

Europeiska unionens officiella tidning

C 284



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtiofjärde årgången

28 september 2011

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I Resolutioner, rekommendationer och yttranden

YTTRANDEN

Europeiska datatillsynsmannen

2011/C 284/01

Yttrande från Europeiska datatillsynsmannen om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om antagande av tekniska krav för betalningar och autogireringar i euro och om ändring av förordning (EG) nr 924/2009

1

IV Upplysningar

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2011/C 284/02

Eurons växelkurs

5

SV

Pris:
3 EUR

(forts. på nästa sida)

V Yttranden

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

2011/C 284/03	Statligt stöd – Tyskland – Statligt stöd SA.30743 (11/C) (f.d. N 138/10) – Finansiering av infrastrukturåtgärder på Leipzig/Halle flygplats (2) – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾	6
2011/C 284/04	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV) ⁽¹⁾	24

ÖVRIGA AKTER

Europeiska kommissionen

2011/C 284/05	Offentliggörande av en ansökan i enlighet med artiklarna 7.5 och 6.2 i rådets förordning (EG) nr 510/2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel	25
2011/C 284/06	Meddelande till Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed och Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim som genom kommissionens förordning (EU) nr 960/2011 lagts till i den förteckning som avses i artiklarna 2, 3 och 7 i rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med nätverket al-Qaida associerade personer och enheter	30



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

YTTRANDEN

EUROPEISKA DATATILLSYNSMANNEN

Yttrande från Europeiska datatillsynsmannen om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om antagande av tekniska krav för betalningar och autogireringar i euro och om ändring av förordning (EG) nr 924/2009

(2011/C 284/01)

EUROPEISKA DATATILLSYNSMANNEN HAR AVGETT DETTA
YTTRANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 16,

med beaktande av Europeiska unionens stadga om de grund-
läggande rättigheterna, särskilt artiklarna 7 och 8,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv
95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda
personer med avseende på behandling av personuppgifter och
om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾,

med beaktande av begäran om ett yttrande i enlighet med
artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG)
nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda
då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behand-
lar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana upp-
gifter⁽²⁾.

HÄRIGENOM FRAMFÖRS FÖLJANDE.

1. INLEDNING

1. Den 16 december 2010 antog kommissionen ett förslag
till Europaparlamentets och rådets förordning om anta-
gande av tekniska krav för betalningar och autogireringar
i euro och om ändring av förordning (EG) nr 924/2009
(nedan kallad *förordningen*).

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (nedan kallat *direktiv 95/46/EG*).

⁽²⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

1.1 Samråd med Europeiska datatillsynsmannen

2. Kommissionen översände förslaget till Europeiska datatill-
synsmannen den 3 januari 2011. Datatillsynsmannen tol-
kar detta som en begäran om att ge råd till gemenskaps-
institutioner och gemenskapsorgan i enlighet med
artikel 28.2 i förordning (EG) nr 45/2001 av den
18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskaps-
institutionerna och gemenskapsorganen behandlar person-
uppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter
(nedan kallad *förordning (EG) nr 45/2001*). Kommissionen
har tidigare⁽³⁾, innan förslaget antogs, gett datatillsynsman-
nen möjlighet att lämna informella synpunkter. Europeiska
datatillsynsmannen välkomnar öppenheten i processen,
som har bidragit till att på ett tidigt stadium göra texten
bättre ur dataskyddssynpunkt. Kommissionen har i försla-
get tagit hänsyn till vissa av datatillsynsmannens synpunk-
ter. Europeiska datatillsynsmannen skulle välkomna en ut-
trycklig hänvisning till det aktuella samrådet i förslagets
ingress.

1.2 Det gemensamma eurobetalningsområdet och den rättsliga ramen

3. Sedan Europeiska ekonomiska gemenskapen inrättades har
en progressiv rörelse mot en mer integrerad europeisk fi-
nansmarknad pågått. Inom betalningsområdet var det mest
uppenbara steget att införa euron som gemensam valuta
1999 och att börja använda eurosedlar och euromynt
2002.

4. Till dags dato hanteras och behandlas betalningar av låga
belopp (upp till 50 000 EUR) med annat än kontanter
fortfarande på många olika sätt i EU. Därmed blir avgif-
terna för gränsöverskridande betalningar inom EU i ge-
nomsnitt högre än avgifterna för nationella betalningar.

⁽³⁾ I september 2010.

Enligt en europeisk förordning om gränsöverskridande betalningar i euro (förordning (EG) nr 2560/2001) gällde bland annat att betalningsavgifter inte längre fick vara högre för gränsöverskridande eurobetalningar inom EU än för motsvarande nationella eurobetalningar. Som en reaktion på den förordningen skapade den europeiska banksektorn år 2002 Europeiska betalningsrådet (EPC) som utgjorde ett samordnings- och beslutsorgan för betalningsområdet och lanserade projektet med det gemensamma eurobetalningsområdet (Sepa). År 2009 ersattes förordning (EG) nr 2560/2001 av förordning (EG) nr 924/2009 och utökade principen om lika avgifter till autogirering, som blev tillgängligt på gränsöverskridande basis från november 2009.

5. Vidare syftar direktiv 2007/64/EG (nedan kallat *betaltjänstdirektivet*) till att harmonisera nationell lagstiftning om betalningar i Europeiska unionen. Målet är ett införa standardiserade villkor och rättigheter för betaltjänster och att göra gränsöverskridande betalningar lika enkla, effektiva och säkra som "nationella" betalningar inom en medlemsstat. Betaltjänstdirektivet är även avsett att stärka konkurrensen genom att öppna betalmarknaderna för nya aktörer.
6. Sepa syftar till att inrätta en gemensam marknad för detaljbetalningar i euro genom att undanröja tekniska, juridiska och marknadsrelaterade hinder som har sitt ursprung i perioden innan den gemensamma valutan infördes. När Sepa har slutförts kommer det inte att vara någon skillnad mellan nationella och gränsöverskridande eurobetalningar: alla betalningar blir inhemska. Sepa omfattar inte bara euroområdet utan hela Europeiska unionen samt Island, Liechtenstein, Monaco, Norge och Schweiz. Detta innebär att även samhällen utanför euroområdet kan anta Sepa-standarder och Sepa-praxis för sina eurobetalningar.
7. Förslaget gäller betalningar och autogireringar. Betalningar initieras av betalaren, som skickar en instruktion till sin bank. Banken för över medlen till betalningsmottagarens bank. Detta kan ske via flera intermediärer. Vid autogirering ger betalaren i förväg betalningsmottagaren rätt att samla in medel från betalarens bankkonto. Betalaren tillhandahåller därför en "fullmakt" för sin bank att överföra medel till betalningsmottagarens konto. Autogirering används ofta för återkommande betalningar, t.ex. för el, värme och vatten, men kan också användas för engångsbetalningar. I detta fall godkänner betalaren en enskild betalning.

1.3 Det gemensamma eurobetalningsområdet och EU:s uppgiftsskydd

8. Införandet och utvecklingen av Sepa medför uppgiftsbehandling av flera slag: namn, bankkontonummer och kontraktsuppgifter måste utbytas direkt mellan betalare

och betalningsmottagare och indirekt genom deras respektive betaltjänstleverantörer för att garantera att överföringarna fungerar smidigt. För detta ändamål innehåller förslaget också en artikel om driftskompatibilitet som ger stöd för att skapa standardbestämmelser för nationella och gränsöverskridande transaktioner och som uttryckligen anger att inga tekniska hinder ska försvåra behandlingen av betalningar och autogireringar. De olika ekonomiska operatörer som medverkar i verksamheter som omfattas av förslaget är föremål för olika nationella lagar om genomförande av direktiv 95/46/EG.

9. Europeiska datatillsynsmannen betonar att utbyte och behandling av personuppgifter om betalare och betalningsmottagare och med olika betaltjänstleverantörer måste respektera nödvändighetsprincipen, proportionalitetsprincipen och principen om ändamålsbegränsning. Även när uppgifter förs vidare mellan olika intermediärer måste principerna för sekretess och säkerhet vid behandling respekteras, i enlighet med artiklarna 16 och 17 i direktiv 95/46/EG.
10. Förslaget inför också en ny roll för nationella behöriga myndigheter: att övervaka efterlevnaden av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att garantera efterlevnaden. Denna roll är avgörande för ett effektivt genomförande av Sepa men kan också medföra omfattande behörighet för myndigheterna att behandla personuppgifter ytterligare. Även inom detta område måste de nationella behöriga myndigheternas åtkomst till personuppgifter bygga på respekt för nödvändighetsprincipen, proportionalitetsprincipen och principen om ändamålsbegränsning.
11. Förslaget bör inte införa alltför detaljerade bestämmelser om efterlevnad av principerna för uppgiftsskydd, som garanteras genom att all nationell behandling omfattas av nationella lagar om genomförande av direktiv 95/46/EG, men Europeiska datatillsynsmannen föreslår ändå vissa förtydliganden av texten.

2. SÄRSKILDA SYNPKUNKTER

2.1 Skäl 26

12. Europeiska datatillsynsmannen ser med tillfredsställelse att direktiv 95/46/EG nämns i skäl 26 i förslaget. För att avspegla att olika nationella lagar om genomförande av ett sådant direktiv är de lämpliga referenserna och betona att all uppgiftsbehandling måste utföras i enlighet med genomförandebestämmelserna skulle texten i skälet dock kunna ändras på följande sätt: "All behandling av personuppgifter som genomförs i enlighet med denna förordning ska följa relevanta nationella lagar om genomförande av direktiv 95/46/EG".

2.2 Artiklarna 6, 8, 9 och 10: nationella behöriga myndigheters befogenheter

13. Genom artikel 6 i förslaget införs ett förbud mot att införa multilaterala förmedlingsavgifter⁽¹⁾ per autogirering eller någon annan överenskommen ersättning med motsvarande syfte eller verkan. För autogireringar som inte kan genomföras korrekt av betaltjänstleverantören (avvisas, vägras, återsänds eller vänds, s.k. R-transaktion) får en multilateral förmedlingsavgift tillämpas under förutsättning att ett antal villkor är uppfyllda.
 14. Genom artikel 8 i förslaget införs skyldigheter för betalare som använder betalningar och betalningsmottagare som använder autogireringar. En betalare får inte vägra att göra betalningar till betalkonton hos betaltjänstleverantörer som är etablerade i en annan medlemsstat och som är nära⁽²⁾ i enlighet med artikel 3. En betalningsmottagare som tar emot medel på sitt betalkonto från andra betalkonton hos betaltjänstleverantörer i samma medlemsstat får inte vägra att ta emot autogireringar från betalkonton hos betaltjänstleverantörer som är etablerade i en annan medlemsstat.
 15. Enligt artikel 9 i förslaget ska medlemsstaterna utse behöriga myndigheter som ska se till att förordningen efterlevs. Myndigheterna ska ha de befogenheter som krävs för att utföra sina arbetsuppgifter. De ska också övervaka efterlevnaden och vidta alla åtgärder som krävs för att garantera förordningens efterlevnad. Enligt artikel 9.3 gäller vidare att om mer än en myndighet är behörig i frågor som omfattas av denna förordning på en medlemsstats territorium ska denna medlemsstat se till att dessa myndigheter har ett nära samarbete så att de effektivt kan uppfylla sina arbetsuppgifter. Genom artikel 10 införs en skyldighet för medlemsstaterna att fastställa bestämmelser om vilka sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av förordningen och vidta alla åtgärder som krävs för att se till dessa bestämmelser tillämpas. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.
 16. På grundval av dessa artiklar kommer nationella myndigheter att ha befogenhet att övervaka möjliga överträdelse av alla skyldigheter som ingår i förslaget och att tillämpa sanktioner, inbegripet sanktioner i samband med skyldigheten enligt artiklarna 6 och 8. Denna befogenhet kan potentiellt ha stora konsekvenser för integriteten ur dataskyddsperspektiv: myndigheterna kan ha allmän tillgång till information om alla överföringar (oavsett om de sker via betalning eller autogirering) av medel mellan enskilda för att kontrollera om multilaterala förmedlingsavgifter tas ut på ett olagligt sätt eller vid vägran som strider mot skyldigheterna i artiklarna 6 och 8. Denna befogenhet innefattar behandling av personuppgifter (namn på berörda fysiska personer, deras bankkontonummer och de belopp som ska tas emot eller överföras).
 17. All behandling av personuppgifter ska följa nationella lagar om genomförande av direktiv 95/46/EG, men datatillsynsmannen vill betona att övervakningskyldigheten bör bedömas redan i förslaget med tanke på att proportionalitets- och nödvändighetsprinciperna ska gälla enligt direktiv 95/46/EG (artikel 6.1 c). Särskilt med tanke på artiklarna 6 och 8 anser Europeiska datatillsynsmannen att det i detta avseende vore mer proportionerligt att införa ett system som innebär att behöriga myndigheters behandling av personuppgifter endast utlöses från fall till fall. Detta skulle innebära att myndighetens ingripande – och därmed behandlingen av en viss betalares och/eller betalningsmottagares personuppgifter – huvudsakligen skulle ske när det finns en särskild anledning, t.ex. om ett klagomål om en överträdelse av artikel 6 eller artikel 8 lämnats av en betalare eller betalningsmottagare, eller inom ramen för en målinriktad utredning på eget initiativ, eventuellt på grundval av information som lämnats av tredje part.
 18. Garantin för en effektiv efterlevnadskontroll skulle vara att en mekanism införs som gör att en klagande kan lämna ett klagomål eller en tredje part kan lämna information och snabbt få svar från myndigheten, eventuellt i form av en order till den andra parten att uppfylla skyldigheterna enligt artiklarna 6 och 8. Förslaget inför faktiskt redan i artikel 11 regler för lämpliga och effektiva förfaranden för klagomål och tvistlösning utanför domstol för att lösa tvister mellan betaltjänstanvändare och deras betaltjänstleverantörer (som omfattar fallet enligt artikel 6). För att uppmuntra till efterlevnad av artikel 8 utan att nationella myndigheter får bred allmän tillgång till personuppgifter föreslår Europeiska datatillsynsmannen att bestämmelsen i artikel 11 även omfattar tvister mellan betalare och betalningsmottagare.
 19. Datatillsynsmannen noterar också att övervakningen kan innefatta överföring av personuppgifter mellan behöriga nationella myndigheter i olika medlemsstater inom ramen för det samarbete som nämns i artikel 9.3. Med tanke på den omfattande befogenhet som beviljas nationella myndigheter för övervakning av efterlevnaden av förordningen (även om de begränsningar i samband med artiklarna 6 och 8 som föreslås ovan skulle införas) föreslår Europeiska datatillsynsmannen att texten uttryckligen nämner att överföring av personuppgifter mellan myndigheter måste ske med respekt för relevanta dataskyddsprinciper. Särskilt gäller att sådana överföringar inte bör vara massöverföringar
- ⁽¹⁾ En multilateral förmedlingsavgift är det belopp som betalningsmottagarens betaltjänstleverantör betalar till betalarens betaltjänstleverantör vid varje autogireringstransaktion.
- ⁽²⁾ Syftet med detta krav är att garantera att alla betaltjänstleverantörer som är nära för en betalning eller autogirering på nationell nivå även ska vara nära för transaktioner som initieras genom betaltjänstleverantörer som är etablerade i en annan medlemsstat (artikel 3 i förslaget).

av uppgifter utan endast bör ske i samband med särskilda fall där det redan finns en prima facie-misstanke om en möjlig överträdelse av förordningen. Därför skulle följande mening kunna läggas till i artikel 9.3: "Överföringar av personuppgifter mellan behöriga myndigheter inom ramen för ett sådant nära samarbete ska endast äga rum från fall till fall när det finns rimlig misstanke om överträdelse av förordningen och med respekt för nödvändighetsprincipen, proportionalitetsprincipen och principen om ändamålsbegränsning."

2.3 Bilaga

20. I bilagan till förslaget fastställs de tekniska krav som måste uppfyllas för betalningar och autogireringar enligt artikel 5 i förslaget. Syftet med att införa dessa krav är att ha harmoniserade identifierings- och kommunikationsformat som garanterar driftskompatibilitet för betalnings- och autogireringstransaktioner mellan medlemsstaterna.
21. I detta sammanhang utförs behandling av personuppgifter av intermediärer (betaltjänstleverantörerna) vid olika tillfällen ⁽¹⁾:
- Artikel 2 b: för betalningar är de uppgifter som ska överföras från betalaren till hans eller hennes betaltjänstleverantör och föras vidare i betalningskedjan till betalningsmottagaren: betalarens namn och/eller IBAN för betalarens konto, betalningsbeloppet, betalningsmottagarens namn och IBAN och eventuellt överföringsuppgifter.
 - Artikel 3 b: för autogirering är de uppgifter som ska överföras från betalningsmottagaren till hans eller hennes betaltjänstleverantör och sedan från den senare till betalarens betaltjänstleverantör med varje transaktion: uppgifter om fullmakten ⁽²⁾.
 - Artikel 3 g: för autogirering är de uppgifter som ska överföras från betalningsmottagaren till hans eller hennes betaltjänstleverantör och föras vidare i betalningskedjan till betalaren: betalningsmottagarens namn och IBAN för betalningsmottagarens konto, betalarens namn och IBAN för dennes betalningskonto.

22. Behandling av personuppgifter måste följa nationella lagar om genomförande av direktiv 95/46/EG, men i utkastet till förslaget nämns ändå bara att överföringar i förhållande till situation a) ovan ska tillhandahållas "i enlighet med kraven i den nationella lagen om genomförande av direktiv 95/46/EG". För att undvika felaktiga tolkningar föreslår Europeiska datatillsynsmannen att en sådan hänvisning till direktivet inkluderas även i förhållande till artikel 3 b och artikel 3 g. Om texten i skäl 26 ändrades enligt förslaget ovan skulle i stället lydelsen i artikel 2 b med hänvisning till direktiv 95/46/EG kunna uteslutas.

3. SLUTSATS

23. Europeiska datatillsynsmannen välkomnar den särskilda hänvisningen i förslaget till direktiv 95/46/EG. Han föreslår dock några smärre ändringar av texten för att förtydliga att dataskyddsprinciperna ska tillämpas på överföringar som omfattas av förslaget. Särskilt gäller följande:

— Skäl 26 bör avspegla att nationella lagar om genomförande av direktiv 95/46/EG är de lämpliga referenserna och betona att behandling av uppgifter måste följa dessa lagar.

— De nationella behöriga myndigheternas övervakningsbefogenheter i förhållande till skyldigheterna enligt artiklarna 6 och 8 bör begränsas till att fastställas från fall till fall, när rimlig misstanke föreligger om överträdelse av förordningen. För att uppmuntra till efterlevnad av artikel 8 bör den mekanism för klagomål och tvistlösning utanför domstol som föreskrivs i artikel 11 utvidgas till att gälla tvister mellan betalare och betalningsmottagare.

— Hänvisningar till direktiv 95/46/EG i bilagan bör harmoniseras för att undvika felaktig tolkning.

Utfärdad i Bryssel den 23 juni 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Biträdande Europeisk datatillsynsman

⁽¹⁾ Överföring av namn och IBAN äger rum direkt från betalningsmottagare till betalare vid betalning och från betalare till betalningsmottagare vid autogirering. I båda fallen ger det faktum att det är den registrerade som själv frivilligt överför sina uppgifter behandlingen legitimitet.

⁽²⁾ Sådant information kan innefatta betalarens namn, hans eller hennes adress, telefonnummer och andra uppgifter i samband med det kontakt som utgör skälet till överföringen av medel.

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

27 september 2011

(2011/C 284/02)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,3579	AUD	australisk dollar	1,3690
JPY	japansk yen	103,83	CAD	kanadensisk dollar	1,3842
DKK	dansk krona	7,4413	HKD	Hongkongdollar	10,5816
GBP	pund sterling	0,86980	NZD	nyzeeländsk dollar	1,7228
SEK	svensk krona	9,1774	SGD	singaporiensk dollar	1,7408
CHF	schweizisk franc	1,2232	KRW	sydkoreansk won	1 588,08
ISK	isländsk krona		ZAR	sydafrikansk rand	10,6747
NOK	norsk krona	7,7900	CNY	kinesisk yuan renminbi	8,6878
BGN	bulgarisk lev	1,9558	HRK	kroatisk kuna	7,4930
CZK	tjeckisk koruna	24,478	IDR	indonesisk rupiah	12 156,12
HUF	ungersk forint	286,36	MYR	malaysisk ringgit	4,2781
LTL	litauisk litas	3,4528	PHP	filippinsk peso	58,869
LVL	lettisk lats	0,7093	RUB	rysk rubel	43,3299
PLN	polsk zloty	4,3720	THB	thailändsk baht	41,891
RON	rumänsk leu	4,3033	BRL	brasiliansk real	2,4513
TRY	turkisk lira	2,5066	MXN	mexikansk peso	18,1259
			INR	indisk rupie	66,6390

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

V

(Yttranden)

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

STATLIGT STÖD – TYSKLAND

Statligt stöd SA.30743 (11/C) (f.d. N 138/10) – Finansiering av infrastrukturåtgärder på Leipzig/Halle flygplats (2)

Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2011/C 284/03)

Genom den skrivelse, daterad den 15 juni 2011, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
State aid Greffe
Kontor: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Synpunkterna kommer att meddelas Tyskland. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

FÖRFARANDE

Genom en skrivelse av den 12 april 2010 underrättade de tyska myndigheterna kommissionen, rättslig säkerhet, för planerade kapitaltillskott i Mitteldeutsche Flughafen AG (nedan kallad MFAG) och Flughafen Leipzig/Halle GmbH (nedan kallad FLH) från deras aktieägare⁽¹⁾, vilket ska kompensera kostnaderna för infrastrukturprojekt som kommer att utföras på flygplatsen Leipzig/Halle. Genom skrivelser av den 10 juni 2010 och den

26 november 2010 begärde kommissionen in ytterligare upplysningar om den anmälda åtgärden. Den 29 september 2010, 4 januari 2011 och 26 april 2011 lämnade de tyska myndigheterna in ytterligare uppgifter.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

De anmälda infrastruktur- och infrastrukturrelaterade projekten berör särskilt bullerbekämpning, uppförandet av avsningsområden, taxibanor och broar, utvidgning av plattor och hangarer, uppförandet av en ny flygterminal och små flygplansstall, kostnadsplanering för utvidgning av den södra och norra banan, boskapsfarm, specialiserade säkerhetslokaler och kontrollstationer. Den totala investeringskostnaden beräknas vara 255,6 miljoner EUR. Byggnadsarbetena har redan påbörjats.

⁽¹⁾ FLH är dotterbolag till MFAG som innehar 94 % ägarandelar i FLH. Övriga delägare är delstaten Sachsen, provinsen Nordsachsen och staden Schkeuditz. Aktieägare i MFAG är delstaten Sachsen (74 %), delstaten Sachsen-Anhalt (18,54 %), staden Dresden (2,52 %), staden Halle (0,2 %) och staden Leipzig (2,1 %). MFAG har inga privata aktieägare.

De i infrastruktur- och infrastrukturellerade projekten har först finansierats genom lån från aktieägare (beviljade från 2006 fram till idag) vilka kommer att omvandlas till kapital endast efter Europeiska kommissionens godkännande av finansiering för infrastrukturprojektet. Basutlåningsräntan är [< 12]-månaders Euribor. Riskpremien fastställs från avrundade genomsnittsräntor (under 100 räntepunkter) erbjudna av tre banker.

De anmälda infrastrukturåtgärderna och deras finansiering (lån från aktieägare och kapitalinskott) går utöver vad som anges i kommissionens beslut 2008/948/EG från den 23 juli 2008 ⁽¹⁾.

BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERN

Stöd i form av lån från aktieägare

De tyska myndigheterna anser att lån från aktieägare inte innehåller som statligt stöd eftersom de planerade investeringarna, efter vad som uppgivits, uppfyller villkoren för säkerhetsåtgärderna. Vidare anser de att lånen beviljades på marknadsmässiga villkor.

Kommissionen tvivlar för närvarande på de planerade projektens säkerhetsanknytning och huruvida lånen från aktieägarna beviljades på marknadsmässiga villkor. Kommissionen kan därför inte fastslå att de inte innehåller statligt stöd. De tyska myndigheterna har för det första inte tillhandahållit en värdering av FLH. De har dessutom endast tillhandahållit ett protokoll över ett telefonsamtal med en bank, vilket visar att MFAG innehar samma värdering som delstaterna. Enligt referensräntemeddelandet ligger riskpremier som understiger 100 räntepunkter under riskmarginalen. Kommissionen tvivlar även på om användningen av [< 12]-månaders Euriborränta är berättigad här eftersom den räntan normalt är lägre än räntesatser med längre löptider.

Stöd i form av kapitalökning

De tyska myndigheterna anser att finansiering av infrastruktur inte är en ekonomisk verksamhet. Tribunalen bekräftar i sin dom om "flygplatsen Leipzig-Halle" ⁽²⁾ att det är en ekonomisk verksamhet att driva en flygplats till vilket uppförandet av infrastruktur på flygplatsen nödvändigtvis tillhör. Kommissionen antar preliminärt att kapitalökningen innefattar statligt stöd då de tyska myndigheterna angav att kapitalökningen gjordes utan en bakomliggande verksamhetsplan eller långsiktiga möjligheter till lönsamhet.

Stödets förenlighet

Kommissionen anser i detta skede att kriterierna avseende nödvändighet och proportionalitet ger upphov till allvarliga betänk-

ligheter. Flygplatsen Leipzig/Halle drivs av FLH och tillhör kategori C, en "stor regional flygplats" i 2005 års flygplansriktlinjer ⁽³⁾. Flygplatsen Leipzig/Halle fungerar främst som fraktflygplats för DHL Express, Lufthansa Cargo och andra flygfraktföretag efter konstruktionen av den södra banan 2008. Under 2009 transporterades cirka 523 000 ton last. Den anmälda stödnivån uppgår till 100 %.

De tyska myndigheterna har för närvarande inte tillhandahållit bevis i form av en verksamhetsplan på att en hundraprocentig stödnivå är nödvändig och proportionell för flygplatsen. Kommission kan därför inte för närvarande korrekt bedöma marknadsstöringen i det aktuella fallet.

Några av investeringsprojekten har dessutom redan genomförts. Detta ger upphov till allvarliga tvivel om stödets nödvändighet då mottagaren har kunnat finansiera infrastrukturprojekten ifråga utan statliga medel.

Kommissionen anser vidare att några av åtgärderna ifråga verkar uppfylla standarder eller andra obligatoriska krav som ställs på en flygplats verksamhet eller dess dagliga drift. Kommissionen tvivlar därför på om stödet uppfyller kriteriet på nödvändighet och proportionalitet i detta avseende.

Slutsats

Mot bakgrund av ovanstående finner kommissionen att villkoren för förenlighet i enlighet med 2005 års flygplansriktlinjer inte har uppfyllts i det här fallet. Kommissionen anser preliminärt att stödet inte uppfyller kriteriet för nödvändighet och proportionalitet i detta avseende. Kommissionen tvivlar därför på om finansieringen av de anmälda infrastrukturåtgärderna kan betraktas som förenliga med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c FEUF.

Åtgärderna tycks inte omfattas av undantagsbestämmelserna i fördraget. Kommissionen kan därför för närvarande inte utesluta att de inbegriper olagligt och oförenligt statligt stöd.

SJÄLVA SKRIVELSE

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

⁽¹⁾ EUT L 346, 23.12.2008, s. 1.

⁽²⁾ De förenade målen T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH och T-443/08 Freistaat Sachsen und Land Sachsen –Anhalt mot Europeiska kommissionen, (nedan kallad mål Leipzig/Halle, [2011], ännu inte publicerad i REG, se även mål T-128/98 Aéroports de Paris mot kommissionen [2000] REG 11-3929, bekräftat av domstolen, mål C-82/01P, REG 2002, s. I-9297, och mål T-196104 Ryanair mot kommissionen [2008], REG 11-3643, punkt 88.

⁽³⁾ EUT 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 ⁽¹⁾, Lufthansa Cargo und andere Frachtunternehmen. 2009 wurden etwa 524 000 Tonnen transportiert.

2.1. Die Infrastrukturprojekte im Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1

Gesellschafterdarlehen an die MFAG

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

Tabelle 2

Gesellschafterdarlehen an die FLH

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

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

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

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

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

Finanzierung durch Kapitalzuführungen

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

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

33. Die Kapitalzuführungen selbst sind noch nicht erfolgt.

3. BEIHILFENRECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

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

3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

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

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

Konzept des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

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

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

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

d) M7 – Ergänzung von Enteisungsflächen:

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

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

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

e) M8 – Heliport:

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

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

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

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

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

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

⁽⁴⁾ [...]

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

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

⁽¹⁾ [...]

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

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

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

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

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

⁽³⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

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

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

Schlussfolgerung

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

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

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

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

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

Wirtschaftlicher Vorteil

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

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

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

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

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

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

Selektivität

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

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

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

Schlussfolgerung

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

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

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

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

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

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

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schlussfolgerung

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

4. BESCHLUSS

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

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

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

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

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

Förhandsanmälan av en koncentration
(Ärende COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV)

(Text av betydelse för EES)

(2011/C 284/04)

1. Kommissionen mottog den 21 september 2011 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽¹⁾, genom vilken företaget ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG (ECE, Tyskland), ytterst kontrollerat av Alexander Otto och Metro Group Asset Management Services (MAMS, Tyskland) som är ett helägt dotterbolag till Metro AG (Metro, Tyskland), på det sätt som avses i artikel 3.1 b i EG:s koncentrationsförordning, förvärvar gemensam kontroll över företaget MEC Metro-ECE Centermanagement GmbH & Co. KG (MEC, Tyskland), genom förvärv av aktier i ett nyskapat företag som utgör ett gemensamt företag.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

- ECE: Rådgivning och verksamhetsskötsel när det gäller köp, utveckling, planering och byggnation av affärslokaler och andra fastigheter samt uthyrning, förvaltning, drift och försäljning av fastigheter,
- MAMS: Grundläggande tjänster till Metro-koncernen inom förvaltning, utveckling, uthyrning, byggnation och drift av fastigheter som ingår i Metro-koncernens fastighetsportfölj,
- MEC: Egendomsförvaltning inom detaljhandeln.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av EG:s koncentrationsförordning, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna ska ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax (+32 22964301), per e-post till COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eller per post, med angivande av referens COMP/M.6400 – ECE/Metro/MEC JV, till:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registratorskontoret "Företagskoncentrationer och -fusioner"
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1 (EG:s koncentrationsförordning).

ÖVRIGA AKTER

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Offentliggörande av en ansökan i enlighet med artiklarna 7.5 och 6.2 i rådets förordning (EG) nr 510/2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel

(2011/C 284/05)

Genom detta offentliggörande tillgodoses den rätt att göra invändningar som fastställs i artikel 7 i rådets förordning (EG) nr 510/2006 ⁽¹⁾. Invändningar måste komma in till kommissionen senast sex månader efter dagen för detta offentliggörande.

SAMMANFATTNING

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 510/2006**”KRAŠKI PRŠUT”****EG nr: SI-PDO-005-0417-29.10.2004****SUB () SGB (X)**

I denna sammanfattning anges de viktigaste uppgifterna i produktspecifikationen i informationssyfte.

1. Behörig myndighet i medlemsstaten:

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

Tfn +386 14789109
Fax +386 14789055
E-post: varnahrana.mkgp@gov.si

2. Grupp:

Beteckning: GIZ Kraški pršut
Adress: Šepulje 31
SI-6210 Sežana
SLOVENIJA

Tfn +386 57310300
Fax +386 57310330
E-post: —
Sammansättning: Producenter/bearbetningsföretag (X) Annan ()

3. Produkttyp:

Klass 1.2. Köttprodukter (värmebehandlade, saltade, rökta osv.)

4. Produktspecifikation:

(sammanfattning av kraven enligt artikel 4.2 i förordning (EG) nr 510/2006)

4.1 Beteckning:

”Kraški pršut”

⁽¹⁾ EUT L 93, 31.3.2006, s. 12.

4.2 Beskrivning:

Kraški pršut är en lufttorkad lagrad köttprodukt framställd av hela färska skinkor från grisar.

En utmärkande egenskap hos "Kraški pršut" är dess igenkännbara standardiserade form. Färska skinkor förädlas utan fötterna, men med svål och eventuellt fett. En skinka måste i färskt tillstånd väga minst 9 kg. Muskelköttet sträcker sig 5–7 cm från under lårbenshuvudet (Caput ossis femoris). På skinkans insida är muskelköttet öppet, svål och fett skärs bort en aning mer mot skanken.

De gynnsamma klimatförhållandena i Kras (Karst) gör att man kan torka hela skinkor. Torrslutning med uteslutande grovkornigt havssalt är typiskt för "Kraški pršut". Produktens organoleptiska egenskaper, nämligen en låg fukthalt till följd av torkning, utvecklas under en tillräckligt lång torknings- och mognadsperiod. Skinkan har normalt sett en något högre salthalt (upp till 7,4 %), och skivorna känns fastare i munnen. Torkningsgraden och en tillräcklig mognadsperiod ger skinkan dess typiska färg i snittytan, där den är rosaröd med mörkare toner kring kanterna. Produkten har en intensiv arom och smak. Dess pikanta arom är typisk för mognadsgraden och skiljer produkten från andra skinkor.

4.3 Geografiskt område:

Kras-området ligger i västra delen av centrala Primorska. "Kraški pršut" saltas, torkas och mognar i det begränsade Kras-området där skinkorna traditionellt sett framställs.

Gränserna till detta område löper från Kostanjevica na Krasu till Opatje Selo, därifrån till gränsen mellan Slovenien och Italien och utmed den gränsen till gränsstationen Lipica, därifrån utmed vägen till Lokev, via den staden, sedan utmed vägen till Divača, därifrån till byn Brestovica pri Povirju och byarna Štorje, Kazlje, Dobravlje, Ponikve och Kobdilj, genom Mali Dol till Škrbina, Lipa och Temnica och tillbaka till Kostanjevica na Krasu.

4.4 Bevis på ursprung:

Alla producenter av "Kraški pršut" måste framställa skinkan inom det geografiska område som fastställts för produktionen av denna skyddade geografiska beteckning. För att garantera produktens spårbarhet och kvalitet ska alla produktionssteg äga rum i det geografiska området. Producenter och anläggningar där "Kraški pršut" framställs förs upp i ett register. Mängden "Kraški pršut" som produceras registreras för varje producent. Alla produktionssteg övervakas av det kontrollorgan som anges i punkt 4.7 och som är ackrediterat i enlighet med den europeiska standarden EN 45011.

Före saltningen brännmärks skinkorna på en synlig plats på svålen. Märket omfattar serienummer, dag, månad och år. Dessa uppgifter är obligatoriska och ingår i kontrollen av produktionsprocessen som helhet och i spårbarheten. För varje producent registreras antalet skinkor i varje parti. Partinumret följs av uppgifter om kontroller av viktiga produktionsprocesser.

Efter torkning och mognad genomgår skinkorna sensorisk provning och laboratorieanalys för att kontrollera deras kvalitet, och märks sedan med "Kraški pršut"-märket. Hela skinkor, halva skinkor och kvartsskinkor brännmärks med "Kraški pršut"-märket och produktnumret på svålen. Brännmärkningen garanterar produktens kvalitet, och visar att den framställts i det fastställda geografiska området i enlighet med specifikationerna och under föreskriven kontroll.

4.5 Framställningsmetod:

— Ingen särskild grisras specificeras för framställningen av "Kraški pršut".

— Färska skinkor samlas in minst 24 och högst 120 timmar efter slakt, men skadade skinkor och skinkor som väger mindre än 9 kg sorteras ut. Skinkorna bevaras kylda vid -1 °C to $+4\text{ °C}$. De får inte frysas. Fettsvålen som täcker utsidan av den färska kantskurna skinkan, mätt från under lårbenshuvudet (Caput ossis femoris), ska minst vara 10 mm tjock.

- Saltningens start markeras med en brännmärkning som anger dag, månad, år och parti.
- Torrsaltning: skinkan gnids in, blod tappas av, grovt havssalt används. Saltmängden bestäms av skinkans vikt.
- De saltade skinkorna placeras på hyllor.
- Saltning och eftersaltning sker vid en temperatur på + 1 °C + 4 °C. Processens längd bestäms av skinkans vikt.
- Saltet avlägsnas från skinkorna.
- Skinkorna kyltorkas vid en temperatur på + 1 °C + 5 °C.
- Kyltorkning i svagt cirkulerande luft med en temperatur på + 1 °C + 7 °C. Hela kyltorkningen, inbegripet saltning, tar minst 75 dagar, och man uppnår en torrhetsgrad på minst 16 %.
- Skinkorna tvättas i hett vatten och torkas av. Sedan förbereds de för torkning och mognad.
- Muskelköttet kring lårbenshuvudet (Caput ossis femoris) kantskärs, liksom även vid behov ställen där höftbenet avlägsnats.
- Torkning/mognad vid temperaturer mellan + 12 °C och + 18 °C. Om skinkorna vägde 9 kg i början av processen ska hela produktionsprocessen minst ta 12 månader. Om skinkorna väger mer blir perioden proportionellt längre.
- Muskelköttet smörjs vid flera tillfällen under torknings-/mognadsprocessen. Smörjningsbehovet beror på vattenhalten, aw-värdet och den torrhetsgrad som uppnåtts. För smörjning används flott med tillsats av salt, peppar, mjöl och (vid behov) antioxidanter.
- Den uppnådda torrhetsgraden mäts och ska minst vara 33 % av skinkornas ursprungsvikt.
- De mognade skinkorna lagras torrt i väl ventilerade utrymmen. Skinkor och skurna skinkor, vakuumpförpackade eller förpackade i kontrollerad atmosfär bevaras vid en temperatur på högst + 8 °C.
- Sensorisk provning för att kontrollera aromen genomförs genom att spetsen av en hovslagarsyl förs in i muskelköttet.
- Laboratorieanalyser genomförs för att fastställa salthalten (som maximalt för vara 7,4 %) och aw-värdet (som inte får överstiga 0,93).

För att garantera kvaliteten och de särskilda framställningsförfarandena får "Kraški pršut" endast urbanas, styckas (i halv- eller kvartsstycken) och förpackas för återförsäljning i anläggningar som godkänts för framställning av "Kraški pršut". För att garantera mikrobiologisk säkerhet och skydda skinkans typiska organoleptiska egenskaper (arom, färg och konsistens) får endast dessa anläggningar skära skinkan och förpacka skivorna i vakuumpförpackning eller kontrollerad atmosfär.

4.6 Samband:

Den geografiska beteckningen grundar sig främst på traditionen att framställa "Kraški pršut" och dess mångåriga goda rykte.

Kras (Karst) är en plåtå med mycket mångfaldigt landskap i sydvästra Slovenien. Det utgör en avgränsad naturlig enhet som tydligt skiljer sig från andra angränsande områden. Kras var den första regionen i Europa, och i hela världen, som beskrevs som ett område med karstegenskaper. Marken är kalkhaltig, och den odlingsbara delen, "rödjorden", ger endast blygsamma skördar. I Kras möts det milda Medelhavsklimatet och kall fastlandsluft som blåser ned från nordöst mot Triestebukten: den s.k. Bora. Krasplåtåns mångfald och det närbelägna havet gör att det alltid blåser och att den relativa luftfuktigheten är ganska låg. Detta, tillsammans med markens beskaffenhet och växtligheten har sedan gammalt skapat ett gynnsamt mikroklimat för torkning av kött.

Den framgång som skinkproduktionen i dag har i Kras beror på de traditionella metoder som producenterna använder. Kötttorkning förekom förmodligen redan när Kras först befolkades. När Trieste växte till ett stadscentrum och vägar uppstod som passerade genom Kras, t.ex. vägen mellan Trieste och Wien, ökade efterfrågan efter skinka bland handlare och värdshusvärdar. Samtidigt ökade skinkans rykte, och därmed intresset för "Kraški pršut".

1689 skrev Valvasor om befolkningen i Kras:

"Dessa människor klarar sig bäst de kan och lever fattigt. De är lyckliga om de har en bit fläsk (som de kan smälta tack vare det hårda arbete de utför), lite lök och en bit enkelt, grovt mörkt bröd. På sina håll har de stor brist på ved, och särskilt på sommaren saknar de ofta färskt vatten." (Rupel, 1969)

1960 skrev A. Melik i "Slovensko Primorje":

"Grisuppfödning är mycket utbredd i Kras. Alla jordbrukare vill kunna slakta grisar för eget behov. Grisuppfödning hänger samman med livsmedelsproduktion i marknadsträdgårdar och på åkrar. Vintertemperaturen är gynnsam, och köttet bevara 'rått', torkat i form av 'Kraški pršut'."

Under århundradena har teknik och erfarenhet utvecklats och blivit tradition. Befolkningen i Kras använder alltid torrsaltningssmetoden när de torkar kött, och de använder måttliga mängder salt, så att produkterna får rätt balans mellan salta och sötma. Skinkor och bogar saltas hela. I andra områden i Slovenien styckas skinkorna normalt sett i mindre bitar som läggs i saltlake, med en kombination av torr- och våtsaltning.

Strävan efter kvalitet förutsätter stränga normer och ständig övervakning under hela framställningsprocessen. Enskilda personers stora insatser har skapat erfarenheter som har blivit tradition. De olika produktionsstegen under naturliga klimatförhållanden leder till att skinkan under mognaden utvecklar sin typiska organoleptiska egenskaper: sin doft, sin smak, sin färg och sin konsistens. Dessa egenskaper har blivit norm och bidrar till det goda rykte som "Kraški pršut" har. Det är ett exempel på samspel mellan människa och natur. Erfarenhetsbaserat kunnande har utvecklats i området, och ger "Kraški pršut" dess kända form och organoleptiska egenskaper.

En organiserad upphandling av skinkor ägde rum 1953. Jordbrukarkooperativen köpte då årligen 3 000–4 000. Skinkorna köptes från bönderna i den omgivande Kras-regionen. De vägde minst 8 kg, och torkning och mognad tog 18 månader. En del av skinkorna exporterades till den italienska marknaden. Vårdshus och hotell i Slovenien köpte också skinka, som de använde i sitt utbud. För att tillfredsställa efterfrågan på marknaden tog kooperativ och företag upp produktionen. Från 1963 till slutet av 1977 användes exakt samma metoder för saltning, rökning och torkning som på gårdarna. 1963 var det år då skinkorna började märkas som "Kraški pršut".

1977 inleddes en ny era i produktionen av "Kraški pršut" och andra torkade köttspecialiteter, när producenterna började driva skinkframställningsenheter med särskild teknik (s.k. pršutarne). Skinkans typiska utseende och organoleptiska egenskaper speglar Kras-regionens gastronomi.

4.7 Kontrollorgan:

Beteckning: Bureau Veritas d.o.o.
Adress: Linhartova 49a
SI-1000 Ljubljana
SLOVENIJA

Tfn +386 14757670
Fax +386 14747602
E-post: info@bureauveritas.si

4.8 Märkning:

Märkningen anbringas genom brännmärkning på svålen till hela skinkor med ben, urbanad skinka och halva skinkor och kvartsskinkor.

En igenkännbar facett av "Kraški pršut" är dess logotyp i form av en stiliserad skinka med texten "Kraški pršut". Logotypen åtföljs av producentens nummer. Logotypen återfinns på etiketten på färdiga produkter som hela skinkor med ben, urbanad skinka och halva skinkor och kvartsskinkor samt skinka som vakuumpförpackats eller förpackats i kontrollerad atmosfär.

"Kraški pršut" märks dessutom med texten "skyddad geografisk beteckning" eller motsvarande gemenskapssymbol, certifikatnumret samt Sloveniens kvalitetssymbol.

Meddelande till Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed och Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim som genom kommissionens förordning (EU) nr 960/2011 lagts till i den förteckning som avses i artiklarna 2, 3 och 7 i rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med nätverket al-Qaida associerade personer och enheter

(2011/C 284/06)

1. Genom gemensam ståndpunkt 2002/402/Gusp⁽¹⁾ uppmanas unionen att frysa tillgångar (även kallade *penningmedel*) och ekonomiska resurser som tillhör medlemmar av al-Qaida-organisationen samt andra personer, grupper, företag och enheter som är associerade med dem, enligt den förteckning som upprättats i enlighet med UNSCR 1267(1999) och 1333(2000) och som ska uppdateras regelbundet av den FN-kommitté som inrättats genom UNSCR 1267(1999).

Den förteckning som upprättats av FN-kommittén omfattar

- al-Qaida,
- fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ som är associerade med al-Qaida, och
- juridiska personer, enheter och organ som ägs eller kontrolleras av, eller som på annat sätt stöder, någon av dessa associerade personer, enheter, organ och grupper.

Sådana handlingar eller sådan verksamhet som anger att en person, en grupp, ett företag eller en enhet är "associerad med" al-Qaida omfattar följande:

- a) Deltagande i finansiering, planering, underlättande, förberedande eller genomförande av handlingar eller verksamhet som företas av, tillsammans med, i namnet av, på vägnar av eller till stöd för al-Qaida alternativt celler, filialer, utbrytargrupper eller avknoppningar till denna organisation.
- b) Tillhandahållande, försäljning eller överförande av vapen och därtill hörande materiel till någon av dessa.
- c) Rekrytering till någon av dessa.
- d) Annat stöd till deras handlingar eller verksamhet.

2. Den 15 september 2011 beslutade FN-kommittén att lägga till Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed och Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim i förteckningen i fråga. Var och en av dem får när som helst lämna in en begäran till FN:s ombudsperson, tillsammans med styrkande handlingar, om att beslutet att föra upp vederbörande i FN:s förteckning ska omprövas. En sådan begäran ska ställas till följande adress:

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

För ytterligare information se <http://www.un.org/sc/committees/1267/delisting.shtml>

3. Som en följd av det FN-beslut som avses i punkt 2 har kommissionen antagit förordning (EU) nr 960/2011⁽²⁾, som ändrar bilaga I till rådets förordning (EG) nr 881/2002 om införande av vissa särskilda restriktiva åtgärder mot vissa med nätverket al-Qaida associerade personer och enheter⁽³⁾. Genom ändringen, som görs med stöd av artiklarna 7.1 a och 7a.1 i förordning (EG) nr 881/2002, läggs Hassan Muhammad Abu Bakr Qayed och Abd Al-Rahman Ould Muhammad Al-Husayn Ould Muhammad Salim till i förteckningen i bilaga I till förordningen (nedan kallad *bilaga I*).

⁽¹⁾ EGT L 139, 29.5.2002, s. 4.

⁽²⁾ EUT L 252, 28.9.2011, s. 8.

⁽³⁾ EGT L 139, 29.5.2002, s. 9.

De personer och enheter som läggs till i bilaga I omfattas av följande åtgärder enligt förordning (EG) nr 881/2002:

1. Frysning av alla tillgångar och ekonomiska resurser som tillhör eller ägs eller innehas av de berörda personerna och enheterna samt förbud (för alla) mot att direkt eller indirekt göra tillgångar och ekonomiska resurser tillgängliga för, eller till förmån för, de berörda personerna och enheterna (artiklarna 2 och 2a ⁽¹⁾).
2. Förbud mot att direkt eller indirekt bevilja, sälja, tillhandahålla eller överföra teknisk rådgivning, tekniskt stöd eller teknisk utbildning som rör militär verksamhet till de berörda personerna och enheterna (artikel 3).
4. I artikel 7a i förordning (EG) nr 881/2002 ⁽²⁾ föreskrivs ett förfarande för omprövning om någon som har uppförts på förteckningen lägger fram synpunkter på skälen till att vederbörande förts upp på förteckningen. De personer och enheter som genom förordning (EU) nr 960/2011 läggs till i bilaga I får begära information från kommissionen om skälen till att de förts upp på förteckningen. En sådan begäran ska ställas till följande adress:

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

5. De berörda personerna uppmärksammas också på möjligheten att väcka talan mot förordning (EU) nr 960/2011 vid Europeiska unionens tribunal enligt villkoren i artikel 263 fjärde och sjätte stycket i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
6. De personer och enheter som har lagts till i bilaga I uppmärksammas på möjligheten att vända sig till de behöriga myndigheterna i medlemsstaten/medlemsstaterna i fråga, enligt förteckningen i bilaga II till förordning (EG) nr 881/2002, med en ansökan om tillstånd att få använda frysta tillgångar och ekonomiska resurser för grundläggande behov eller särskilda betalningar enligt artikel 2a i den förordningen.

⁽¹⁾ Artikel 2a infördes genom rådets förordning (EG) nr 561/2003 (EUT L 82, 29.3.2003, s. 1).

⁽²⁾ Artikel 7a infördes genom rådets förordning (EU) nr 1286/2009 (EUT L 346, 23.12.2009, s. 42).

PRENUMERATIONSPRISER 2011 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	770 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>

