozsah mastenia závisí od obsahu vody, hodnoty  $a_w$  a dosiahnutého stupňa sušenia. Na mastenie sa používa bravčová masť so soľou, korením a múkou a (v prípade potreby) antioxidantmi.
- Uskutočňujú sa merania dosiahnutého stupňa sušenia, ktorý musí dosahovať aspoň 33 % vzhľadom na počiatočnú hmotnosť stehien.
- Vyzreté šunky sa skladujú na suchom a dobre vetranom mieste. Šunky a nakrájaná šunka, vákuovo balená alebo zabalená v ochrannej atmosfére, sa skladujú pri teplote nepresahujúcej + 8 °C.
- Senzorické skúšanie na určenie, či je aróma správna, sa vykonáva zasunutím špičky ihlice z konskej kosti do svaloviny.
- Laboratórnymi testami sa zisťuje obsah soli (maximálny obsah soli je 7,4 %) a hodnota  $a_w$  (hodnota  $a_w$  musí byť nižšia ako 0,93).

S cieľom zachovať kvalitu a špecifické postupy môže byť šunka „Kraški pršut“ vykostená, porciovaná (na polovice alebo štvrté) a balená v spotrebných baleniach iba v závodoch s oprávnením na výrobu šunky „Kraški pršut“. S cieľom zaručiť mikrobiologickú bezpečnosť a zachovať typické organoleptické vlastnosti šunky, ako sú jej aróma, farba a textúra, sa táto šunka môže krájať a jej plátky sa môžu baliť (vákuovo alebo v upravenej atmosfére) len v takýchto závodoch.

#### 4.6. Spojenie:

Zemepisné označenie sa zakladá predovšetkým na tradícii výroby šunky „Kraški pršut“ a na jej tradičnom dobrom mene.

Kras (Karst) je planina s rozmanitou krajinou na juhozápade Slovinska. Vytvára charakteristickú prírodnú oblasť a zreteľne sa odlišuje od ostatných susedných regiónov. Kras bol prvým regiónom v Európe, a zároveň na svete, v ktorom boli opísané krasové črty. Pôda je vápenatá; orná časť pôdy, tzv. červená zem, prináša len skromné výnosy. Kras sa nachádza tam, kde sa mierne stredomorské podnebie stretáva so studeným kontinentálnym vzduchom vanúcim zo severovýchodu na juh smerom k Terstskému zálivu, všeobecne známym ako Bora. Rozmanitosť planiny Kras a bezprostredná blízkosť mora znamená, že tam vždy fúka vietor alebo vánok a relatívna vlhkosť je pomerne nízka, čo spolu so zložením pôdy a vegetáciou už od dávnych čias poskytovalo miestnym obyvateľom vhodné mikroklimatické podmienky na sušenie mäsa.

Úspech z hľadiska súčasného rozsahu, dobrého mena a rozvoja výroby šunky v Krase sa dosahuje vďaka tradičným a individuálnym postupom používaným poľnohospodármi. Sušenie kusov mäsa pravdepodobne siaha až do čias, keď bol Kras osídlený ľuďmi. Vplyvom rozvoja Terstu ako hlavného mestského centra a budovania ciest, ako napríklad cesty medzi Viedňou a Terstom, ktorá prechádzala cez Kras, sa medzi obchodníkmi a hostinskými zvyšoval dopyt po šunke. Spolu s tým sa začala šíriť dobrá povest tejto šunky. Keďže dopyt po šunke sa zvyšoval a jej dobrá povest sa šírila ďalej, stúpaj aj záujem o výrobu šunky „Kraški pršut“.

Valvasor v roku 1689 o obyvateľoch Krasu napísal:

„Títo dobrí ľudia si pomáhajú, ako môžu, a žijú v nedostatku; sú veľmi šťastní, ak majú čo i len trochu bravčovej masti (ktorú môžu stráviť, lebo pracujú veľmi tvrdo), cibuľu a kus obyčajného, hrubozrného, tmavého, plochého chleba z otrúb. Na niektorých miestach trpia veľkým nedostatkom dreva a, najmä v lete, čistej vody.“ (Rupel, 1969)

A. Melik v roku 1960 v knihe s názvom Slovensko Primorje napísal:

„Chov ošípaných je v Krase dobre rozvinutý. Želaním každého poľnohospodára je môcť zakáľať ošípané pre vlastnú potrebu. Chov ošípaných súvisí s potravinárskou výrobou v záhradách a na poliach pre trh. Teploty v zime sú správne a mäso sa uchováva ‚surové‘, vysušené v podobe šunky ‚Kraški pršut‘.“

Takto sa postupom času vyvinuli technické zručnosti a skúsenosti a stali sa tradíciou. Pri výrobe sušených mäsových výrobkov obyvatelia Krasu vždy používajú metódu nakladania do soli a soľ používajú s mierou, preto sú ich výrobky správne vyvážené z hľadiska slanosti a sladkosti. Stehná a plecía sa solia v celku. V iných oblastiach Slovinska sa stehná zvyčajne delia na menšie kusy a používa sa nálev s kombináciou suchého a mokrého solenia.

Snaha o zabezpečenie kvality vyžaduje dodržiavanie prísnych noriem a stály dohľad počas výrobného procesu. Značnou prácou jednotlivcov sa vytvorili bohaté skúsenosti, ktoré sa stali tradíciou. Dokonalé ovládanie jednotlivých výrobných fáz v prirodzených klimatických podmienkach viedlo, prostredníctvom procesu zrenia, k rozvoju typických organoleptických vlastností šunky, jej vône, chute, farby a textúry. Tieto charakteristické vlastnosti sa stali normou a prispievajú k renomé šunky „Kraški pršut“. Je príkladom harmónie medzi človekom a prírodou. Postupom času sa vytvorilo know-how založené na skúsenostiach, vďaka ktorému šunka „Kraški pršut“ získava svoj nezameniteľný tvar a organoleptické vlastnosti.

Organizovaný nákup tejto šunky sa začal v roku 1953. Poľnohospodárske družstvá v tom čase nakupovali 3 000 až 4 000 šuniek ročne. Šunky sa nakupovali od poľnohospodárov vo vzdialenejších oblastiach Krasu. Šunky vážili vyše 8 kg a obdobie sušenia a zrenia trvalo 18 mesiacov. Niektoré šunky sa vyvážali na taliansky trh. Hostince a hotely v Slovinsku takisto nakupovali šunky, čím sa rozširovala ponuka hotelového a reštauračného sektora. S cieľom uspokojiť dopyt na trhu sa do výroby šuniek zapojili družstvá a podniky. Od roku 1963 až do roku 1977 sa používali presne také isté postupy solenia, údenia a sušenia ako na gazdovstvách. V roku 1963 sa táto šunka tiež začala označovať názvom „Kraški pršut“.

Nová éra v oblasti výroby šunky „Kraški pršut“ a ďalších sušených mäsových špecialít svitla v roku 1977, keď výrobcovia šunky začali prevádzkovať výrobné jednotky vybavené špeciálnou technológiou (známe ako *pršutarne*). Typický vzhľad a organoleptické vlastnosti šunky odrážajú gastronomickú kultúru Krasu.

#### 4.7. Kontrolný orgán:

Názov: Bureau Veritas d.o.o.  
Adresa: Linhartova 49a  
SI-1000 Ljubljana  
SLOVENIJA

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

#### 4.8. Označovanie:

Označenie „Kraški pršut“ sa vyznačuje na kožu celej šunky s kosťou, šunky bez kosti a na polenú a štvrtenú šunku vypálením.

Rozpoznateľnou črtou šunky „Kraški pršut“ je logo v tvare šunky s označením „Kraški pršut“. K tomuto logu je pripojené číslo výrobcu. Logo sa nachádza na značke konečného výrobku, ako je šunka s kosťou, šunka bez kosti, polovice a štvrte, a šunka, ktorá je nakrájaná a zabalená vo vákuovom obale alebo v upravenej atmosfére.

Šunka „Kraški pršut“ je tiež označená nápisom „chránené zemepisné označenie“ alebo príslušným symbolom Spoločenstva, číslom osvedčenia a symbolom kvality Slovinskej republiky.

---

**Oznámenie na základe nariadenia Komisie (EÚ) č. 960/2011 určené osobám menom Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed a Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim, ktoré boli zaradené do zoznamu podľa článkov 2, 3 a 7 nariadenia Rady (ES) č. 881/2002, ktoré ukladá niektoré špecifické obmedzujúce opatrenia namierené proti niektorým osobám spojeným so sieťou Al-Káida**

(2011/C 284/06)

1. V spoločnej pozícii 2002/402/SZBP<sup>(1)</sup> sa Únia vyzýva, aby zmrazila finančné prostriedky a hospodárske zdroje členov organizácie Al-Káida a ďalších jednotlivcov, skupín, podnikov alebo subjektov, ktoré sú s nimi spojené, ako je uvedené v zozname vyhotovenom podľa rezolúcií BR OSN č. 1267(1999) a č. 1333(2000), ktorý bude pravidelne aktualizovaný výborom OSN zriadeným podľa rezolúcie BR OSN č. 1267(1999).

Zoznam vyhotovený týmto výborom OSN zahŕňa:

- sieť Al-Káida,
- fyzické alebo právnické osoby, subjekty, orgány a skupiny spojené s Al-Káidou, Talibanom a Usámom bin Ládinom, a
- právnické osoby, subjekty a orgány, ktoré sú vlastnené alebo kontrolované ktoroukoľvek z uvedených osôb, subjektov, orgánov a skupín alebo ktoré uvedené osoby, subjekty, orgány a skupiny podporujú.

Činy alebo aktivity, ktoré naznačujú, že osoba, skupina, podnik alebo subjekt sú „spojené“ so sieťou Al-Káida zahŕňajú:

- a) účasť na financovaní, plánovaní, napomáhaní, príprave alebo páchaní činov alebo aktivít siete Al-Káida alebo ktorejkoľvek jej bunky, pobočky, frakčnej alebo odvodenej skupiny, alebo vykonávanie uvedeného v spojení s nimi, pod ich menom, v ich mene alebo na ich podporu;
- b) dodávanie, predaj alebo prevoz zbraní a súvisiaceho materiálu komukoľvek z nich;
- c) nábor osôb pre kohokoľvek z nich; alebo
- d) inú podporu činov a aktivít kohokoľvek z nich.

2. Výbor OSN sa rozhodol 15. septembra 2011 pridať na príslušný zoznam osoby menom Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed a Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim. Dotknuté osoby môžu ombudsmanovi OSN kedykoľvek predložiť spolu s podpornou dokumentáciou žiadosť o prehodnotenie rozhodnutia zaradiť ich do uvedeného zoznamu OSN. Takúto žiadosť je potrebné zaslať na adresu:

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

Viac informácií možno nájsť na internetovej stránke: <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. V nadväznosti na rozhodnutie OSN uvedené v bode 2 prijala Komisia nariadenie (EÚ) č. 960/2011<sup>(2)</sup>, ktorým sa mení a dopĺňa príloha I k nariadeniu Rady (ES) č. 881/2002, ktoré ukladá niektoré špecifické obmedzujúce opatrenia namierené proti niektorým osobám spojeným so sieťou Al-Káida<sup>(3)</sup>. Touto zmenou a doplnením podľa článku 7 ods. 1 písm. a) a článku 7a ods. 1 nariadenia (ES) č. 881/2002 sa do zoznamu v prílohe I k tomuto nariadeniu (ďalej len „príloha I“) pridávajú osoby menom Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed a Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 139, 29.5.2002, s. 4.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 252, 28.9.2011, s. 8.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 139, 29.5.2002, s. 9.



Podľa nariadenia (ES) č. 881/2002 sa na osoby a subjekty zaradené do prílohy I vzťahujú tieto opatrenia:

1. zmrazenie všetkých finančných prostriedkov a hospodárskych zdrojov, ktoré im patria alebo sa nachádzajú v ich vlastníctve alebo držbe, ako aj zákaz (pre všetkých) sprístupniť im alebo v ich prospech, priamo alebo nepriamo, akékoľvek finančné prostriedky a hospodárske zdroje [článok 2 a článok 2a <sup>(1)</sup>]; a
2. zákaz priamo alebo nepriamo im poskytovať, predávať, dodávať alebo pre nich vykonávať technické poradenstvo, pomoc alebo odbornú prípravu súvisiace s vojenskými činnosťami (článok 3).
4. V článku 7a nariadenia (ES) č. 881/2002 <sup>(2)</sup> sa stanovuje postup preskúmania, v rámci ktorého osoba, subjekt, orgán alebo skupina uvedená v zozname predloží pripomienky k dôvodom zaradenia do zoznamu. Osoby a subjekty, ktoré boli prostredníctvom nariadenia (EÚ) č. 960/2011 pridané do prílohy I, môžu Komisii požiadať o uvedenie dôvodov ich zaradenia do zoznamu. Takúto žiadosť je potrebné zaslať na adresu:

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

5. Do pozornosti dotknutých osôb a subjektov sa takisto dáva skutočnosť, že v súlade s podmienkami stanovenými vo štvrtom a v šiestom odseku článku 263 Zmluvy o fungovaní Európskej únie môžu nariadenie (EÚ) č. 960/2011 napadnúť na Všeobecnom súde Európskej únie.
6. Pre poriadok sa do pozornosti osôb a subjektov zaradených do prílohy I dáva skutočnosť, že môžu predložiť príslušným orgánom daného členského štátu či štátov, ktoré sú uvedené v prílohe II k nariadeniu (ES) č. 881/2002, žiadosť o povolenie použiť zmrazené finančné prostriedky a hospodárske zdroje na pokrytie základných potrieb alebo na osobitné platby podľa článku 2a uvedeného nariadenia.

---

<sup>(1)</sup> Článok 2a bol vložený nariadením Rady (ES) č. 561/2003 (Ú. v. EÚ L 82, 29.3.2003, s. 1).

<sup>(2)</sup> Článok 7a bol vložený nariadením Rady (EÚ) č. 1286/2009 (Ú. v. EÚ L 346, 23.12.2009, s. 42).

**KORIGENDÁ****Korigendum k predpisom o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu**

(Úradný vestník Európskej únie C 216 z 22. júla 2011)

(2011/C 284/07)

Na strane 22 v článku 9 ods. 1:

*namiesto:* „1. Každá žiadosť o prístup k dokumentom Európskeho parlamentu sa doručí v deň jej registrácie príslušnému oddeleniu, ktoré musí potvrdiť prijatie žiadosti, vyhotoviť odpoveď a pripraviť dokument v stanovenej lehote.“

*má byť:* „1. Každá žiadosť o prístup k dokumentu Európskeho parlamentu sa doručí v deň jej registrácie príslušnému oddeleniu, ktoré musí potvrdiť prijatie žiadosti, vyhotoviť odpoveď a pripraviť dokument v stanovenej lehote.“

---



## Predplatné na rok 2011 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 100 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	770 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	400 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	300 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia *Úradného vestníka Európskej únie* môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do *Úradného vestníka Európskej únie*.

## Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj *Úradný vestník Európskej únie*, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

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

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>**



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

**SK**