II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1469 НА КОМИСИЯТА

от 23 юли 2014 година

относно държавна помощ № SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Германия — Финансиране на инфраструктурни проекти на летище Лайпциг/Хале (2)

(нотифицирано под номер C(2014) 5071)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него ([1]),

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената(ите) по-горе разпоредба(и) ([2]),

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 12 април 2010 г. Германия уведоми Комисията с оглед на правната сигурност за планирано вливане на капитал в Mitteldeutsche Flughafen AG („MFAG“) и Flughafen Leipzig/Halle GmbH („FLH“). Освен това Германия уведоми Комисията, че вливанията на капитал, за които е изпратено уведомление, подлежат на одобрение от страна на последната. Междувременно финансирането на проекта ще се осъществи чрез заеми от акционерите, за които се твърди, че са отпуснати при пазарни условия.

(2) С писма от 10 юни 2010 г., 26 ноември 2010 г. и 3 март 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация относно мерките, за които е изпратено уведомление (включително за условията на заемите от акционерите). На 29 септември 2010 г., 4 януари 2011 г. и 26 април 2011 г. Германия предостави допълнителна информация.

(3) С писмо от 15 юни 2011 г. Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора („решението за откриване на процедурата“) по отношение на заемите от акционерите и вливанията на капитал в полза на FLG. На 15 август 2011 г. Германия представи мненията си по отношение на решението за откриване на процедурата.

(4) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([3]). Комисията покани заинтересованите страни да представят своите мнения по отношение на въпросните мерки в рамките на един месец след публикуването.

([1]) Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договорът“). Двете групи разпоредби по същество са идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позоваванията съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. С Договора се въвеждат също някои промени в терминологията, като „Общност“ се заменя със „Съюз“, а „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. В настоящото решение ще бъде използвана терминологията на Договора.

([2]) ОВ C 284, 28.9.2011 г., стр. 6.

([3]) Вж. бележка под линия 2.

(5) Комисията получи мненията на 34 заинтересовани страни по въпроса. Тя препрати тези мнения на Германия на 21 ноември 2011 г. Германия получи възможност за отговор на тези мнения в рамките на един месец. Комисията получи становищата на Германия на 20 декември 2011 г.

(6) На 14 март 2012 г. Комисията изпрати искане за информация. На 26 април 2012 г. Комисията получи отговора на Германия.

(7) Комисията поиска допълнителна информация на 15 май 2012 г., 20 юли 2012 г. и 21 декември 2012 г. Германия отговори с писма от 28 юни 2012 г., 10 септември 2012 г. и 15 януари 2013 г.

(8) На 31 март 2014 г. Комисията прие Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ([4]), заменящи Насоките за въздухоплаването от 1994 г. ([5]) и Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ([6]). На 15 април 2014 г. беше публикувано обявление в *Официален вестник на Европейския съюз*, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха поканени да представят мнения относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в този случай в срок от един месец от датата на публикуване на Насоките ([7]).

(9) На 14 април 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация относно прилагането на общите принципи за оценката на съвместимостта на помощта в контекста на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Германия отговори с писма от 19 май 2014 г., 26 май 2014 г., 10 юли 2014 г. и 11 юли 2014 г.

(10) С писмо от 17 юли 2014 г. Германия се съгласи с приемането на и уведомяването за настоящото решение на английски език.

2. **ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ**

2.1. КОНТЕКСТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО И НА ИНФРАСТРУКТУРНИЯ ПРОЕКТ

2.1.1. **Летище Лайпциг/Хале**

(11) Летище Лайпциг/Хале е разположено в провинция Саксония в Централна Германия. Летището се експлоатира от FLH ([8]) — дъщерно дружество на MFAG ([9]). MFAG е холдингово дружество с три дъщерни дружества (FLH, Dresden Airport GmbH и PortGround GmbH).

(12) След обединението на Германия е приложен генерален план за развитие на летището. Планът предвижда бъдещото изграждане на система от две писти. През 1997 г. е одобрено изграждането на северната писта. През 2004 г. акционерите решават да финансират изграждането на южната писта. ([10])

(13) След началото на експлоатацията на южната писта през 2007 г. DHL Express премества своята европейска дейност от Брюксел в Лайпциг. Освен от DHL Express Лайпциг/Хале се обслужва и от Lufthansa Cargo и други авиокомпании за въздушен превоз на товари. В резултат на това през 2011 г. летище Лайпциг/Хале става второто по големина летище за въздушен превоз на товари в Германия (след летище Франкфурт/Майн). В таблица 1 се обобщава развитието на въздушния превоз на пътници и товари на летището от 2006 г. насам.

([4]) Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпании (ОВ C 99, 4.4.2014 г., стр. 3).
([5]) Насоки за прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП относно държавните помощи в сектора на въздухоплаването (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5).
([6]) Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, оперираци на регионални летища (ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1).
([7]) ОВ C 113, 15.4.2014 г., стр. 30.
([8]) Основният акционер във FLH е Mitteldeutsche Flughafen AG, което притежава дял от 94 % във FLH. Останалите дялове са собственост на Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachen и Stadt Schkeuditz. Няма частни акционери.
([9]) Акционери в MFAG са: Freistaat Sachsen със76,64 процента, Land Sachsen-Anhalt с 18,54 %, Stadt Dresden с 2,52 %, Stadt Halle с 0,2 %, Stadt Leipzig с 2,1 %. Няма частни акционери.
([10]) Капиталовите вноски от публични акционери във FLG за финансиране на изграждането на новата южна писта и на други мерки в размер до 350 млн. евро, за които е взето решение преди 2006 г., вече са оценени и за тях е установено в Решение 2008/948/ЕО на Комисията от 23 юли 2008 г. по дело C 48/06 (ex N 227/06) (ОВ L 346, 23.12.2008 г., стр. 1), че са съвместими с вътрешния пазар, поради което те не са обект на настоящото разследване.

Таблица 1

Развитие на въздушния превоз на пътници и товари на летище Лайпциг/Хале в периода 2006—2013 г.

Година	Развитие по отношение на пътниците	Развитие на услугите за въздушен превоз на товари и пощенските услуги в тонове	Движение на въздухоплавателните средства (товари и пътници)
2006 г.	2 348 011	29 330	42 417
2007 г.	2 723 748	101 364	50 972
2008 г.	2 462 256	442 453	59 924
2009 г.	2 421 382	524 084	60 150
2010 г.	2 352 827	663 059	62 247
2011 г.	2 266 743	760 355	64 097
2012 г.	2 286 151	863 665	62 688
2013 г.	2 240 860	887 101	61 668

Източник: Летище Лайпциг Хале (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Преглед на програмата за инвестиции в инфраструктура**

(14) Заемите от акционерите и вливанията на капитал са насочени към финансирането на инфраструктурата и свързаните с нея мерки, обобщени в таблица 2 и възлизащи на 255,6 млн. евро.

Таблица 2

Преглед на програмата за инвестиции в инфраструктура на летище Лайпциг/Хале

Номер	Описание	Разходи, предвидени в бюджета/очаквани разходи (в евро)
M1	Придобиване на земя/преместване/намаляване на шума/планиране на опазването на околния ландшафт	[…] (*)
M2	Конструкция за изпитване на двигатели	[…]
M3	Пътека за рулиране и мост E7	[…]
M4	Разширяване на северната писта за излитане и кацане: разходи за планиране	[…]
M5	Разчистване на площадката в готовност за изграждане на пътека за рулиране „Виктор“ плюс нови сгради на противопожарната служба/многоцелеви хангар	[…]
M6	Паралелна пътека за рулиране „Виктор“	[…]
M7	Допълнителни зони за обезледеняване	[…]
M 8	Хеликоптерна зона	[…]
M 9.1 — M 9.4	Допълнителни инфраструктурни мерки: Възстановяване на пункт за проверка I Функционална сграда за сигурност Доставка на технически средства Ветеринарна зона	[…]

Номер	Описание	Разходи, предвидени в бюджета/очаквани разходи (в евро)
M 10	Допълнително намаляване на нивото на шума	[…]
M11	Развитие на наземните съоръжения в югоизточната зона фаза I	[…]
M12	Процедура за одобрение на планирането за разширяване на южната писта	[…]
M13	Разширяване на южната стоянка	[…]
M14	Разширяване на източната стоянка	[…]
M15	Приспособяване на инфраструктурата	[…]
M 16	Допълнителни инфраструктурни мерки: Разширяване на хангара в северната зона (M16.1) Строителство на нов авиационен терминал и на помещения за малки самолети (M16.2)	[…]
	Общо	**255,625 млн.**

(*) представлява професионална тайна

(15) M1 — Широкообхватни мерки за намаляване на шума (в т.ч. придобиване на земя, преместване, планиране на опазването на околния ландшафт): съгласно решението за одобрение на планирането за южните писта и стоянки ([11]) летище Лайпциг/Хале трябва да изпълни мерки за намаляване на шума в нощната защитена зона. Тази нощна защитена зона е трябвало да покрие площ от около 211 km^2 с около 6 000 жилищни сгради. След първото преизчисление за нощната защитена зона, извършено в края на февруари 2009 г., първоначалната защитена площ се налага да бъде разширена с допълнително около 4 000 жилищни сгради.

(16) M2 — Конструкция за изпитване на двигатели: нова конструкция за изпитване на двигатели е изградена на летище Лайпциг/Хале в периода 2007—2008 г. Летище Лайпциг/Хале работи 24 часа на ден, поради което то разполага със съоръжения за провеждане на изпитвания на самолетни двигатели през деня и нощта. Конструкцията за изпитване на двигатели е затворена структура с цел ограничаване на шумовите емисии.

(17) M3 — Пътека за рулиране и мост „E7“: за да се облекчи натоварването на съществуващите пътеки за рулиране и мостове и да се осигури допълнителна възможност в случай на произшествия или повреди, в източната част на летището е изградена пътека за рулиране с мост „E7“. По технически причини този инфраструктурен проект е разделен на три подпроекта: мост ([12]), пътека за рулиране и техническо оборудване (светлинна сигнализация). Работата по проекта започва през 2008 г.

(18) M4 — Разширяване на северната писта за излитане и кацане (разходи за планиране) от сегашните 3 600 метра на 3 800 метра: целта на разширяването на северната писта е да се гарантира, че товарните самолети с високо максимално излетно тегло („MTOW“) да могат да излитат без ограничения за полезен товар. Планирането на този инфраструктурен проект започва през 2008 г.

(19) M5 — Своевременно разчистване на площадката за изграждането на пътека за рулиране „Виктор“, нова сграда на противопожарната служба, многоцелеви хангар I: сградата на противопожарната служба и многоцелевият хангар ще трябва да бъдат съборени и построени отново. Работите по реконструкцията на многоцелевия хангар I и сградите на противопожарната служба започват през май 2009 г. Новият многоцелеви хангар ще се използва за оборудването за зимна поддръжка. Строителните работи ще включват и изграждането на съоръжение за подготовка за противопожарната служба.

([11]) Решението за одобрение на планирането за южната писта, пистата за кацане и стоянката от отговорен германски орган по планиране от 4 ноември 2004 г. и първото изменение на това решение от 9 декември 2005 г.

([12]) Летище Лайпциг/Хале има две пътеки за рулиране, които пресичат пътища (магистрала A14, високоскоростна железопътна линия, 4-лентов национален път), което означава, че трябва да се изградят мостове за пътеките за рулиране.

(20) M6 — Паралелна пътека за рулиране „Виктор“: съгласно уведомлението изграждането на пътека за рулиране „Виктор“ между две съществуващи пътеки за рулиране е от съществено значение за покриване на допълнителното увеличаване на капацитета на летище Лайпциг/Хале и за покриване на капацитета в югозападната част на летището в пиковите часове и в случай на неблагоприятни метеорологични условия на изток.

(21) M7 — Допълнителни зони за обезледеняване: допълнителните зони за обезледеняване са необходими, за да се гарантира, че обезледеняването на самолети протича гладко, и за да се избегнат забавяния в резултат на неподходяща инфраструктура.

(22) M8 — Хеликоптерна зона: през 2008—2009 г. на летище Лайпциг/Хале е създадена зона за паркиране на хеликоптери чрез приспособяване и обозначаване на повърхностната структура; използва се като база за въздушни спасителни и аварийни операции.

(23) M9.1 — Възстановяване на пункт за проверка I: пункт за проверка I трябва да бъде възстановен, за да отговаря на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета ([13]). Той ще бъде основното звено за всички организационни дейности, свързани със сигурността на летището (управление на пропуски и ключове, обучение по сигурност, управленски задачи), проверка (например на хора и товари) и услуги за сигурност (например на посетители, VIP).

(24) M9.2 — Функционална сграда за сигурност: нова сграда за сигурност ще бъде използвана от федералната полиция, регионалната полиция, митниците и германската метеорологична служба.

(25) M9.3 — Доставка на техническо оборудване: за да се приспособи към новата инфраструктура, летище Лайпциг/Хале трябва да се снабди и с допълнително оборудване за зимна поддръжка и допълнителна пожарогасителна техника. Оградата по периметъра на летищата ще трябва да бъде оборудвани със сензори и цифрова техника за видеонаблюдение с интелигентно откриване на движение.

(26) M9.4 – Ветеринарна зона: проектът се отнася за създаването на отделна сграда на летището за износ/внос на животни от трети държави, в която да са разположени ветеринарни съоръжения.

(27) M10 — Допълнително намаляване на нивото на шума: с оглед на прогнозирания растеж, особено на въздушния превоз на товари, на летище Лайпциг/Хале се очаква да възникне необходимост от допълнителни мерки за намаляване на шума (и свързаното с тях строителство) в средносрочен план с разширяването на летището.

(28) M11 — Развитие на наземните съоръжения в югоизточната зона, фаза I: площите в непосредствена близост до източната страна на съществуващите наземни съоръжения (хангар и оперативна сграда) на летище Лайпциг/Хале трябва да бъдат напълно снабдени с електричество и вода и съоръжения за отпадни води и оттичане на дъждовна вода до 2010 г.; строителните работи са започнали през 2008 г. След като съществуващото съоръжение за кръгово движение при терминала за претоварване на доставяни по въздушен път товари бъде свързано с обществената пътна мрежа, ще трябва да се вземат допълнителни мерки за намаляване на шума.

(29) M12 — Процедура за одобрение на планирането за разширяване на южната писта: южната писта (3 600 м) и стоянката на летище Лайпциг/Хале трябва да бъдат разширени в дългосрочен план. Това ще наложи процес на одобрение на планирането.

(30) M13 — Разширяване на северната стоянка: планира се изграждането на дванадесет допълнителни платформи до 2020 г. Развитието на терминалните съоръжения в северната част на летището ще позволи да се постигне поравномерно разпределение на движението на самолетите между двете писти.

(31) M14 — Разширяване на източната стоянка: границата на източната стоянка трябва да се премести на юг, за да се гарантира осигуряването на необходимите безпрепятствени зони за използване на пистата. Стоянката трябва да бъде свързана със системата от пътеки за рулиране и с пунктовете за обезледеняване.

(32) M15 — Приспособяване на инфраструктурата: терминалните съоръжения в северната зона трябва да бъдат приспособени с оглед на новоизградената стоянка в северната зона и преместването на товарните функции в тази зона. За тази цел хангарите и необходимите спомагателни функции следва да бъдат приспособени за самолети от категория F.

(33) M16.1 — Разширяване на хангара в северната зона: това включва изграждането на нова стоянка в северната зона, включително преместване на товарни функции в тази зона и осигуряване на стендове за поддръжка.

([13]) Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. за създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване (ОВ L 355, 30.12.2002 г., стр. 1).

(34) M16.2 — Изграждане на нов авиационен терминал и на помещения за малки самолети: ще трябва да бъдат построени нов авиационен терминал и помещения за малки самолети. Предишният авиационен терминал е съборен при изграждането на новата южна писта.

2.2. МЕРКИ, ОБХВАНАТИ ОТ РАЗСЛЕДВАНЕТО, И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

(35) В решението за откриване на процедура се разследват следните мерки за финансиране на инвестиционния проект (т.е. инфраструктура и мерки, свързани с инфраструктурата) на летище Лайпциг/Хале:

i) заеми от акционерите в полза на FLH в размер потенциално до 255,6 млн. евро („при вече частично приложено мостово финансиране“);

ii) вливания на капитал във FLH в размер на 255,6 млн. евро.

(36) По отношение на инфраструктурните мерки, за които е изпратено уведомление, Комисията изрази съмнение дали те в действителност може да се считат за попадащи в обхвата на държавната политика и съответно дали тяхното финансиране не представлява държавна помощ.

(37) Комисията достигна до заключението, че заемите от акционерите за и вливанията на капитал в MFAG не представляват държавна помощ, тъй като и двата инструмента са предназначени да бъдат прехвърлени към FLH. MFAG може да се разглежда само като инструмент за прехвърляне на средства към FLH и съответно не може да се разглежда като получател на помощта.

2.2.1. **Заеми от акционерите в полза на FLH**

(38) Инфраструктурата и свързаните с инфраструктурата проекти са финансирани първо чрез заеми от акционерите, които ще бъдат преобразувани в капитал само след разрешаване на тези мерки за финансиране от страна на Комисията. В периода 2006—2011 г. ([14]) общият размер на заемите от акционерите, предоставени на FLH, възлиза на […] млн. евро.

(39) Условията на заемите от акционерите в периода 2006—2008 г. са определени въз основа на споразумение за заем между Sachsen LB и MFAG. Основният лихвен процент на кредитиране е тримесечният EURIBOR плюс рисков марж от […] базисни пункта. За 2009 г. основният лихвен процент на кредитиране е тримесечният EURIBOR плюс рисков марж от […] базисни пункта. За 2010 г. основният лихвен процент на кредитиране е тримесечният EURIBOR плюс рисков марж от […] базисни пункта.

Първоначална оценка на Комисията относно наличието на държавна помощ

(40) Що се отнася до характера на помощ на заемите от акционерите в полза на FLH, Комисията изрази съмнения дали заемите от акционерите във FLH са предоставени при условия, при които могат да бъдат нормално получени на пазара. По-специално по отношение на съпоставимите споразумения за заем Комисията изрази съмнения дали индикативните предложения, подадени по електронната поща, без да се цели сключване на правно обвързващи споразумения за заем и без преценка на вероятността за неизпълнение и обезпеченост, могат да се разглеждат като надеждна пазарна база за сравнение.

(41) При липсата на пазарна база за сравнение Комисията извърши своята оценка въз основа на приближението, определено в Съобщението относно референтните лихвени проценти от 2008 г. ([15]). При неналичие на рейтинг на FLH и на свързаните с това обезпечения условията на заемите от акционерите във FLH съответно изглеждат по-благоприятни от приближението за пазарния лихвен процент, изчислено от Комисията при прилагане на Съобщението относно референтните лихвени проценти от 2008 г.

(42) Евентуалният елемент на помощ възлиза на разликата между пазарния и действителния лихвен процент.

2.2.2. **Вливания на капитал във FLH**

(43) Вливания на капитал във FLH, насочени към финансирането на инфраструктурата и на мерки, свързани с инфраструктурата (вж. таблица 2), подлежат на одобрение от Комисията. Следователно се предвижда превръщане на заемите от акционерите във FLH в собствен капитал само след като помощта бъде разрешена.

(44) Общият размер на финансирането, насочено към възстановяване на разходи за инфраструктура и за проекти, свързани с инфраструктура, възлиза на 255,6 млн. евро. Общо 240,3 млн. евро следва да се депозират във фонда за капиталов резерв на MFAG и да се заделят за предаване на FLH с цел увеличаване на неговия собствен капитал (тоест собствен капиталов резерв). Акционерите във FLH от своя страна ще влеят останалата сума директно във фонда за капиталов резерв на FLH.

([14]) До 1 април 2011 г.

([15]) Съобщение на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти (ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6).

(45) Според Германия вливанията на капитал ще се извършат без основен бизнес план и дългосрочни перспективи за рентабилност.

(46) Въпреки че някои от инфраструктурните проекти, които ще бъдат финансирани с планираните вливания на капитал вече са започнали преди започването на проектите, публичният акционер е съобщил във всеки отделен случай намерението си да финансира тези мерки преди началото на всякаква строителна дейност. Самите вливания на капитал все още не са извършени.

Първоначална оценка на Комисията относно наличието на помощ

(47) Що се отнася до характера на държавна помощ на вливанията на капитал, Комисията изрази съмнения дали при липсата на каквито и да било дългосрочни очаквания за рентабилност акционерите във FLH са действали като оператор в условията на пазарна икономика. По тази причина Комисията изрази съмнения относно това дали вливанията на капитал биха могли да се разглеждат като мерки, които не представляват държавна помощ.

2.2.3. **Съвместимост на помощта**

(48) Тъй като е възможно заемите от акционерите в FLH и последващите вливания на капитал да представляват държавна помощ, Комисията е трябвало да провери дали тази помощ може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора. В това отношение в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. са обобщени общите принципи за оценка на съвместимостта на помощта за финансиране на летищна инфраструктура съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

(49) В решението за откриване на процедурата Комисията заключи, че определени критерии, предвидени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. са изпълнени в настоящия случай. Във връзка с това Комисията достигна до заключението, че помощта изпълнява ясно определена цел от общ интерес, по-специално поради това, че тя увеличава свързаността на региона по отношение на услугите за товарни превози и оказва положително въздействие върху местното развитие. Предвид положителните изгледи за развитие на летището, Комисията заключи, че за летището са налице добри средносрочни перспективи за използване, както и че програмата за инфраструктура е необходима.

(50) В решението за откриване на процедурата Комисията обаче изрази съмнения относно това дали въпросните мерки за инфраструктура са пропорционални на поставената цел. Освен това Комисията изрази опасения, че не всички ползватели имат достъп до летището при равни и недискриминационни условия. Комисията посочи също така, че понеже FLH като летище, специализирано в товарните превози, се конкурира с летища в други държави членки, към настоящия момент тя не може да заключи, че развитието на търговията не е засегнато до степен, която противоречи на общия интерес. Освен това Комисията изрази съмнения също така относно необходимостта и съразмерността на помощта.

(51) Поради това Комисията изрази съмнения относно това дали финансирането на мерките, за които е изпратено уведомление, може да се счита за съвместимо с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3 от ДФЕС.

3. **МНЕНИЯ, ПОЛУЧЕНИ ОТ ГЕРМАНИЯ**

3.1. КОНТЕКСТ НА РАЗСЛЕДВАНИТЕ МЕРКИ

(52) В началото на своето мнение Германия представи допълнителни разяснения по отношение на контекста на разследваните мерки. Във връзка с това Германия увери, че още в Договора за обединението от 1990 г. се предвижда понататъшното развитие на летище Лайпциг/Хале. Според Германия е изготвен генерален план за развитие на летището и е решено да се разработи система от две паралелни писти. Германия обясни още, че изграждането на северната писта е одобрено през 1997 г. и нейната експлоатация започва през 2000 г., а изграждането на южната писта е одобрено през 2004 г. и експлоатацията ѝ започва през 2007 г.

(53) В този контекст Германия увери, че благодарение на своята система от паралелни писти и преместването на няколко големи оператори за въздушен превоз на товари летище Лайпциг/Хале е било в състояние да се утвърди като втория по големина център за въздушен превоз на товари в Германия. В този контекст Германия заяви, че от 2010 г. насам летището е било в състояние да засили позициите си като един от най-важните центрове за претоварване на доставяни по въздушен път товари в Европа. Германия също така добави, че понастоящем на летището са представени 133 дружества, в които през 2010 г. работят общо 5 106 души (увеличение с 14,4 % в сравнение с 2009 г.).

(54) Следователно, според мнението на Германия, летището е фактор за икономическото развитие на региона и има важна роля за регионалната заетост. Германия подчерта, че това се потвърждава и от увеличението на приходите и на обема на товарните превози, обслужвани на летището — в периода 2005—2009 г. приходите, реализирани от FLH, са се увеличили от 47 на 80 млн. евро. По отношение на обема на товарите Германия посочи, че в сравнение с други летища, Лайпциг/Хале регистрира постоянни темпове на растеж (като се има предвид, че през 2007 г. са обработени 101 364 тона товари и че тази цифра нараства до 442 453 тона през 2008 г., 524 084 тона през

2009 г. и 663 059 тона през 2010 г.). С цел допълване на становището си Германия изтъкна, че обемът на доставяните по въздушен път товари е нараснал с 18,5 % през 2009 г. и 26,5 % през 2010 г. Според Германия се очаква по-нататъшно увеличение на обема на товарите. Във връзка с това Германия поясни, че се очаква до 2020 г. да бъдат обработени около 820 000 тона доставяни по въздушен път товари. ([16]) Германия обаче заяви, че тази прогноза ще бъде вече изпълнена до 2015 г. ([17])

(55) Освен това Германия посочи, че броят на пътниците на летището е отбелязал постепенно увеличение през последните години (от 1 988 854 пътници през 2002 г. до 2 723 748 пътници през 2007 г.). Въпреки че според Германия е налице спад в пътническия трафик от 2007 г. насам (само 2 352 827 пътници през 2010 г.), в средносрочен и дългосрочен план Германия очаква повишаване на пътническия трафик до 4,6 милиона пътници до 2020 г.

(56) Германия посочи, че за разлика от много други летища в Съюза, като например трите най-големи германски товарни летища — Франкфурт/Майн, Кьолн-Бон и Мюнхен, летище Лайпциг/Хале има неограничено разрешение за нощните полети за търговски въздушен превоз на товари. Според Германия това е една от причините, поради които летището има добри перспективи в бъдеще. Германия също така подчерта, че с решение от 4 април 2012 г. германският Федерален административен съд (Bundesverwaltungsgericht) е потвърдил забраната на нощните полети на летище Франкфурт/Майн — най-големият център за въздушен превоз на товари. Германия посочи, че в резултат на това заминаванията и пристиганията на летище Франкфурт/Майн са били напълно забранени между 23:00 и 05:00 часа.

(57) Германия също така заяви, че FLH не е в състояние да финансира планираните инфраструктурни мерки със собствените си ресурси. В този контекст Германия подчерта, че в резултат на изоставането в областта на инвестициите, произтичащо от времето на бившата Германска демократична република, летището е трябвало да направи инвестиции в много по-кратък срок в сравнение с летищата в западните части на Германия. По-специално според Германия значителните краткосрочни инвестиции не могат да се финансират със собствени ресурси на FLH, тъй като има съществена разлика между обема на инвестициите (225,6 млн. евро) и годишните приходи на летището (80 млн. евро през 2009 г.).

3.2. ПОНЯТИЕ ЗА СТОПАНСКА ДЕЙНОСТ И ОБХВАТ НА ДЪРЖАВНАТА ПОЛИТИКА

3.2.1. **Понятие за стопанска дейност и приложимост на правилата за държавна помощ по отношение на летищната инфраструктура**

(58) На първо място Германия припомни, че тя не е съгласна с позицията на Комисията, че изграждането на летищна инфраструктура представлява стопанска дейност. По тази причина Германия заяви, че мярката, за която е изпратено уведомление, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

(59) Във връзка с това Германия заяви, че понятието за предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора не се прилага за летищата, най-малкото що се отнася до финансирането на летищна инфраструктура. Германия подчерта, че изграждането на летищна инфраструктура не представлява стопанска дейност, а по-скоро обща мярка на транспортната, регионалната и икономическата политика. Тя се позова на точка 12 от Насоките за въздухоплаването от 1994 г., в която е предвидено, че „изграждането или разширяването на инфраструктурни проекти […] представлява мярка на икономическата политика, която не може да бъде контролирана от Комисията в съответствие със заложените в Договора разпоредби за държавни помощи. Решенията за развитие на инфраструктурата попадат извън приложното поле на това съобщение“, и заяви, че в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. тази точка не е заменена.

(60) Освен това Германия увери че изграждането на летищна инфраструктура не представлява стопанска дейност, тъй като частен инвеститор не би извършвал такава дейност. Във връзка с това Германия посочи, че не е възможно инвестицията да бъде рентабилна, тъй като разходите за изграждане не могат да бъдат възстановени от ползвателите на летището чрез летищни такси. Според Германия тази невъзможност произтича от обстоятелството, че тези такси са поставени в зависимост от разрешението на отговарящия за летищата орган на провинцията, в която се намира летището, като частните инвеститори нямат никакво влияние върху техния размер. По мнение на Германия следователно тези такси не могат да бъдат определени свободно от оператора с оглед на икономически съображения и всъщност те се определят без каквато и да било връзка с инвестиционните разходи. Според Германия зоните, които се отдават под наем с търговска цел, различна от въздухоплавателни операции, не са от значение.

(61) Във връзка с това Германия допълнително посочи, че летищата имат по-високи от средните фиксирани разходи, свързани с инфраструктурата, оборудването и експлоатацията. Освен това тяхната свобода на действие е ограничена поради стриктните правни задължения и условия.

([16]) Въз основа на прогнози преди 2011 г.
([17]) Въз основа на прогнози от 2011 г.

(62) В допълнение Германия счита, че позоваванията на решението по делото *Aéroports de Paris* ([18]) и на решението по делото *Leipzig/Halle* ([19]) са неуместни. Във връзка с решението по делото *Aéroports de Paris* Германия посочи, че в това решение не се разглежда изграждането на летищни инфраструктури, а експлоатацията на летище. В допълнение Германия счита, че в решението по делото *Aéroports de Paris* понятието „предприятие“ не се тълкува по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, а че в него се разглежда нарушение на забраната за злоупотреба с господстващо положение по смисъла на член 102 от Договора. По отношение на решението по делото *Leipzig/Halle* Германия счита, че решението на Общия съд няма каквото и да било действие на прецедент в съдебната практика, тъй като то подлежи на обжалване.

3.2.2. **Обхват на държавната политика**

(63) Според Германия дори ако финансирането на инфраструктурните мерки е подлежало на правилата за държавна помощ, то не би представлявало държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като финансирането на инфраструктурните мерки в по-голямата си част представлява необходимото и пропорционално възстановяване на разходи за изпълнението на задачи, попадащи в прерогативите на държавата. Във връзка с това Германия посочи, че съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. дейности, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от икономическо естество и не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ.

(64) Германия заяви, че във връзка с изпълнението на задачи, попадащи в обхвата на държавната политика, в своята практика Комисията е разграничила най-малко следните категории мерки, свързани със сигурността: защита на въздушния трафик от външни заплахи като отвличане и други прояви на насилие в областта на въздушния трафик, защита на въздушния трафик от експлоатационни рискове и защита на трети страни от експлоатационни опасности, произтичащи от въздушния трафик. По мнение на Германия по отношение на защитата на въздушния трафик срещу експлоатационни рискове летищният оператор има задължението да реновира, модернизира и разширява летищната инфраструктура, за да предотвратява експлоатационни опасности. Германия посочи, че третата категория мерки обикновено покрива защитата на трети страни от шума на въздухоплавателни средства и други вредни въздействия върху околната среда.

(65) Що се отнася до различните въпросни инфраструктурни мерки, Германия твърди, че тези мерки в по-голямата си част представляват компенсация за изпълнението на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, тъй като мерките защитават трети страни от експлоатационни опасности, произтичащи от въздушния трафик.

(66) По отношение на мерките за намаляване на шума Германия посочи, че в контекста на процедурата за одобрение на планирането е необходимо инсталирането на съоръжения за намаляване на шума в приблизително 10 000 жилищни сгради. Германия твърди, че съгласно разпоредбите на неотдавна изменения закон *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (Закон за шума от въздухоплавателните средства, „FluglärmG“) мерките за намаляване на шума биха покрили площ от само 78 km^2, в която се намират около 3 000 жилищни сгради и разходите за които са в размер на […] млн. евро. При все това според Германия FLH не се е облагодетелствало от това изменение на FluglärmG, като то все още покрива зона с по-строга защита. Във връзка с това Германия увери, че летище Лайпциг/Хале трябва да понесе значително по-високи разходи от конкурентите си (в Германия и извън Съюза).

(67) В допълнение летището е придобило имоти на сериозно засегнати жители и ги е компенсирало за това. Освен това Германия посочи, че летището е извършвало някои дейности по опазване на природата, за да компенсира строителните работи, извършвани на него. Германия твърди, че тези дейности по опазване на природата са имали за цел да предотвратят или намалят въздействието на шума на въздухоплавателни средства и на строителните работи върху трети страни и че следователно това е било функция на държавната политика. По мнение на Германия защитата на трети страни от шум, по-специално от шума от въздухоплавателни средства, е било едно от основните официални задължения и функции на държавата.

(68) Освен това Германия твърди, че конструкцията за изпитване на шума от двигатели, тоест M2, е представлявала мярка в обхвата на държавната политика. Тя посочи, че граничните стойности на шума, определени в контекста на решението за одобрение на планирането за изграждане на южната писта са могли да бъдат спазени през деня (от 6:00 до 22:00 часа), без конструкцията за изпитване на двигатели да е затворена. При все това според Германия съгласно оперативния лиценз от 31 юли 2007 г. летището е трябвало да провежда изпитвания в затворената конструкция за изпитване, дори и през деня. В допълнение Германия поясни, че изпитванията на двигателите са били необходими в контекста на поддържане на експлоатационната безопасност на въздухоплавателното средство, като граничните стойности на шума биха били надвишени, ако изпитванията се извършват през нощта извън затворената конструкция. Поради това по мнение на Германия изграждането на конструкцията за изпитване на шума под формата на затворено помещение служи за защита на местните жители от всички неприемливи нива на шум от въздухоплавателни средства.

([18]) Решение от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия* (T-128/98, Recueil, стр. II-3929).

([19]) Съединени дела T-443/08 и T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig Halle GmbH/Комисия*, (съдебно решение „Leipzig-Halle airport“), [2011] (Сборник, стр. II-1311).

(69) По отношение на мярка M3 Германия твърди, че изграждането на тези инфраструктурни елементи попада в обхвата на държавната политика, тъй като това е било извършено с цел защита на въздушния трафик от експлоатационни опасности. Независимо от обема на трафика, който се очаква да бъде обслужван в бъдеще, съществуващите връзки с пътеките за рулиране в миналото вече са били недостатъчни, за да се гарантира безопасен и гладък процес на обслужване на въздушния трафик. Освен това Германия посочи, че новата пътека за рулиране представлява авариен маршрут за достъп за противопожарната служба от източната сграда на противопожарната служба до северната зона на летището. Според Германия дори ако правилата за държавна помощ да са били приложими, трябва да се има предвид, че някои от тези разходи за пътеката за рулиране са били свързани със светлинната сигнализация. Що се отнася до светлинната сигнализация, Германия изтъкна, че Комисията вече е постановила в своето решение по дело „Memmingen“, ([20]) че светлинната сигнализация представлява елемент от насочването и контрола на въздухоплавателните средства и следователно може да бъде класифицирана като дейност, попадаща в обхвата на държавната политика, която не е предмет на правилата за държавна помощ.

(70) Според Германия мярка M4 също така е щяла да бъде осъществена в изпълнение на дейностите, попадащи в обхвата на държавната политика, тъй като оперативният капацитет и съображенията за безопасност са изисквали осигуряването за въздухоплавателно средство с голям корпус, което се експлоатира при разрешеното за него MTOW при определени климатични условия, на допълнително разстояние за излитане, включително допълнителна разполагаема дистанция за отрицателно ускорение в случай на прекратено излитане.

(71) Що се отнася до мярка M5, според Германия своевременното разчистване на площадката за изграждането на пътека за рулиране „Виктор“ е било извършено в изпълнение на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, тъй като пътеката за рулиране „Виктор“ е била необходима, за да се гарантира безопасно осъществяване на въздухоплавателните дейности, както и за да се предотвратяват инциденти, рискове за сигурността и неблагоприятни въздействия върху околната среда. По мнение на Германия, противно на становището на Комисията, изграждането на пътеката за рулиране „Виктор“ не е било извършено с цел увеличаване на капацитета и косвено — на оборота. Германия посочи, че тя е била изградена единствено с цел осигуряване на експлоатационната безопасност и поради екологични съображения.

(72) Освен това според Германия изграждането на двете нови сгради на противопожарната служба е било извършено в изпълнение на дейностите, попадащи в обхвата на държавната политика, тъй като съгласно установената практика на Комисията мерките, свързани с пожарната безопасност, по-специално изграждането и експлоатацията на сгради на противопожарната служба на летището и снабдяването със съответното оборудване, се считат за дейности, които попадат в обхвата на държавната политика. Германия обърна внимание на факта, че изграждането на сгради на противопожарната служба на летищата в Германия обикновено се извършва чрез публично финансиране.

(73) Освен това по мнение на Германия изграждането на многоцелеви хангар също така е било извършено в изпълнение на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, тъй като хангарът е щял да бъде използван единствено за съхранение на оборудването за зимна поддръжка и като подслон при извънредни ситуации. Германия поясни, че осигуряването на помещения за оборудването за зимна поддръжка представлява официална функция на държавата, тъй като то гарантира безопасната работа на летището по време на зимния период. В допълнение Германия посочи, че тя е дала възможност на летището да изпълни своето законово задължение да функционира по всяко време.

(74) Германия поясни, че осигуряването на подслона за извънредни ситуации представлява дейност от общ интерес, тъй като той служи за опазване на човешкия живот. Германия цитира разпоредбите на Международна организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), съгласно които от управляващите летищата органи се изисква да осигурят място за лечение на ранени хора и за съхранение на трупове в случай на извънредна ситуация. Освен това според Германия в многоцелевия хангар могат също така да бъдат настанявани пътници, които не могат да продължат пътуването си поради природни явления (например облакът от вулканична пепел през 2010 г.).

(75) В допълнение Германия подчерта, че изграждането на новия хангар е било необходимо, тъй като разширяването на многоцелевия хангар на мястото, където той се е намирал по-рано не би било възможно.

(76) По отношение на мярка M6 Германия се позова на аргументите, изложени във връзка с M5. Овен това Германия посочи, че изграждането на пътеката за рулиране „Виктор“ е било отложено.

(77) Според Германия разширяването на зоните за обезледеняване (M7) също е било извършено в изпълнение на официална функция на държавата, тъй като съоръженията са били необходими за осигуряване на експлоатационна безопасност и поради екологични съображения. Освен това Германия поясни, че допълнителните зони за обезледеняване не са били необходими за гарантиране на достатъчно капацитет в случай на увеличаване на трафика, тъй като летище Лайпциг/Хале е можело да обработва нарастващия трафик дори без допълнителни зони за обезледеняване. Тя твърди, че необходимостта от разширяване на зоните за обезледеняване е възникнала в резултат на събитията при работата на летището през зимата на 2008/2009 г. Според Германия допълнителните съоръжения за

([20]) Решение на Комисията от 7 март 2007 г. по дело за държавна помощ N 620/06 Germany Memmingen/Allgäu Regional airport (ОВ C 133, 15.6.2007 г., стр.8)

обезледеняване служат за гарантиране на гладко протичане на обезледеняването на въздухоплавателните средства, както и за предотвратяване на закъснения, дължащи се на неадекватна инфраструктура за обезледеняване на летището. Във връзка с това Германия заяви, че на свой ред закъсненията са щели да окажат отрицателно въздействие върху околната среда като потребление на керосин, вредни емисии и шум.

(78) По отношение на мярка M8 Германия твърди, че изграждането на хеликоптерна зона улеснява въздушните спасителни операции на летището и като цяло.

(79) Що се отнася до мярка M9.1, Германия посочи, че възстановяването на пункт за проверка I е било абсолютно необходимо с оглед на Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([21]). Германия обърна внимание на факта, че това възстановяване попада в обхвата на държавната политика, както и че финансирането му е било ограничено до направените за него разходи.

(80) Освен това Германия е на мнение, че изграждането на функционалната сграда за сигурност (M9.2) е попаднало в обхвата на държавната политика, както и че финансирането е било ограничено до размера на направените разходи. Германия посочи, че новата функционална сграда за сигурност също така е спомогнала за това да бъде спазен Регламент (ЕО) № 300/2008 и е била нужна, за да се отговори на нуждите на федералната и регионалната полиция, митниците и германската метеорологична служба.

(81) По отношение на мярка M 9.3, свързана с доставка на техническо оборудване, а именно доставка на допълнително оборудване за зимна поддръжка, на допълнителна пожарогасителна техника и оборудване, както и с оборудване на оградата по периметъра на летищата със сензори и цифрова техника за видеонаблюдение, Германия твърди, че трите мерки попадат в обхвата на държавната политика.

(82) По отношение на новото оборудване за зимна поддръжка Германия посочи, че оборудването е дало възможност пистите да бъдат успоредно почиствани, което е гарантирало безопасно функциониране на летището, и следователно дейността е попадала в обхвата на държавната политика.

(83) Освен това Германия посочи, че съгласно член 8 от германския закон Luftsicherheitsgesetz (Закон за сигурността на въздухоплаването, „LuftSiG“), с който се прилага Регламент (ЕО) № 300/2008, летището е трябвало да бъде обградено от ограда по неговия периметър. Германия подчерта, че съгласно установената практика на Комисията инфраструктурата за сигурността на въздухоплаването, каквато е оградата по периметъра на летището, попада в обхвата на държавната политика.

(84) Що се отнася до мярка M9.4 (а именно изграждането на ново помещение за превозвани животни, включително ветеринарни съоръжения), Германия заяви също така, че построяването на такова помещение попада в обхвата на държавната политика, тъй като с това се цели да се гарантира, че в Германия и Съюза не се пренасят каквито и да било болести по животните или други заболявания.

(85) По отношение на мярка M12 Германия посочи, че за да се развие допълнително превозът на товари и за да се намали рискът от инциденти на земя, е било необходимо разрешението за планиране.

(86) Що се отнася до мерки M11 и мерки M13—M16, Германия изтъкна, че в своето уведомление тя не е посочила, че тези мерки са били приложени с цел осъществяване на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика. Според Германия тези мерки са включвали развитие на наземните съоръжения в югоизточната зона, разширяване на северната стоянка, разширяване на източната стоянка, приспособяване на инфраструктурата в северната зона и допълнителни инфраструктурни мерки в северната зона.

3.3. ФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЧРЕЗ ЗАЕМИ ОТ АКЦИОНЕРИТЕ ВЪВ FLH

3.3.1. **Условия на финансиране**

(87) Във връзка с финансирането на въпросните инфраструктурни мерки Германия посочи, че мерките са финансирани чрез заеми от акционерите, които са били предоставени при нормални пазарни условия, и следователно те не представляват държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора. Германия изтъкна, че тези заеми все още не са превърнати в собствен капитал и че превръщането на заеми от акционерите е обект на решение на Комисията за одобрение.

(88) Германия поясни, че заемите са осигурени в съответствие със строителните нужди и че техният общ размер се променя ежемесечно. Според Германия срокът на заема започва да тече на датата, на която заемът е изплатен. Германия поясни в допълнение, че падежът на всеки заем е в края на годината (31 декември), в която той е предоставен. Във връзка с това Германия посочи, че тогава тези заеми се удължават за период от още една година. Според Германия са възможни многобройни удължавания на срока, докато не се получи очакваното разрешение от Комисията за вливанията на капитал.

([21]) Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).

(89) Германия посочи в допълнение, че размерът на заема и платимата лихва са дължими на крайната дата (тоест на 31 декември всяка година), но срокът на заема може да бъде удължен с още една допълнителна година. Освен това Германия твърди, че този вариант за удължаване позволява удължаването на срока на заема до датата, на която Комисията вземе своето окончателно решение.

(90) По отношение на лихвения процент за всеки заем Германия поясни, че той е определен на базата на EURIBOR, приложим към момента на предоставяне на всеки транш, плюс рисков марж. Според Германия, ако заемът е предоставен на 1 юли, неговият срок ще бъде шест месеца и лихвеният процент ще представлява сумата на шестмесечния EURIBOR и рисков марж. Германия поясни също, че ако заемът е предоставен на 1 май (със срок от 8 месеца до края на годината) референтният основен лихвен процент ще бъде изчислен чрез интерполация на ставката на шестмесечния и деветмесечния EURIBOR. Германия поясни в допълнение, че от месец януари, следващ годината, в която заемът е бил удължен, валидният лихвен процент ще бъде дванадесетмесечният EURIBOR плюс рисков марж. Германия представи преглед на натрупаните суми на заемите и условията на заемите, които са обобщени в таблица 3.

Таблица 3

Общ преглед на заемите от акционерите във FLH за периода 13.12.2006—1.1.2012 г.

Дата	Сума в млн. евро (натрупана)	EURIBOR	Рисков марж	Общо лихвен процент (EURIBOR + марж)
13.12.2006 г.	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2007 г.	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2008 г.	[…]	4,73	[…]	[…]
1.1.2009 г.	[…]	3,03	[…]	[…]
1.1.2010 г.	[…]	1,25	[…]	[…]
1.1.2011 г.	[…]	1,50	[…]	[…]
1.1.2012 г.	[…]	1,94	[…]	[…]

Източник: Коментари, представени от Германия на 26 април 2012 г., приложение 14.

(91) По отношение на ставките на рисковия марж, за периода 2006—2008 г. Германия посочи, че е използван рисков марж от […] базисни пункта. Германия поясни, че тази ставка е била определена посредством сравняване на условията на заема, предвидени в следните споразумения за заем:

а) споразумение за заем между MFAG и Sachsen LB от 19/22.8.2003 г., в което е определен марж от […] базисни пункта на година;

б) споразумение за заем между MFAG и Sachsen LB/Nord LB от 16.5.2007 г., в което е определен марж от […] базисни пункта на година;

в) споразумение за заем между MFAG и Postbank от 28.6.2007/15.7.2007 г., в което е определен марж от […] базисни пункта на година;

(92) Германия посочи, че средният рисков марж за изчисления риск е бил закръглен нагоре спрямо базисните пунктове средно към […] базисни пункта.

(93) По отношение на рисковия марж от […] базисни пункта, определен през 2009 г., Германия поясни, че ставката е определена чрез съпоставяне на условията на две индикативни оферти от Sachsen Bank и Nord LB, съответно от 8 и 9 януари 2009 г., както и споразумението за заем между MFAG и Sachsen LB и Postbank от 19/22 август 2003 г. и 28 юни/15 юли 2007 г. Германия посочи, че от съображения за предпазливост маржът е бил закръглен нагоре от […] базисни пункта средно към […] базисни пункта.

(94) Според Германия през 2010 г. рисковият марж е бил в размер на […] базисни пункта. В допълнение Германия поясни, че тази стойност е била определена чрез съпоставяне на две индикативни оферти от Sachsen LB ([22]) и Nord LB, ([23]) съответно от 11 и 14 януари 2010 г., както и споразумението за заем между MFAG и Sachsen LB от

([22]) Оферта за заем от Sachsen LB от 14.1.2010 г., в която се прави предложение за маржове от 55 bps (базисни пункта) на година до 80 базисни пункта на година в зависимост от размера на заема (колкото по-висок е размерът на заема, толкова по-нисък е предложеният марж).

([23]) Оферта за заем от Nord LB от 11.1.2010 г., в която се прави предложение за рискови маржове от 22 базисни пункта на година до 238 базисни пункта на година в зависимост от размера на заема.

19/22 август 2003 г. Германия посочи, че от съображения за предпазливост среднят марж отново е бил закръглен нагоре от […] базисни пункта средно към […] базисни пункта.

(95) Германия пояснява, че през 2011 г. използваният лихвен марж е възлизал на […] базисни пункта, и че изчислението е било базирано на съпоставка между две индикативни оферти от Sachsen Bank и Nord LB от 29 юни 2011 г., и на споразуменията за заем между Postbank и MFAG от 28 юни/15 юли 2007 г. и между Sachsen LB и MFAG от 19/22 август 2003 г. Според Германия изчисленият марж отново е бил закръглен нагоре от […] базисни пункта средно към […] базисни пункта.

3.3.2. **Прилагане на сравнителни данни за пазара с цел установяване на пазарния лихвен процент за FLH**

(96) Германия посочи, че по нейно мнение съответствието с пазара на заемите от акционерите във FLH трябва да бъде изчислявано въз основа на сравнителните данни за пазара, а не въз основа на Съобщението относно референтните лихвени проценти от 2008 г.

(97) Освен това Германия твърди, че споразумението за заем между MFAG и Sachsen LB от 19/22 август 2003 г. в действителност представлява подходяща база за сравнение за определяне на пазарното равнище на лихвените проценти за заемите от акционерите. Германия отхвърли твърдението, че споразумението за заем между MFAG и Sachsen LB не е представлявало подходяща основа за определяне на база за сравнение, тъй като то е било сключено с различен получател, а именно MFAG вместо FLH. Германия подчерта, че самата Комисия е счела MFAG само като средство за прехвърляне на средства към FLH, а не като самия получател на помощта. Германия поясни, че споразумението за контрол и прехвърляне на печалби и загуби между MFAG и FLH е задължило FLH да прехвърли всички свои печалби на MFAG и с него е било изискано MFAG да покрие всички загуби на FLH, поради което нетната печалба/загуба за FLH винаги е била нула. В резултат на това лихвеният марж, предоставен на дружество от групата винаги е бил равностоен на лихвения марж, предоставен на дружеството майка, и обратно.

(98) Според Германия, макар че споразумението за заем е било сключено през 2003 г., в него се е съдържала клауза за дългосрочно рефинансиране на заема до 2013 г. с фиксиран лихвен процент за 3 месеца към онзи момент. Във връзка с това Германия посочи, че следователно рисковият марж в размер на […] базисни пункта е бил приложим в периода 2006—2008 г. и все още би бил приложим към настоящия момент. Освен това Германия изрази несъгласието си с аргумента на Комисията, че само Sachsen LB е могла да предложи лихвения марж в размер на […] базисни пункта поради намаленото равнище на лихвата, предлагано поради финансиране от ЕИБ, като според нея това също не е правилно. Според Германия финансирането от ЕИБ не е оказало никакво влияние върху определянето на лихвения марж в размер на […] базисни пункта.

(99) Освен това Германия отхвърли становището на Комисията, че споразумението за заем между Postbank и MFAG не е могло да се използва като база за сравнение. То е било сключено в полза на FLH, не е било договорено по различно време, а плащането не е било предмет на конкретни условия. Освен това Германия твърди, че обвързващата оферта за финансиране от Sachsen LB и Nord LB от 16 май 2007 г. е представлявала подходяща база за сравнение.

(100) Освен това във връзка с твърдението на Комисията, че тя се съмнява дали индикативните предложения, изпратени по електронна поща, без да се цели сключване на правно обвързващи споразумения за заем, може да се считат за надеждна пазарна база за сравнение ([24]), Германия посочи, че както Nord LB, така и Sachsen Bank имат дългосрочни бизнес отношения с MFAG и са били редовно информирани за икономическото състояние на FLH и MFAG, от което следва, че индикативните предложения са били основани на обстойна оценка на риска.

(101) Освен това Германия изтъкна, че дори ако съответствието с пазара на заемите или характерът на помощ на заемите, или и двете, е трябвало да бъдат проверявани съгласно Съобщението от 2008 г. относно референтните лихвени проценти, е нямало да има наличие на държавна помощ. Германия подчерта, че новият метод за изчисляване на референтния лихвен процент се прилага от 1 юли 2008 г. Следователно по отношение на споразумения за заем, сключени преди тази дата трябва, да се прилага предходното съобщение относно референтните лихвени проценти.

3.3.3. **Кредитен рейтинг на MFAG/FLH**

(102) Германия потвърждава, че FLH не е подлагано на оценка от публични агенции за кредитен рейтинг. Въпреки това Германия посочи, че са налице някои признаци на неговата кредитоспособност. В допълнение Германия посочи, че основният акционер във FLH е MFAG, което притежава 94 % от акциите във FLH. Според Германия, тъй като е налице *споразумение за подялба на печалбата и загубата*, сключено между MFAG и FLH на 6 декември 2000 г., по силата на което MFAG се задължава да покрива всички загуби на FLH, рейтингът на FLH трябва да бъде поне същият (или по-висок) като рейтинга на неговото дружество майка MFAG.

([24]) Съображение 95 от решението за откриване на процедурата.

(103) Германия посочи, че MFAG не е подлагано на оценка от публични агенции за кредитен рейтинг. Въпреки това Германия предоставя някои вътрешни рейтинги от банки за MFAG. Германия посочи, че през 2006 г. Nord LB е присъдила на MFAG рейтинг от […] по своята вътрешна рейтингова скала (с вероятност за неизпълнение от […] %), който съответства на рейтинг от […] до […] по рейтинговата скала на Standard & Poor's, […] на […] по рейтинговата скала на Moody's и […] на […] по рейтинговата скала на Fitch. Освен това Германия посочи, че MFAG е поставено в тази рейтингова категория от 2006 г. насам. Германия поясни в допълнение, че на 2 август 2011 г. и съответно на 20 април 2012 г. тази оценка е била потвърдена от Nord LB. Освен това Германия посочи, че Deutsche Kreditbank AG (DKB) също е предоставила своите рейтингови данни, с които тя потвърждава, че въз основа на финансовите отчети на MFAG за 2006 г. кредитният рейтинг, определен за дружеството, е […] по вътрешната рейтингова скала на банката, който съответства на рейтинг от […] по рейтинговата скала на Standard & Poor's и на рейтинг от […] по рейтинговата скала на Moody's.

(104) В таблица 4 се съдържа обобщение на рейтингите, определени за MFAG в периода 2006—2012 г. (разглежданият период).

Таблица 4

Рейтинг на MFAG в периода 2006—2012 г.

(…) [25]

3.3.4. **Оценка на загуба в случай на неизпълнение (LGD)**

(105) По отношение на обезпечеността на заемите и LGD Германия поясни, че заемите са предоставени от акционерите във FLH под формата на мостово финансиране, което означава, че те трябва да бъдат преобразувани в капитал след разрешение от страна на Комисията. Във връзка с това Германия направи допълнително пояснение, че това е причината, поради която заемите не са обезпечени.

(106) Германия заяви, че липсват каквито и да било конкретни условия на погасяване за заемите от акционерите, тъй като се е предполагало, че заемите ще бъдат преобразувани в собствен капитал и следователно няма да се извършва погасяване. Според Германия, в случай че заемите не бъдат преобразувани в собствен капитал поради факта, че Комисията не одобри финансирането на инфраструктурните мерки, съгласно член 488, параграф 3 от *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (Граждански кодекс на Германия) дадено споразумение за заем може да бъде прекратено в срок от 3 месеца. Прекратяването на споразумението води до настъпването на падежа на заема и начисляване на лихва.

(107) Германия твърди, че макар и заемите да не са обезпечени, LGD на FLH трябва да се счита най-малко за по-ниска от […] % и дори близо до […] %, тъй като стойността на активите на FLH (тоест […] млн. евро през 2010 г.) надвишава стойността на пасивите ([…] млн. евро през 2010 г.). По мнение на Германия в случай на несъстоятелност активите на FLH биха били достатъчни, за да покрият тези вземания.

(108) Германия посочи, че активите на FLH, състоящи се, наред с другото, от поземлени имоти, сгради, технически съоръжения и машини, не са заложени по какъвто и да било начин в полза на неговите акционери или външни кредитори.

3.3.5. **Липса на предимство, получено от вливания на капитал**

(109) Относно вливанията на капитал за изграждането на летището Германия подчерта, че критерият за оператор в условията на пазарна икономика не е било приложим, тъй като изграждането на летището е представлявало обща мярка на икономическата политика, която не е попадала в обхвата на контрола на държавните помощи.

3.4. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

(110) Германия твърди, че дори и финансирането на планираните мерки да е представлявало държавна помощ, то е щяло да бъде съвместимо с вътрешния пазар, тъй като е изпълнявало условията на точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. След влизането в сила на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Германия твърди, че помощта е щяла да бъде съвместима и с общите принципи на раздел 5 от тези насоки.

3.4.1. **Ясно определена цел от общ интерес**

(111) Германия посочи, че финансирането на въпросните инвестиции служи за постигането на ясно определена цел от общ интерес.

[25] Поверителна търговска информация

(112) Във връзка с това Германия твърди, че секторът на въздушния превоз на товари, особено на експресните товари, отчита значителен растеж, по-специално на летище Лайпциг/Хале (в периода 2007—2010 г. обемът на товарите се е увеличил от 101 364 тона на 663 059 тона). Германия разви своето твърдение, като поясни, че превозвачите на товари по въздушен път разширяват своите оперативни капацитети. Според Германия трите основни центъра за въздушен превоз на товари — Франкфурт на Майн, Мюнхен и Кьолн/Бон, са с ограничен капацитет за нощни полети. В допълнение Германия уверява, че съгласно решение от 4 април 2012 г. летище Франкфурт/Майн вече няма право да извършва каквито и да било нощни полети. Следователно по мнение на Германия FLH спомага за намаляване на натоварването на други товарни летища в Германия.

(113) По отношение на приноса на летището за свързаността на региона Германия посочи, че проектът е част от стратегията за развитие на летището, съдържаща се в Рамковия план за трансевропейска транспортна мрежа (хоризонт 2020) от 2004 г. като „свързваща точка на Общността“. Според Германия летището е разположено в региона Средна Германия (близо до пет големи трансевропейски транспортни оси и паневропейски коридори) между осите от Северна към Южна Европа (а именно федерална магистрала A 9) и от Западна към Източна Европа (а именно федерална магистрала A 14) с достъп до железопътна и пътна мрежа. В допълнение Германия поясни, че достъпът до железопътната и пътната мрежа улеснява по-ефективния превоз на товари. Освен това Германия посочи, че проектът съответства на „Развитието на европейската авиотранспортна мрежа“, както е предвидено в точка 12 от Плана за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа, ([26]) в която се посочва, че „би било желателно да се активизира латентният потенциален капацитет на регионалните летища, като държавата членка спазва законодателните механизми, свързани с държавната помощ“.

(114) Германия твърди, че изпълнението на проекта ще има положително въздействие върху целия регион и ще повлияе значително върху икономическото и социалното му развитие. Според Германия инвестиционният проект по-специално ще подобри достъпа до региона и ще го направи по-привлекателен за инвеститори и посетители. Във връзка с това Германия твърди, че инвестиционният проект също така ще има положително въздействие върху заетостта. В подкрепа на това твърдение Германия увери, че процентът на безработицата в регион Саксония е 10,3 %, а в Саксония-Анхалт — 11,2 %, което е над средния за Германия процент от 6,9 %.

(115) По тази причина Германия посочи, че държавната помощ служи за постигането на ясно определена цел от общ интерес.

3.4.2. **Необходимост от държавна намеса**

(116) Германия твърди, че нито едно частен инвеститор не би бил заинтересован от финансиране на тези инфраструктурни мерки. Във връзка с това Германия посочи, че на летище Лайпциг/Хале изпитва затруднения поради исторически обусловено изоставане в областта на инвестициите. В допълнение според Германия мерките засягат дългосрочни инфраструктурни инвестиции, които отговарят на нуждите на летището с оглед на бъдещото увеличаване на превоза на товари. Германия твърди, без да предоставя доказателства за това, че мерките не са нито непропорционални по размер, нито пък непропорционално скъпи. По мнение на Германия допълнително намаление на държавното финансиране не е възможно, тъй като инфраструктура от този мащаб не може да бъде финансирана от собствени средства на летищните оператори.

(117) Освен това Германия изтъкна довода, че приходите от летищните услуги не покриват разходите за изграждане на инфраструктурата, и обосновава този довод с недостиг на финансиране и съпоставителна оценка.

(118) По тази причина Германия е на мнение, че помощта ще доведе до съществено подобрение за инвестиционния проект, което пазарът сам по себе си не е в състояние да осигури, и че е налице необходимост от държавна намеса.

3.4.3. **Целесъобразност на мярката за помощ**

(119) Германия заяви, че помощта би била целесъобразна мярка за помощ. Във връзка с това Германия твърди, че поради местоположението на летището в бившата Германска демократична република, то изпитва затруднения поради изоставане в областта на инвестициите и е нужно да извърши значителни инвестиции в по-кратък срок от други летища.

([26]) План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа, COM(2006) 819 окончателен, 24.1.2007 г.

(120) Освен това според Германия инфраструктурните мерки изобщо не биха били осъществени без държавна помощ. В подкрепа на това Германия твърди, че през 2005 г. групата MFAG е реализирала приходи от порядъка на 83,8—118 млн. евро, а FLH — 47—80 млн. евро. Следователно по мнение на Германия обемът на инвестициите в размер на 255,625 млн. евро надвишава с повече от два до три пъти размера на консолидираните приходи на MFAG и с повече от три до пет пъти приходите на FLH в периода, през който се е взимало решение за инвестиционните проекти.

(121) Накрая Германия посочи, че съотношението между приходи и обем на инвестициите показва, че съответните предприятия не биха осъществили тези мерки без публично финансиране.

3.4.4. **Стимулиращ ефект**

(122) По отношение на стимулиращия ефект Германия подчерта, че размерът и интензитетът на държавната помощ за въпросните инфраструктурни мерки са били обосновани. Германия заяви, че инфраструктурните мерки изобщо не биха били осъществени без държавното финансиране (вж. раздел 3.4.3).

(123) Германия изтъкна, в противовес на становището на Комисията, че фактът, че някои инвестиционни проекти вече са били изпълнени, не е намалил стимулиращия ефект, тъй като ангажиментите за финансиране от акционерите вече са били поети преди инфраструктурните мерки да започнат да се прилагат. Според Германия от твърдението на Комисията, че инфраструктурните проекти са могли да доведат до някаква значителна възвращаемост на капитала, се вижда ясно, че естеството на въпросните мерки се разбира погрешно и че твърдението е в противоречие с предходната практика на Комисията за вземане на решения. По мнение на Германия Комисията вече е потвърдила в редица случаи, че мерките от този вид обикновено не носят никаква значителна възвращаемост на капитала.

3.4.5. **Пропорционалност на помощта (ограничена до минимум)**

(124) Според Германия заключение за пропорционалността на инфраструктурните мерки може да се направи от факта, че те спомагат за намаляване на пренатовареността на други германски товарни летища.

(125) В допълнение Германия посочи, че размерът и интензитетът на финансирането са били ограничени до абсолютния минимум, необходим за осъществяване на инфраструктурните мерки. Според Германия разходите са били определени предварително чрез осигуряване на оценки за разходите и предварителни планове. Освен това Германия твърди, обратно на твърдението на Комисията, че летището не е могло да повиши своите доходи чрез увеличаване на летищните такси. По мнение на Германия това е така, тъй като по-голямата част от инвестициите са свързани с инфраструктурни мерки, за които не може да бъде наложена отделна такса.

(126) Освен това Германия посочи, че по принцип не е възможно инвестиционните разходи за изграждане на летищната инфраструктура да бъдат покрити чрез увеличаване на таксите за ползвателите на летището. Германия твърди, че тъй като летищните такси са били одобрени от съответния отговарящ за летищата орган на провинцията, в която се намира въпросното летище, инвестиционните разходи за изграждането на летищната инфраструктура не са могли да бъдат прехвърлени върху ползвателите на инфраструктурата по преценка на оператора. Според Германия всяко допълнително увеличаване на летищните такси на летище Лайпциг/Хале не би отговаряло на пазарните условия и не би било приложимо спрямо авиокомпаниите, които използват летището. По мнение на Германия трябва да се има предвид, че таксите на FLH вече са над обичайното пазарно равнище.

(127) Освен това Германия твърди, че планираният интензитет на помощта е бил обоснован. Според Германия делът на публичното финансиране е можел да гарантира, че инвестициите могат да се осъществяват до степента и в рамките на срока, които се изискват. Германия посочи, че невъзможността за частно финансиране на мерките за регионалната летищна инфраструктура от този вид е доказана в достатъчна степен както от практиката на Комисията за вземане на решения, така и от факта, че няма нито един известен случай, в който частни инвеститори да са финансирали тези мерки със собствени средства.

(128) Германия твърди, че Комисията многократно и често е одобрявала интензитети на помощ в размер до 100 %. Според Германия по отношение на инвестиции, подобни на въпросните инвестиции, практиката на Комисията е показала, че за тези инвестиции интензитетът на помощта трябва да бъде поне 75 %, за да бъдат осъществени,

(129) Германия посочи, че FLH е било създадено в обществен интерес на Германия, а инфраструктурните мерки не са се основавали на какъвто и да било бизнес план, изчисление на рентабилността или финансови отчети.

(130) По искане на Комисията Германия представи изчисления на недостига на финансиране, които са представени обобщено в таблица 5 и таблица 6.

Таблица 5

Изчисляване на недостига на финансиране — сценарий I — Инвестиции, финансирани чрез вливания на капитал, извършени през 2014 г.

Сценарий I — Инвестиции, финансирани чрез вливания на капитал, извършени през 2014 г.	в млн. евро
Сконтов процент (1)	[…] %
Нетна настояща стойност (ННС) на Σ паричните потоци на FLH 2006—2055 г.	[…]
ННС на инвестиционните мерки M1—M16.2, за които е изпратено уведомление (включително разходи, попадащи в обхвата на държавната политика)	189,4
ННС на недостига на финансиране	166,9
Интензитет на помощта (2)	88,1 %

(1) Сконтовият процент беше определен чрез използване на модела за оценка на капиталовите активи: $r_e = r_f + ß_i$ (ПРП)
R_f = Базисен лихвен процент = […] % на 30.12.2005 г.
$ß_i$ = бета фактор = […] на 1.1.2006 г.
MRP = пазарна рискова премия преди облагане с данъци = […] % на 1.1.2006 г.
(2) ННС на недостига на финансиране/ННС на инвестициите = 166,9 млн. евро/189,4 млн. евро = 88,10 %

Таблица 6

Изчисляване на недостига на финансиране — сценарий II — Инвестиции, финансирани чрез вливания на капитал, извършени едновременно с инвестициите

Сценарий II — Инвестиции, финансирани чрез вливания на капитал, извършени към момента на възникване на необходимостта от финансиране (1)	в млн. евро
Сконтов процент	[…] %
ННС на Σ паричните потоци на FLH 2006—2055 г.	[…]
ННС на инвестиционните мерки M1—M16.2, за които е изпратено уведомление, (включително разходи, попадащи в обхвата на държавната политика)	189,4
ННС на недостига на финансиране	142,1
Интензитет на помощта (2)	75,00 %

(1) Периодът на инвестициите е идентичен с този на финансирането чрез вливания на капитал.
(2) ННС на недостига на финансиране/ННС на инвестициите = 142,1 млн. евро/189,4 млн. евро = 75,00 %

3.4.6. **Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки**

(131) По отношение на избягването на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки Германия подчерта, че общият баланс на инфраструктурните мерки на летище Лайпциг/Хале би бил положителен и мерките не биха имали неоправдани ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки. Във връзка с това Германия твърди, че въпросните инфраструктурни мерки са с неекспанзивен характер и нямат ефект върху обема на търговията. Германия подчерта, че Комисията вече е потвърдила в други решения, че мерки, които са с неекспанзивен характер, не оказват съществено въздействие върху конкуренцията между летищата.

(132) Германия раздели потенциалните конкуренти на FLH на три основни категории: i) летища в близост до летище Лайпциг/Хале; ii) други германски товарни летища и iii) основни товарни летища в Съюза.

(133) По отношение на летищата в близост до летище Лайпциг/Хале Германия отбеляза, че нито едно от тези летища не е специализирано във въздушния превоз на товари. В допълнение Германия заяви, че нито едно от следните летища: Алтенбург-Нобиц, Берлин-Бранденбург, Дрезден, Ерфурт, Хоф, Магдебург, Магдебург-Кохщед и Прага, не са се конкурирали действително с летище Лайпциг/Хале. В подкрепа на това Германия посочи, че за някои от тези летища географските разстояния са твърде големи, летищата се намират в различни икономически региони, зоните на обслужване са доста различни или летищата са с много малък размер.

(134) Що се отнася до другите германски товарни летища Германия посочи, че конкуренцията с летище Лайпциг/Хале е била ограничена, тъй като основните германски центрове за въздушен превоз на товари (Франкфурт на Майн, Мюнхен и Кьолн/Бон), които са се конкурирали с летище Лайпциг/Хале, са имали затруднения, свързани с капацитета или с ограничения по отношение на нощните полети.

(135) Според Германия също така е липсвало каквото и да било конкурентно припокриване с другите товарни летища в Съюза, главно летище Брюксел и летище Ватри. В тази връзка Германия посочи, че поради централното си местоположение в средата на Европа, летище Лайпциг/Хале е единственото по рода си летище, което е обслужвало Западна и Източна Европа, както и че нито летище Брюксел, нито летище Ватри са били в състояние да гарантират достатъчен достъп до придобиващите все по-голяма важност пазари на Централна и Източна Европа. Що се отнася до летище Ватри, Германия изтъкна, че това е едно много малко летище и че през 2010 г. обемът на доставяните по въздушен път товари на летище Лайпциг/Хале например е бил осемдесет пъти по-голям от този на летище Ватри. Също така според Германия летище Ватри не е така добре свързано с железопътната и пътната мрежа, както е летище Лайпциг/Хале. Що се отнася до летище Брюксел, Германия твърди, че докато през последните години на летище Лайпциг/Хале се наблюдава увеличение на обема на товарите, за същия период на летище Брюксел се наблюдава намаление на този обем. Освен това според Германия на летище Брюксел са били наложени значителни ограничения на нощните полети, от което следва, че конкуренцията е била ограничена.

(136) В допълнение Германия посочи, в противовес на становището на Комисията, че всички потенциални ползватели са имали равен и недискриминационен достъп до летищната инфраструктура. Според Германия частните ползватели на летището не са получили каквито и да било необосновани отстъпки за обеми. Освен това по мнение на Германия въпросът за равния и недискриминационен достъп до летището вече е бил разгледан от Комисията в нейно предходно решение относно финансирането на летище Лайпциг/Хале. ([27])

(137) Поради това Германия е на мнение, че държавната помощ, ако такава е била предоставена, може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар.

4. **МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) На 26 октомври 2011 г. MFAG представи заедно с FLH мнения относно решението за откриване на процедурата. Мненията на MFAG в голяма степен съответстват на мненията на Германия.

4.1.1. **Понятие за стопанска дейност и обхват на държавната политика**

(139) MFAG посочи също така, че изграждането на инфраструктура на летище Лайпциг/Хале не представлява стопанска дейност. Ето защо според MFAG въпросното финансиране не попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора. Във връзка с това MFAG посочи, че частен инвеститор не би осъществил въпросните мерки и все още не би ги осъществил. Съответно MFAG заяви, че не налице пазар за летищна инфраструктура. В този контекст MFAG посочи също така, че летищата не могат да финансират самостоятелно своите инвестиции в инфраструктура. MFAG се опасяваше, че прилагането на правилата за държавна помощ по отношение на летищната инфраструктура ще доведе до намаляване на инвестициите в такава.

(140) MFAG също така посочи, че летище Лайпциг/Хале е било развито в интерес на обществото и че критерият за оператор в условията на пазарна икономика не е приложим към финансирането на летищна инфраструктура. В това отношение MFAG заяви, че в Съюза не е имало нито един случай на частен инвеститор, който да изгради или да развие в значителна степен летище със собствени средства. Следователно според MFAG вместо да използва критерия за оператор в условията на пазарна икономика Комисията трябва да оцени дали инфраструктурата се предлага на всички потребители по открит и недискриминационен начин. MFAG също така посочи, че такъв е случаят и с летище Лайпциг/Хале. Ето защо според MFAG инфраструктурните мерки не са се основавали на бизнес план или дългосрочни перспективи за рентабилност.

([27]) Решение 2008/948/ЕО

(141) В допълнение MFAG поясни, че изграждането на летището е спомогнало за постигането на целите на регионалната политика и е подпомогнало регион в неблагоприятно икономическо положение. MFAG подчерта, че това е отговорност, присъща на държавата, която не може да се осъществи от частни инвеститори, и следователно не може да се оценява съгласно правилата за държавна помощ.

(142) MFAG също така твърди, че дори ако — *quod non* — финансирането на инфраструктурата като цяло представлява икономическа дейност, разглежданите мерки попадат в обхвата на държавната политика и следователно не представляват държавна помощ.

(143) По отношение на дейностите, попадащи в обхвата на държавната политика, MFAG посочи, че Комисията трябва да направи разграничение между защитата на въздушния транспорт от външни заплахи, защитата на въздушния трафик от експлоатационни заплахи и защитата на трети страни от експлоатационни заплахи, произтичащи от въздушния трафик. В това отношение MFAG посочи, че защитата срещу експлоатационни заплахи и защитата на правата на трети страни трябва да се разглежда като част от държавната политика. MFAG посочи, че в практиката си за вземане на решения Комисията е счела, че мерките в областта на противопожарната защита, въздушната навигация и управлението на въздушното движение, по-специално Deutscher Wetterdienst (германската метеорологична служба) и Deutsche Flugsicherung (германската служба по въздухоплаване) попадат в обхвата на държавната политика.

4.1.2. **Съответствие с пазара на заемите от акционерите във FLH**

(144) Според MFAG заемите от акционерите са били предоставени при пазарни условия. MFAG посочи, че трябва да се вземат предвид рейтингите на MFAG, определени от Nord LB и Deutsche Kreditbank AG. В това отношение MFAG разясни, че Nord LB и Deutsche Kreditbank AG са поставили MFAG и FLH в рейтинговата категория […] със средна вероятност за неизпълнение от […] %. MFAG също така поясни, че рейтинговата категория […] е сравнима с външната рейтингова категория на Standard&Poor's от […] до […], тази на Moody's от […] до […] и на Fitch от […] до […].

(145) MFAG също така посочи, че заемите от акционерите във FLH са обезпечени в много висока степен. Освен това MFAG поясни, че заемите от FLH ще се използват за финансиране на устойчиви инвестиции в инфраструктура. MFAG също така разясни, че активите на FLH не са обременени с ипотеки („*Grundpfandrechte*"). Ето защо MFAG е на мнение, че предвид много добрия рейтинг и високото ниво на обезпечение, рисковият марж трябва да бъде определен в рамките на максимум […] базисни пункта.

(146) Тъй като рисковите премии по заемите от FLH са определени между […] и […] базисни пункта, MFAG е на мнение, че заемите отговарят на пазарните условия и не представляват държавна помощ.

4.1.3. **Съвместимост на помощта**

(147) MFAG е на мнение, че във всеки случай вливанията на капитал биха били съвместими с вътрешния пазар.

(148) MFAG посочи, че летище Лайпциг/Хале оказва значително положително въздействие върху заетостта в региона със своите 5 100 служители (включително служители на MFAG, авиокомпании, ресторанти, предприятия за кетъринг, публични органи и други предприятия), работещи в самото летище, и приблизително 8 100 служители, работещи непряко за летището.

(149) Освен това MFAG подчерта, че поради затрудненията, свързани с капацитета, и ограниченията по отношение на нощните полети на други летища (като Франкфурт на Майн, Мюнхен, Берлин, Дюселдорф и Хамбург), летище Лайпциг/Хале има важна роля за намаляване на натоварването на тези други германски летища и следователно допринася за сигурността на доставките в Германия като цяло.

(150) По отношение на недискриминационния характер на летищните такси MFAG посочи, че тарифата на летищните такси на летище Лайпциг/Хале не е предназначена да облагодетелства само една авиокомпания и че на всички авиокомпании са наложени едни и същи такси за кацане. Следователно според MFAG инфраструктурата се използва от всички ползватели по еднакъв и недискриминационен начин.

(151) Що се отнася до необходимостта от помощ и нейния стимулиращ ефект, MFAG посочи, че мерките е нямало да бъдат осъществени без заемите от акционерите или вливанията на капитал. Според MFAG общият размер на инвестициите от 225,6 млн. евро е два или три пъти повече от средния оборот на MFAG и повече от пет пъти по-висок от средния годишен оборот на FLH в периода, през който се е взимало решение за инвестиционните проекти. Според MFAG фактът, че мерките вече са били частично осъществени, не изключва наличието на стимулиращ ефект, тъй като тези мерки са били осъществени само след получаване на гаранции за финансиране и решения на публичните акционери, които също така са осигурили междинното финансиране чрез заемите от акционерите.

(152) MFAG посочи, че въпросните мерки не са нарушили конкуренцията. Освен това MFAG счита, че не е оказан какъвто и да било отрицателен ефект върху летище Брюксел и летище Ватри. Според MFAG летище Брюксел изпитва затруднения поради ограничения на нощните полети, което е причината, поради която DHL е решило да се премести дългосрочно на летище Лайпциг/Хале. По отношение на летище Ватри MFAG посочи, че според статии в пресата на това летище се осъществяват ограничени дейности по превоз на товари (само около от 5 до 6 полета на седмица).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) На 27 октомври 2011 г. ADV представи мненията си по отношение на решението за откриване на процедурата. Неговите мнения съответстват напълно на мненията на MFAG. ADV обърна внимание на факта, че летище Лайпциг/Хале е важно за регионалното развитие.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS представи мненията си с писмо от 28 октомври 2011 г.

(155) DFS посочи, че инфраструктурни проекти M3—M8 и M10 (вж. таблица 2) допринасят за безопасно и гладко управление на въздушния трафик на летище Лайпциг/Хале. Във връзка с това DFS посочи, че мярка M3 е спомогнала за облекчаване на натоварването на пътеките за рулиране и мостовете, M5 е била спешно необходима, за да се гарантира, че не са налице каквито и да било пречки за рулирането в южната част на летището, а M8 е служила като база за въздушни спасителни и аварийни операции. DFS посочи също така, че мярка M10 би подпомогнала работата на DFS съгласно член 29, параграф 2, буква б) от *Luftverkehrsgesetz* (Закон за въздушния транспорт, „LuftVG“) в посока защита на обществото срещу неприемлив шум.

4.4. АКЦИОНЕРИ В MFAG ИЛИ/И FLH

4.4.1. **Landkreis Nordsachsen**

(156) Landkreis Nordsachsen представи мненията си с писмо от 27 октомври 2011 г.

(157) Landkreis Nordsachen посочи, че летището е представлявало важен стимул за икономическото развитие и заетостта в региона. В допълнение Landkreis Nordsachsen изтъкна, че поради исторически причини за летището е налице поголяма нужда от допълнителни инвестиции в сравнение с други германски летища. То посочи, че понятието за дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, трябва да бъде тълкувано в по-широк смисъл.

(158) Landkreis Nordsachsen посочи също така, че летищните такси не са достатъчни за финансиране на необходимите инвестиции. По негово мнение планираните вливания на капитал са имали стимулиращ ефект. В заключение в своите мнения Landkreis Nordsachsen заяви, че без финансирането летището е нямало да бъде в състояние да осъществи инфраструктурния проект.

4.4.2. **Stadt Dresden**

(159) Град Дрезден, който е миноритарен акционер в MFAG, представи своите мнения на 28 октомври 2011 г. Мненията на град Дрезден съответстваха на мненията на MFAG и Landkreis Nordsachsen.

(160) Град Дрезден посочи, че летището е най-големият работодател в региона като в него са заети пряко 5 100 души. Поради това град Дрезден подчерта, че летището представлява важен икономически стимул за региона. В допълнение град Дрезден изтъкна, че поради разрешението за нощни полети летище Лайпциг/Хале има важна роля за намаляване на натоварването на други германски летища.

(161) Град Дрезден посочи, че разходите за инвестиции в летищна инфраструктура не могат да бъдат напълно финансирани чрез летищни такси, събирани от ползвателите на летището. Освен това той посочи, че в исторически план развитието на летищата обикновено е било извършвано чрез публично финансиране. В допълнение според град Дрезден в Германия летищните такси не се определят свободно от летищните оператори, а трябва да бъдат официално одобрени от публични органи.

(162) Освен това град Дрезден посочи, че инфраструктурните мерки на летище Лайпциг/Хале не са засегнали неправомерно вътрешния пазар, тъй като всички конкуриращи се германски и чуждестранни летища са функционирали на равнища, близки до пълния капацитет, а летище Ватри почти не е функционирало.

4.4.3. **Stadt Leipzig**

(163) На 28 октомври 2011 г. Комисията получи мненията на град Лайпциг, който е акционер в MFAG. Мненията на град Лайпциг съответстваха напълно на мненията на град Дрезден и MFAG.

4.5. ВЪЗДУШНИ СПЕДИТОРИ И ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА ДОСТАВКА НА ЕКСПРЕСНИ КОЛЕТНИ ПРАТКИ

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (EAT)**

(164) На 27 октомври 2011 г. EAT, дружество за въздушен превоз на товари, базирано на летище Лайпциг/Хале, представи своите мнения относно решението за откриване на процедурата. EAT посочи, че то е дъщерно предприятие, изцяло притежавано от Deutsche Post AG, което използва летище Лайпциг/Хале за свой основен летищен център.

(165) EAT посочи, че доколкото му е известно, всички потенциални ползватели имат равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата. EAT поясни в допълнение, че за това спомага по-специално прозрачната система на ценообразуване, която се прилага спрямо всички ползватели.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Lufthansa Cargo представи мненията си на 26 октомври 2011 г. Неговите мнения съответстват напълно на мненията на EAT. Lufthansa Cargo потвърди, че доколкото му е известно, всички потенциални ползватели имат равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Emons Spedition представи мненията си на 18 октомври 2011 г. Мненията на Emons съответстват напълно на мненията на EAT. Emons подчерта, че публичното финансиране на подобренията на летищната инфраструктура е от съществено значение за летищата и ползвателите на летищата,

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Spero Logistics Europe представи мненията си на 28 октомври 2011 г. Мненията на Spero съответстват напълно на мненията на EAT и Emons Spedition.

(169) В допълнение Spero посочи, че разрешението за нощни полети е от особено значение за въздушния превоз на товари. Spero поясни, че то е решило да базира дейностите си на летище Лайпциг/Хале поради географското му местоположение (в центъра на Европа, като предлага достъп до най-големия европейски пазар и по-кратко полетно време до Азия).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Германо-руски икономически съюз)**

(170) На 25 октомври 2011 г. Deutsch Russische Wirtschaftsallianz („Wirtschaftsallianz“) заяви, че развитието на летището е от съществено значение за икономическия растеж в региона.

(171) Wirtschaftsallianz посочи, че летище Лайпциг/Хале е било важно в контекста на проекта SALIS (Strategic Air Lift Interim Solutions), създаден с цел осигуряване на специален транспорт, необходим за операциите на НАТО в Афганистан. Wirtschaftsallianz твърди, че условията за изпълнение на този проект към съответния момент са били налице само в Лайпциг. Wirtschaftsallianz поясни също така, че това е свързано по-специално с изпълнение на изисквания за сигурността съгласно директивите на НАТО, лиценза за денонощна работа на летището, писти с дължина 3 000 метра, достатъчно пространства за съхранение и товарене и капацитет за техническа поддръжка на руското въздухоплавателно средство, използвано в рамките на проекта SALIS.

4.5.6. **Други спедитори и сдружения**

(172) Комисията получи мнения също така и от Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic и Volga-Dnepr. Техните мнения съответстваха напълно на мненията на EAT, в които се подчертава значението на летище Лайпциг/Хале за регионалното развитие и достъпността.

4.6. ПЪТНИЧЕСКИ АВИОКОМПАНИИ И ТУРИСТИЧЕСКИ СДРУЖЕНИЯ

4.6.1. **Germanwings**

(173) Germanwings, дъщерното дружество на Deutsche Lufthansa AG, представи своите мнения на 26 октомври 2011 г.

(174) Germanwings посочи, че изграждането и развитието на летищна инфраструктура не е могло да бъде финансирано от летищни такси. Germanwings поясни, че много голяма част от мерките, определени в решението за откриване на процедурата, са били свързани с мерки за безопасност на въздушния транспорт или мерки за прилагане на правила за безопасност. Germanwings посочи също така, че тези мерки не са предмет на правилата за държавна помощ.

(175) Germanwings подчерта, че Комисията следва да вземе предвид специфичната ситуация на летище Лайпциг/Хале и изоставането в областта на инвестициите в летищна инфраструктура поради обединеното на Германия.

(176) В допълнение Germanwings посочи, че инфраструктурата на летище Лайпциг/Хале е на разположение за ползване от всички потенциални ползватели без каквато и да било дискриминация или без *de facto* да е налице преференциално третиране на само една авиокомпания.

4.6.2. **Други авиокомпании и туристически сдружения**

(177) Освен това Германия получи мнения от Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband и Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Техните мнения съответстваха напълно на мненията на Germanwings.

4.7. ПРЕДПРИЯТИЯ, НАМИРАЩИ СЕ БЛИЗОСТ ДО ЛЕТИЩЕТО, И СДРУЖЕНИЯ

4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) BMW представи мненията си с писмо от 27 октомври 2011 г.

(179) BMW посочи, че летище Лайпциг/Хале е важно за местната промишленост и че то оказва положителни външни въздействия върху региона и установените в него предприятия. BMW посочи също така, че Комисията следва да вземе предвид изоставането в областта на инвестициите на летище Лайпциг/Хале преди обединението на Германия. Предвид значението на летището за региона, BWM е на мнение, че публичното финансиране следва да бъде счетено за съвместимо.

4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) EADS представи мненията си относно решението за откриване на процедурата с писмо от 27 октомври 2011 г.

(181) EADS изтъкна, че летище Лайпциг/Хале е много важно за икономиката на региона и е било основен фактор, поради който EADS е решило да установи свое дъщерно дружество в региона.

4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) EEX, енергийно търговско дружество със седалище в Лайпциг, представи своите мнения на 27 октомври 2011 г.

(183) EEX посочи, че летище Лайпциг/Хале е било много важно за региона и за служителите на EEX. EEX освен това посочи, че не вижда възможност за замяна на FLH чрез използване на други европейски летища като алтернатива.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Промишлена и търговска камара на Хале-Десау] (IHK)**

(184) IHK представи мненията си на 26 октомври 2014 г.

(185) IHK посочи, че са налице положителни взаимни зависимости, произтичащи от конкуренцията на пазара на летищата в Съюза. Във връзка с това IHK посочи, че подобренията на инфраструктурата на едно местонахождение са оказали положително въздействие и върху други летища. В този смисъл IHK посочи също така, че положителните мрежови ефекти на инфраструктурната програма на летище Лайпциг/Хале са били с преимуществено значение. Според IHK следва да се вземат предвид структурните слабости на региона и изоставането в областта на инвестициите в Източна Германия. Накрая IHK посочи, че без първоначално публично финансиране значителните последващи инвестиции от частния сектор са били немислими.

4.7.5. **Други сдружения**

(186) Комисията също така получи мнения от Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland и Leipziger Messe. Тези мнения съответстват напълно на мненията на BMW и EADS.

4.8. ГРАЖДАНСКА ИНИЦИАТИВА НА ЖИТЕЛИТЕ НА SCHKEUDITZ ПРОТИВ ШУМА

(187) Гражданската инициатива представи мненията си на 24 август 2011 г.

(188) Гражданската инициатива посочи, че членовете ѝ са забелязали, че южната писта се използва почти само от DHL. Според гражданската инициатива DHL е почти единственият ползвател на пистата и югоизточната зона на летището. Инициативата поясни, че с оглед на интензивното използване на тази инфраструктура от DHL не може да се предполага, че инвестициите са свързани с пътническия транспорт.

5. **МНЕНИЯ НА ГЕРМАНИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИ СТРАНИ**

(189) В началото на своето мнение Германия посочи, че мненията на 34 страни са в подкрепа на мерките, за които е изпратено уведомление.

(190) Германия посочи, че мненията на трети страни са потвърдили нейното становище, че въпросните инфраструктурни мерки попадат в обхвата на държавната политика. Във връзка с това Германия подчерта, че DFS е акцентирало, че мерки от M3 до M8 и мярка M10 са представлявали мерки, които са били осъществени при изпълнение на държавни отговорности. Освен това Германия подчерта, че според различни трети страни правилата за държавна помощ не са били приложими спрямо въпросните мерки.

(191) Освен това Германия изтъкна, че мненията ясно показват, че публичното финансиране спазва критериите на член 107, параграф 3 от Договора. Германия по-специално посочи, че градовете, местните органи и търговски камари, както и предприятията в региона, са подчертали икономическото и регионалното значение на летището. По тази причина за Германия несъмнено изграждането и експлоатацията на летището служи за изпълнение на ясно определена цел от общ интерес. Освен това Германия изтъкна, че мненията на трети страни също са потвърдили необходимостта и пропорционалността на публичното финансиране.

(192) По отношение на евентуалното неправомерно отрицателно въздействие върху конкуренцията и търговията Германия изтъкна, че нито летище Ватри, нито летище Брюксел е изпратило мнения относно решението за откриване на процедурата. Според Германия това показва, че нито едно от тези летища не е било засегнато от каквото и да било отрицателно въздействие на въпросните мерки. Германия изтъкна, че това мнение е било подкрепено и от други трети страни като Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings и Jade Cargo. Германия посочи в допълнение, че Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING и Aircargo Club Deutschland също са заявили, че липсва каквото и да било припокриване на зони на обслужване между летище Лайпциг/Хале и летищата Брюксел или Ватри.

(193) Що се отнася до изискването за равен и недискриминационен достъп до летището, Германия изтъкна, че в мненията на трети страни се потвърждава, че летищните такси са били определени по недискриминационен начин.

6. **ОЦЕНКА**

(194) По силата на член 107, параграф 1 от Договора „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.“

(195) Критериите, определени в член 107, параграф 1 от Договора, са кумулативни. Следователно, за да се определи дали въпросните мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, е необходимо те да изпълняват следните условия:

а) да са предоставени от държава членка или чрез ресурси на държава членка;

б) да поставят в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;

в) да нарушават или да заплашват да нарушат конкуренцията, и

г) да засягат търговията между държавите членки.

6.1. ПОНЯТИЕ ЗА ПРЕДПРИЯТИЕ И СТОПАНСКА ДЕЙНОСТ

6.1.1. **Понятие за предприятие**

(196) По отношение на наличието или отсъствието на държавна помощ, най-напред е необходимо да се определи дали получателят осъществява стопанска дейност и, предвид това, той може да бъде счетен за предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора ([28]).

([28]) Вж. решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италия* (C-35/96, Recueil, стр. I-3851) и решение от 12 септември 2000 г. по дело *Pavlov и др.* (C/180/98—C/184/98, Recueil, стр. I-6451).

(197) Във връзка с това Германия заяви, че понятието „предприятие“ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора не се прилага за летищата, най-малкото що се отнася до финансирането на регионална летищна инфраструктура. Германия счете, че изграждането на такава инфраструктура не представлява стопанска дейност, а е по-скоро обща мярка на транспортната, регионалната и икономическата политика. Освен това Германия увери, че изграждането на летищна инфраструктура не представлява стопанска дейност, тъй като частен инвеститор не би извършил такава дейност. Освен това във връзка с това Германия заяви, че летищата имат по-високи от средните постоянни разходи, свързани с инфраструктурата, оборудването и експлоатацията. Освен това тяхната свобода на действие е ограничена поради многото тежести и строгите юридически условия. В допълнение Германия счете, че позоваванията на решението по дело *Aéroports de Paris* и на решението по дело *Leipzig/Halle* нямат отношение към въпросните мерки. Във връзка с решението по дело *Aéroports de Paris* Германия заяви, че в това решение не се разглежда изграждането на летищни инфраструктури, а експлоатацията на летище. В допълнение Германия счете, че в решението по дело *Aéroports de Paris* понятието „предприятие“ не се тълкува по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, а че то разглежда нарушение на забраната за злоупотреба с господстващо положение по смисъла на член 102 от Договора. По отношение на решението по дело *Leipzig/Halle* Германия счете, че решението на Общия съд няма каквото и да било действие на прецедент в съдебната практика, тъй като то подлежи на обжалване.

(198) По отношение на понятието „предприятие“ трябва да се изтъкне, че според постоянната съдебна практика на Съда на Европейския съюз предприятията се определят като субекти, извършващи стопанска дейност, независимо от правния им статут или собствеността върху тях и начина, по който те се финансират ([29]). Всяка дейност, която се изразява в предлагането на стоки и услуги на даден пазар, е стопанска дейност ([30]). Стопанското естество на една дейност само по себе си не зависи от това дали дейността носи печалби ([31]).

(199) В решението по дело *Aéroports de Paris* ([32]) Съдът е постановил, че експлоатацията на летище, която се изразява в предоставяне на летищни услуги на авиокомпании и на различни доставчици на услуги, също представлява стопанска дейност. В решението си по дело *Leipzig/Halle airport* ([33]) Общият съд е изяснил, че експлоатацията на летище представлява стопанска дейност, а изграждането на летищна инфраструктура е неразделна част от нея.

(200) Комисията припомня, че в решението си по дело *Leipzig/Halle airport* Общият съд е постановил, че считано от 2000 г. прилагането на разпоредбите в областта на държавните помощи към финансирането на летищна инфраструктура вече не трябва да се изключва ([34]). Вследствие на това, считано от датата на решението по дело *Aéroports de Paris* (12 декември 2000 г.), експлоатацията и изграждането на летищна инфраструктура трябва да се счита за задача, която попада в обхвата на контрола върху държавните помощи.

(201) В решението си по дело *Leipzig/Halle airport* Общият съд е постановил също така, че не е от значение дали изграждането или разширяването на летищна инфраструктура преследва цели на регионалната, икономическата или транспортната политика. Съгласно установената съдебна практика не е от значение какви цели се преследват от конкретните мерки, а от значение са по-скоро ефектите, които те предизвикват ([35]).

(202) Освен това в решението си по дело *Leipzig/Halle airport* Общият съд е потвърдил, че наличието на пазар на летищна инфраструктура е видно от факта, че летище Лайпциг/Хале се е конкурирало с други регионални летища, по-специално с летище Ватри (Франция) и с летище Брюксел (Белгия), за това да стане европейски център за въздушен превоз на товари на DHL.

([29]) Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4), част 2.1, и свързаната с това съдебна практика, по-специално решението от 12 септември 2000 г. по съединени дела *Pavlov и други*, (C-180/98—C-184/98, Recueil, стр. I-6451), но вж. също решение от 10 януари 2006 г. по дело *Cassa di Risparmio di Firenze and Others* (C-222/04, Recueil, стр. I-289); решение от 11 юли 2006 г. по дело *FENIN/Комисия* (C-205/03 P, Recueil, стр. I-6295) и решение от 1 юли 2008 г. по дело *MOTOE* (C-49/07, Recueil, стр. I-4863).

([30]) Решение от 16 юни 1987 г. по дело *Комисия/Италия*, (118/85, Recueil, стр. 2599, точка 7; решение от 18 юни 1998 г. по дело *Комисия/Италия*, (C-35/96, Recueil, стр. I-3851, точка 36; решение по дело *Pavlov и други*, точка 75.

([31]) Решение от 29 октомври 1980 г. по съединени дела *Van Landewyck*, (209/78—215/78 и 218/78, Recueil, стр. 3125, точка 88; решение от 16 ноември 1995 г. по дело *FFSA и други*, (C-244/94, Recueil, стр. I-4013, точка 21); и решение от 1 юли 2008 г. по дело *MOTOE*, (C-49/07, Recueil, стр. I-4863, точки 27 и 28).

([32]) Решение от 12 декември 2000 г.. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, (T-128/98, Recueil, стр. II-3929), потвърдено с решение от 24 октомври 2002 г. по дело C-82/01, Recueil, стр. I-9297, точки 75—79.

([33]) Решение от 24 март 2011 г. по съединени дела *Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig Halle GmbH/Комисия*, (съдебно решение „Leipzig-Halle airport“), (T-443/08 и T-455/08, Recueil, стр. II-1311, по-специално точки 93 и 94); потвърдено с решение от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig/Halle/Комисия*, C-288/11 P, все още непубликувано в Сборника.

([34]) Вж. решение по дело „Leipzig/Halle airport“, точка 106.

([35]) Решение по дело„Leipzig/Halle airport“, точка 102 и следващите.

(203) Според съдебната практика трябва също така да се има предвид, че с цел оценяване на стопанския характер на дейностите, осъществявани от управляващия летището орган в контекста на публичното финансиране на мерките за развитие на инфраструктурата, няма причина дейностите по изграждане или разширяване на инфраструктурата да бъдат отделяни от дейностите по последващото използване на същата ([36]).

(204) Освен това в решението си по дело *Leipzig/Halle airport* Общият съд е постановил, че: „всъщност пистите за кацане и излитане са основни елементи за стопанската дейност на летищен оператор. Така изграждането на писти за кацане и излитане позволява на летищата да упражняват своята основна стопанска дейност или, когато става въпрос за изграждане на допълнителна писта или за разширяване на съществуваща писта, да развиват тази дейност.“

(205) В контекста на съдебната практика, посочена в съображения (196) и (204), Комисията отбелязва, че инфраструктурата, предмет на настоящото решение, ще бъде или пряко експлоатирана на търговски принцип от FLH, управляващият летището орган, или непряко ще подпомага и ще създава възможност за търговските дейности на летището като цяло.

(206) Във връзка с това Комисията отбелязва, че съгласно германското право, по-специално […], таксите трябва да бъдат определени от летищния оператор и да бъдат представени за одобрение от Федералното министерство на транспорта. Комисията отбелязва, че летищните такси се определят от летищните оператори при спазване на регулаторните ограничения с цел избягване на каквато и да било неоправдана дискриминация между ползвателите на летището и възможни злоупотреби с господстващо положение от страна на управляващия летището орган. Комисията обаче счита, че това не пречи на управляващите летища органи да определят размера на летищните такси с оглед на необходимите инвестиции и разходите, направени от тях. Това по-специално се потвърждава от изискванията на […] и […] на […].

(207) По-нататък Комисията отбелязва, че изграждането и развитието на инфраструктурата, предмет на настоящото решение, ще позволи на FLH да увеличи своя капацитет и да засили стопанската си дейност на оператор на летище Лайпциг/Хале. FLH, в качеството си на управляващ летището орган, извършва летищни услуги срещу заплащане, което се получава по-специално от летищни такси, но също така и от други приходи, свързани с експлоатацията на инфраструктурата и извършването на спомагателни услуги, като например отдаването под наем на хангари, което трябва да се счита за възнаграждение за извършените услуги.

(208) Поради това Комисията счита, че инфраструктурата, предмет на настоящото решение, представлява инфраструктура, която може да се използва с търговско предназначение. Следователно FLH представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.1.2. **Дейности, попадащи в обхвата на държавната политика**

(209) Не всички дейности обаче, упражнявани от дадено летище, са непременно от стопанско естество ([37]). Тъй като определянето на даден субект като предприятие винаги е свързано с конкретна дейност, трябва да се прави разграничение между дейностите, упражнявани от дадено летище, и да се установи до каква степен тези дейности са от стопанско естество. Ако дадено летище извършва както стопански, така и нестопански дейности, то трябва да се счита за предприятие само по отношение на стопанските дейности.

(210) Съдът е постановил, че дейности, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, не са от стопанско естество и по принцип не попадат в приложното поле на правилата за държавна помощ ([38]). Дейностите, упражнявани на дадено летище, като управление на въздушното движение, полиция, огнеборци, митници и защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство, както и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество ([39]).

([36]) Решение от 11 юли 2006 г. по дело *FENIN/Комисия* (C-205/03 P, Recueil, стр. I-6295, точка 88); и решение по дело *Leipzig/Halle airport*, точка 95.

([37]) Решение по дело „Leipzig/Halle airport“, точка 98.

([38]) Решение от 16 юни 1987 г. по дело *Комисия/Италия*, (C-118/85, Recueil, стр. 2599, точки 7 и 8) и решение от 4 май 1988 г. по дело *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, (C-30/87, Recueil, стр. 2479, точка 18).

([39]) Вж. по-специално решение от 19 януари 1994 г. по дело *SAT/Eurocontrol*, (C-364/92, Recueil, стр. I-43, точка 30) и решение от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, (C-113/07 P, Recueil, стр. I-2207, точка 71).

(211) Публичното финансиране на такива нестопански дейности не представлява държавна помощ, но следва да е строго ограничено до възникналите заради тях разходи и не може да се използва за финансиране на други дейности ([40]). Всяка евентуална свръхкомпенсация от страна на публичните органи на разходи, понесени във връзка с нестопански дейности, може да представлява държавна помощ. Освен това, ако дадено летище едновременно със своите стопански дейности извършва и нестопански дейности, се изисква отделно осчетоводяване на разходите, за да се избегне прехвърляне на публични средства между нестопанските и стопанските дейности.

(212) Публичното финансиране на нестопански дейности не трябва да води до неоправдана дискриминация между летища. В действителност съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятия от разходи, присъщи за техните стопански дейности ([41]). Поради това, макар и съгласно даден правен ред да е нормално гражданските летища да трябва да поемат някои разходи, присъщи на експлоатацията на летища от този вид, докато други граждански летища не трябва да го правят, на последните може да е предоставено предимство независимо от това дали тези разходи са свързани с дейност, чието естество по принцип се счита за нестопанско.

(213) Поради това, в контекста на съображения (209) и (212), Комисията трябва да анализира естеството на инфраструктурните мерки, предмет на настоящото решение, които се осъществяват на летище Лайпциг/Хале.

(214) Германия увери, че мерки от M1 до M11, за които е изпратено уведомление, се отнасят до дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, и че финансирането на тези дейности е строго ограничено до размера на необходимите за тези мерки разходи. Следователно според Германия тези разходи не са предмет на правилата за държавна помощ. Във връзка с това Германия увери, че мерки от M1 до M11 попадат в някоя от следните категории:

i) мерки, които защитават гражданското въздухоплаване от неправомерни актове на посегателство ([42]), предмет на германския закон *Luftsicherheitsgesetz* (Закон за сигурността на въздухоплаването, „LuftSiG“), и по-специално член 8 от него;

ii) мерки, отнасящи се до експлоатационната безопасност, предмет на член 45 от наредбата *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (Наредба за издаване на лицензи за въздушен трафик, „LuftVZO“); или

iii) мерки, свързани със защитата на трети страни срещу експлоатационните рискове при въздушния транспорт (като шумовото замърсяване).

(215) По отношение на мерките, свързани с експлоатационната безопасност, Комисията счита, че осигуряването на безопасна експлоатация на летището е нормална част от стопанската дейност по експлоатация на дадено летище ([43]). В този контекст следва да се отбележи, че за разходите, свързани с регулаторните изисквания и стандарти, също не може да се счита, че попадат в обхвата на държавната политика. При извършване на по-подробен преглед по отношение на отделните дейности и разходи Комисията установи, че мерките, предназначени да осигурят безопасността на операциите на летището, не представляват дейности, попадащи в обхвата на държавната политика. Всяко предприятие, което желае да осъществява дейност на даден пазар, трябва да гарантира безопасността на съоръженията (по отношение на летищата това са например писти, пътеки за рулиране и стоянки) и също така трябва да осигури спазването на регулаторните стандарти.

(216) По отношение на пистите, пътеките за рулиране и стоянките Комисията счита, че това са съществени елементи на стопанската дейност, в която участва управляващият летището орган. Следователно изграждането на писти, пътеки за рулиране и стоянки позволява на управляващия летището орган да упражнява основната си стопанска дейност.

(217) По отношение на мерките съгласно член 8 от LuftSiG управлението на въздушния трафик, метеорологичните услуги и противопожарната служба могат по принцип да се считат за дейности, попадащи в обхвата на държавната политика.

([40]) Решение от 18 март 1997 г. по дело *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, (C-343/95, Recueil, стр. I-1547). Решение N 309/02 на Комисията от 19 март 2003 г., Авиационна сигурност — компенсация за разходите, възникнали след атаките от 11 септември 2001 г. (ОВ C 148, 25.6.2003 г., стр. 7). Решение N 438/02 на Комисията от 16 октомври 2002 г., Помощ в подкрепа на функциите на публичната власт в пристанищния сектор (ОВ C 284, 21.11.2002, стр. 2).

([41]) Вж. по-специално решение от 3 март 2005 г. по дело *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, (C-172/03, Recueil, стр. I-01627, точка 36) и цитираната в него съдебна практика.

([42]) Съгласно Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване (ОВ L 355, 30.12.2002 г., стр. 1).

([43]) Решение на Комисията от 20 февруари 2014 г. по дело за държавна помощ SA.35847 (2012/N) — Чешка република — летище Ostrava, все още непубликувано в ОВ, съображение 16.

(218) Що се отнася до приложимата правна рамка, според Германия за противопожарната служба няма законови правила, строго налагащи тези разходи на летищния оператор. Освен това, Комисията отбеляза, че възстановяването на разходите за противопожарната служба попада в правната компетенция на Länder (провинцията), както и че тези разходи обикновено се покриват от съответните регионални органи. Възстановяването на тези разходи се ограничава до размера, необходим за покриването им.

(219) Що се отнася до управлението на въздушното движение и метеорологичните услуги, Комисията отбелязва, че в член 27, буква г), и член 27, буква е) от LuftVG е предвидено, че разходите, свързани с член 27, буква в) от LuftVG се покриват от държавата за някои конкретни летища. Летищата имат право разходите им да бъдат покрити като на „*признати летища*“ съгласно член 27, буква г), и член 27, буква е) от LuftVG, ако Федералното министерство на транспорта е признало необходимостта с оглед на сигурността и интересите, свързани с политиката в областта на транспорта ([44]). Летищата в Германия, които не са признати, нямат правото разходите им да бъдат покрити по смисъла на член 27, буква г), и член 27, буква е) от LuftVG, и следователно по принцип трябва да поемат сами разходите за мерките, предвидени в член 27, буква в) от LuftVG. Тези разходи са присъщи за работата на летищата. Тъй като някои летища трябва да поемат тези разходи сами, а други не, последните могат да получат предимство, ако мерките за управление и въздушна безопасност, както и метеорологичните услуги, се считат за нестопански дейности. Летището Лайпциг/Хале е признато за такова летище и поради това има право разходите му да бъдат покрити по смисъла на член 27, буква г), и член 27, буква е) от LuftVG. Другите летища трябва сами да поемат тези разходи. Следователно покриването на тези разходи за летището Лайпциг/Хале, свързани с управлението на полетите и мерките за безопасност, както и метеорологичните услуги, съгласно член 27, буква г), и член 27, буква е) от LuftVG предоставя предимство на летище Лайпциг/Хале.

(220) По отношение на мерките съгласно член 8 от LuftSiG се оказва, че Германия счита, че всички разходи, свързани с мерките, описани в този член, могат да бъдат поемани от съответните публични органи. Комисията обаче отбелязва, че съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG могат да бъдат възстановявани само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за изпълнението на дейностите съгласно член 5 от LuftSiG. Всички други разходи трябва да бъдат поемани от летищния оператор. Следователно, доколкото публичното финансиране, предоставено на FHL, е спестило на това предприятие разходи, които то би трябвало да поеме съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG, това публично финансиране не се освобождава от проверка съгласно правилата на Съюза за държавните помощи. Във всеки случай, независимо от правната квалификация на тези разходи като попадащи в обхвата на държавната политика или извън него, е било доказано, че те трябва да се поемат от летищния оператор съгласно приложимата правна рамка. Следователно, когато държавата следва да заплати тези разходи, летищният оператор ще бъде освободен от заплащането на разходи, които той по правило би следвало да поеме.

(221) В контекста на изложеното в съображения (215) и (220) Комисията счита за подходящо да направи по-конкретни заключения по отношение на инвестиционните разходи, които се твърди, че попадат в обхвата на държавната политика.

M1 Придобиване на земя, преместване, напаляване на шума и планиране на опазването на околния ландшафт, M2 Конструкция за изпитване на двигатели и M10 Допълнително напаляване на нивото на шума

(222) Германия посочи, че мерки M1, M2 и M10 попадат в обхвата на държавната политика, тъй като те имат за цел да защитят трети страни от експлоатационните рискове, произтичащи от въздушния транспорт, чрез защита на собствениците на жилища и околната среда от въздействията на шумовото замърсяване.

(223) Комисията счита, че разходите, свързани с мерки M1, M2 и M10, представляват обичайни разходи, които едно предприятие трябва да поеме, за да изгради съоръжения, отговарящи на определени регулаторни стандарти. Освен това тези мерки не могат да бъдат отделени от стопанската дейност на летището. Това се илюстрира по-специално от факта, че без тези мерки летището не би имало право да извършва полети през нощта и не би имало право да се съсредоточи върху въздушния превоз на товари във връзка с решението за одобрение на планирането за изграждане на южната писта на летище Лайпциг/Хале и неговата стратегия за разширяване.

(224) Поради това Комисията счита, че мерки M1, M2 и M10 не могат да бъдат счетени за попадащи в обхвата на държавната политика.

([44]) Член 27, параграф 1, буква г) от LuftVG: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt“.

M3 (Пътека за рулиране и мост „E7“), M4 (Разширяване на северната писта (разходи за планиране)), M5 (Разчистване на площадката за изграждането на пътека за рулиране „Виктор“), M6 (Паралелна пътека за рулиране „Виктор“), M12 Процедура за одобрение на планирането за разширяването на южната писта (писта и стоянка), M13 (Разширяване на северната стоянка), M14 (Разширяване на източната стоянка), M15 (Приспособяване на инфраструктурата) и M16 (Допълнителни инфраструктурни мерки като разширяване на хангара в северната зона и изграждане на нов авиационен терминал и на помещения за малки самолети)

(225) В настоящия случай разширяването на пистата се планира, за да се гарантира, че товарните самолети с високо MTOW могат да излитат без ограничения за полезен товар, докато разширяването на стоянката ще осигури поравномерно разпределение на движенията на самолетите. Освен това по отношение на пътеките за рулиране Комисията отбелязва, че на дадено летище пътеките за рулиране свързват пистите с рампи, хангари, терминали и други съоръжения. Тези връзки позволяват на въздухоплавателното средство да освободи пистата, за да позволи на друго средство да кацне или излети. Следователно пътеките за рулиране и мостовете са неразривно свързани с пистите, като за ползването на същите летищният оператор получава такси. Освен, предоставената от Германия информация потвърждава, че тези мерки са от съществено значение с оглед на обема и потоците на трафика. Ако съоръженията не бяха изградени, летището не би се възползвало от очакваното увеличение на транспортните потоци или текущият обем на транспортните потоци е трябвало да бъде намален, за да се гарантира безопасността на полетите. Комисията счита, че това не противоречи на факта, че определен брой писти и мостове могат да се използват безопасно само за ограничен обем трафик.

(226) В това отношение Комисията припомня, че пистите, пътеките за рулиране и стоянките са съществени елементи на стопанската дейност, в която участва управляващия летището орган. Изграждането на пистите, пътеките за рулиране и стоянките позволява на управляващия летището орган да упражнява своята основна стопанска дейност и не може да бъде отделено от тази стопанска дейност.

(227) Комисията отбелязва, че мерки M3, M4, M5, M6, M12, M 13, M14, M15 и M16 са предприети на търговски принцип от управляващия летището орган. Следователно те представляват инфраструктура, която може да се използва с търговско предназначение и не могат да бъдат счетени за попадащи в обхвата на държавната политика.

M11 Развитие на наземни съоръжения в югоизточната зона фаза I

(228) Комисията отбелязва, че мярка M 11 включва снабдяването на съществуващи сгради с електричество и вода, оборудването с инсталации за пречистване на отпадъчни води и системи за оттичане на дъждовни води, както и допълнителни мерки за намаляване на шума.

(229) В контекста на оценките, направени в съображения (215) и (220), тези мерки не се отнасят за дейности, които обикновено попадат в обхвата на отговорността на държавата при осъществяване на нейните официални правомощия като публичен орган. Те по-скоро допринасят за разширяване на инфраструктурата, използвана за търговски цели, т.е. отнасят се за икономически дейности, поради което не могат да се считат за попадащи в обхвата на държавната политика.

M5 (нова сграда на противопожарната служба) и M9 (пожарогасителна техника)

(230) Що се отнася до сградата на противопожарната служба и пожарогасителната техника, съгласно посоченото в съображение (218) тази дейност може по принцип да се счита за попадаща в обхвата на държавната политика.

(231) Що се отнася до правната рамка, Германия заяви, че за сградата на противопожарната служба и за пожарогасителната техника няма законови правила, строго налагащи тези разходи на летищния оператор. Освен това Комисията отбеляза, че възстановяването на разходите за новата сграда на противопожарната служба и за пожарогасителната техника попада в правната компетенция на Länder (провинцията), както и че тези разходи обикновено се възстановяват от съответните регионални органи, както е съобщено от Германия. Възстановяването на тези разходи се ограничава до размера, необходим за покриването им.

(232) Следователно разходите за изграждане на новата сграда на противопожарната служба и разходите за закупуване на пожарогасителна техника могат да се считат за попадащи в обхвата на държавната политика.

M5 (многоцелеви хангар) и M9.3 (оборудване за зимна поддръжка)

(233) По отношение на многоцелевия хангар Германия увери, че той попада в обхвата на държавната политика, тъй като при спешни случаи се използва като убежище при извънредни ситуации. Според Германия разходите за изграждането на този хангар също попадат в обхвата на държавната политика, тъй като понастоящем той се използва за складиране на оборудване за зимна поддръжка, необходимо за безопасната експлоатация на летището при зимни условия.

(234) Що се отнася до изграждането на многоцелевия хангар на летище Лайпциг/Хале, Комисията отбелязва, че тази сграда може да се използва за различни цели. Освен това, както вече беше посочено в съображение (215), разходите за оборудване на зимна поддръжка (M9.3), необходимо за безопасното функциониране на летището, са обичайни оперативни разходи и не могат да се считат за попадащи в обхвата на държавната политика. Следователно Комисията счита, че разходите за изграждане на многоцелевия хангар също не попадат в обхвата на държавната политика.

(235) Въпреки това тази констатация не възпрепятства Германия при извънредни ситуации да възлага на летището специфични задачи, попадащи в обхвата на услугите от общ икономически интерес.

M7 Допълнителни зони за обезледеняване

(236) Германия твърди, че допълнителните зони за обезледеняване са необходими с оглед осигуряване на безопасно и навременно обслужване на полетите на летището. Според Германия разширяването на съществуващите зони за обезледеняване се налага поради увеличаващия се трафик на летището с цел предотвратяване на закъснения на редовните полети. Освен това Германия подчертава, че приходите от предоставяните от летището услуги по обезледеняване не покриват разходите за изграждане на инфраструктурата.

(237) На първо място, Комисията отбелязва, че дали дадена дейност е рентабилна или не, не е решаващ фактор за определянето ѝ като стопанска дейност ([45]). На второ място, Комисията отбелязва, че услугите по обезледеняване се предоставят на въздушните превозвачи срещу възнаграждение. Те представляват ключови услуги, които всяко летище предоставя като част от стопанската си дейност. Колко повече такива услуги се предоставят, толкова по-голям може да бъде броят на заминаващите от летището полети, чрез което летището може да увеличи своите приходи.

(238) Следователно Комисията счита, че услугите по обезледеняване са неразривно свързани с икономическата експлоатация на дадено летище и не могат да бъдат разглеждани отделно от тяхната дейност, поради което те трябва да се считат за стопански дейности.

M8 Хеликоптерна зона

(239) Мярката обхваща изграждането на зона за паркиране на хеликоптери, която ще бъде използвана единствено за въздушни спасителни операции.

(240) Комисията счита, че изграждането на хеликоптерна зона улеснява въздушните спасителни операции. Следователно изграждането на хеликоптерна зона за целите на въздушните спасителни операции може да се счита за попадащо в обхвата на държавната политика. Компенсацията трябва да бъде строго обвързана с разходите за тези услуги.

M9 Допълнителни инфраструктурни мерки

(241) Допълнителните инфраструктурни мерки включват реконструкцията на пункт за проверка I, изграждането на функционална сграда за сигурност за нуждите на федералната и регионалната полиция, митници, ветеринарна зона и оградата по периметъра на летището (включително система за видео наблюдение и сензори за движение). Според Германия тези мерки са необходими за осигуряването на защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство, поради което попадат в обхвата на член 8 от LuftSiG.

(242) По отношение на мерките съгласно член 8 от LuftSiG изглежда, че Германия счита, че всички разходи, свързани с мерките, описани в този член, могат да бъдат поемани от съответните публични органи. Комисията обаче отбелязва, че съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG могат да бъдат възстановявани само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за изпълнението на дейностите съгласно член 5 от LuftSiG. Всички други разходи трябва да бъдат поемани от летищния оператор. Следователно доколкото публичното финансиране, предоставено на FHL, спестява на това предприятие разходи, които то би трябвало да поеме съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG, това публично финансиране не се освобождава от проверка съгласно правилата на Съюза за държавните помощи.

(243) Що се отнася до разходите, свързани с използването на функционалната сграда за сигурност от страна на германската метеорологична служба, Комисията отбелязва, че в член 27, буква е) от LuftVG е предвидено, че разходите, свързани с член 27, буква в) от LuftVG, се покриват от държавата за определен брой конкретни летища. Летищата имат право разходите им да бъдат покрити като на „*признати летища*“ съгласно член 27, буква е) от LuftVG, ако Федералното министерство на транспорта е признало необходимостта с оглед на сигурността и интересите, свързани с политиката в областта на транспорта. Летищата в Германия, които не са признати, нямат правото разходите им да бъдат покрити по смисъла на член 27, буква е) от LuftVG, и следователно по принцип трябва да поемат сами разходите за мерките, предвидени в член 27, буква в) от LuftVG. Тези разходи са присъщи за

([45]) Решение по дело „Leipzig/Halle“, точка 115.

функционирането на летищата. Тъй като някои летища трябва сами да поемат тези разходи, а други не, последните могат да получат предимство, дори ако услугите на германската метеорологична служба могат да бъдат счетени за нестопански дейности. Летище Лайпциг/Хале е признато за такова летище и поради това има право разходите му да бъдат покрити по смисъла на член 27, буква е) от LuftVG. Другите летища трябва сами да поемат тези разходи. Следователно покриването на тези разходи за летище Лайпциг/Хале, свързани с метеорологичните услуги, съгласно член 27, буква г), и член 27, буква е) от LuftVG предоставя предимство на летище Лайпциг/Хале.

6.1.3. **Заключение**

(244) В контекста на констатациите в раздел 6.1.1 FLH представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

(245) Във връзка с констатациите в раздел 6.1.2 не може да се счита, че в обхвата на държавната политика попада финансирането на следните мерки: M1 Придобиване на земя, преместване, намаляване на шума и планиране на опазването на околния ландшафт, M2 Конструкция за изпитване на двигатели, M3 Пътека за рулиране и мост „E7“, M4 Разширяване на северната писта (разходи за планиране), M5 Разчистване на площадката в готовност за изграждане на пътека за рулиране „Виктор“, M5 Многоцелеви хангар, M6 Паралелна пътека за рулиране „Виктор“, M7 Допълнителни зони за обезледеняване, M9.3 Оборудване за зимна поддръжка, M10 Допълнително намаляване на нивото на шума, M11 Развитие на наземни съоръжения в югоизточната зона фаза I, M12 Процедура за одобрение на планирането за южното разширяване (писта и стоянка), M13 Разширяване на северната стоянка, M14 Разширяване на източната стоянка, M15 Приспособяване на инфраструктурата и M16 Допълнителни инфраструктурни мерки като разширяване на северния хангар и строителство на нов авиационен терминал и на помещения за малки самолети. Финансирането на тези дейности позволява на управляващия летището орган да упражнява своята основна стопанска дейност и не може да бъде отделено от тази дейност.

(246) По отношение на M5 нова сграда на противопожарната служба, M9 пожарогасителна техника и M8 хеликоптерна зона, Комисията счита, че тези мерки могат да бъдат счетени за попадащи в обхвата на държавната политика (вж. раздел 6.1.2).

(247) По отношение на M9 допълнителни инфраструктурни мерки като реконструкцията на пункт за проверка I, изграждането на функционална сграда за сигурност за нуждите на федералната и регионалната полиция, митници, ветеринарна зона и оградата по периметъра на летището (включително система за видео наблюдение и сензори за движение), Комисията счита, че тези дейности могат да попадат в обхвата на държавната политика. При все това доколкото тези мерки попадат в приложното поле на член 8, параграф 3 от LuftSiG, съгласно тази разпоредба на германското право могат да бъдат възстановявани само разходите, свързани с осигуряването и поддържането на пространства и помещения, необходими за осъществяването на дейностите съгласно член 5 от LuftSiG. Всички други разходи трябва да бъдат поемани от летищния оператор. Следователно доколкото публичното финансиране, предоставено на FHL, спестява на това предприятие разходи, които то би трябвало да поеме съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG, това публично финансиране не се освобождава от проверка съгласно правилата на Съюза за държавните помощи.

(248) Що се отнася до разходите, свързани с използването на функционалната сграда за сигурност от страна на германската метеорологична служба (във връзка с M9), Комисията счита, поради посочените в съображение (243) причини, че покриването на свързаните с метеорологичните услуги разходи за летище Лайпциг/Хале съгласно член 27, параграф е) от LuftVG предоставя предимство на летище Лайпциг/Хале, въпреки че метеорологичните услуги могат да се считат за нестопанска дейност.

6.2. ХАРАКТЕР НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ НА ЗАЕМИТЕ ОТ АКЦИОНЕРИТЕ В ПОЛЗА НА FLH

6.2.1. **Връзка между заемите от акционерите и вливанията на капитал**

(249) Преди да се направи оценка дали заемите от акционерите в полза на FLH представляват държавна помощ, е необходимо да се определи дали заемите от акционерите и вливанията на капитал следва да се считат за отделни мерки или за една единствена мярка.

(250) Данните сочат, че решенията за двете мерки са взети едновременно като част от по-мащабен план за финансиране на подобренията на летищната инфраструктура, както и че акционерите във FLH са имали намерение да преобразуват своите заеми в собствен капитал. Германия обаче е заявила, че вливанията на капитал не са били неотменимо предоставени, както и че FLH не се ползва с пряко право на увеличение на капитала.

(251) При тези обстоятелства Комисията счита, че заемите от акционерите и вливанията на капитал могат да се считат за отделни мерки.

6.2.2. **Икономическо предимство**

(252) С цел да провери дали дадено предприятие се е ползвало от икономическо предимство вследствие на отпускането на заем при привилегировани условия, Комисията прилага критерия за „*принципа на кредитор в условията на пазарна икономика*“. Според този принцип капиталът, предоставен на разположение на дадено дружество пряко или непряко при обстоятелства, които съответстват на нормалните пазарни условия, не следва да се определят като държавна помощ ([46]).

(253) В настоящия случай Комисията трябва да оцени дали условията за отпускане на заемите от акционерите (вж. таблица 3), предоставени на FLH, са довели до икономическо предимство за него, което предприятието получател не би получило при нормални пазарни условия.

(254) Германия е на мнение, че „*принципът на кредитор в условията на пазарна икономика*“ е спазен в пълна степен, тъй като заемите от акционерите са отпуснати при пазарни условия. С цел да обоснове условията за отпускане на въпросните заеми Германия сравнява условията за отпускане на заемите от акционерите с предлаганите от други банки условия (вж. аргументите, посочени в раздели 3.3.1 и 3.3.2).

(255) За да оцени дали въпросните средства за финансиране са отпуснати при преференциални условия, при липса на други показатели за сравнение Комисията може да провери съгласно своята практика на вземане на решения дали лихвеният процент за въпросния заем съответства на референтния лихвен процент на Комисията. Референтният лихвен процент на Комисията се определя съгласно метода, установен в Съобщението за референтните лихвени проценти от 2008 г.

(256) Със Съобщението относно референтните лихвени проценти от 2008 г. се установява методът за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти, които се използват като приближение на пазарния лихвен процент. При все това, тъй като референтният лихвен процент на Комисията представлява приближение, когато Комисията в конкретен случай разполага с други показатели на лихвения процент, който кредитополучателят може да получи на пазара, тя може да базира своята оценка на тези показатели.

Кредитен рейтинг на FLH

(257) За да може да оцени условията за отпускане на заемите от акционерите, Комисията трябва най-напред да оцени кредитоспособността на FLH.

(258) FLH не е подлагано на оценка от агенция за кредитен рейтинг. Германия обаче твърди, че поради споразуменията за прехвърляне на печалбите и загубите, сключени между FLH и MFAG, трябва да се вземе предвид рейтингът на дружествата майки.

(259) Комисията отбелязва, че съгласно германското право MFAG продължава да носи отговорност за всеки заем, който FLH е получило през периода на действие на споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите, дори когато впоследствие договорът е бил прекратен.

(260) Въз основа на това Комисията изразява становището, че рейтингът на FLH следва да се счита за еквивалентен най-малко на рейтинга на неговото дружество майка — MFAG.

(261) MFAG също не е подлагано на оценка от агенции за кредитен рейтинг. Въпреки това Германия е предоставила някои вътрешни рейтинги от банки за MFAG, както е обобщено в таблица 4.

(262) Предвид съображения (257)—(261) Комисията счита, че FLH притежава поне най-ниския рейтинг от групата MFAG, т.е. […] по рейтинговата скала на Standard & Poor's през 2006 г. и […] по рейтинговата скала на Standard & Poor's за периода от 2007 до 2012 г.

Загуба в случай на неизпълнение (или ниво на обезпеченост):

(263) Ако въпросните заеми от акционерите могат да се считат за силно обезпечени, пазарната практика в такива случаи би предложила повишаване на рейтинга на въпросния дългов инструмент („рейтинг на емисията“) с една степен спрямо рейтинга на емитента ([47]). Следователно Комисията трябва да определи загубата в случай на неизпълнение ([48]) („LGD“) за спорните заеми от акционери.

([46]) Съобщение от Комисията до държавите членки: Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и на член 5 от Директива 80/723/ЕИО на Комисията до публичните предприятия в производствения сектор (ОВ C 307, 13.11.1993 г., стр. 3, точка 11). Това съобщение е насочено към производствения сектор, но е приложимо и за други сектори на икономиката. Вж. също решение от 30 април 1998 г. по дело *Cityflyer* (T-16/96, Recueil, стр. II-757, точка 51).

([47]) Вж. например Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers (февруари 2007 г.).

([48]) Степента на обезпеченията може да се изчисли като загубата в случай на неизпълнение (Loss Given Default — LGD), която представлява очакваната загуба в проценти от излагането на риск на длъжника, имайки предвид размера на възвращаемост от активите, дадени като обезпечения, и от активите при несъстоятелност; вследствие на това LGD е обратно пропорционална на стойността на обезпеченията.

(264) Тъй като заемите са предвидени като краткосрочен инструмент за мостово финансиране, те не са обезпечени. Въпреки това Германия изтъкна, че LGD трябва да бъде най-малко по-ниска от 30 %, тъй като стойността на активите на FLH в размер на ([…] млн. евро през 2010 г.), които не са заложени, надвишава стойността на задълженията в размер на ([…] млн. евро през 2010 г.).

(265) Във връзка с това Комисията отбелязва, че балансовата стойност на активите не е достатъчна за оценка на ликвидационната стойност в случай на несъстоятелност или фалит на летището. В документа, публикуван от Базелския комитет по банков надзор през юни 2006 г., се препоръчва LGD при първостепенни вземания спрямо търговски предприятия, които не са гарантирани с признати обезпечения, да се приема за около 45 % ([49]). Ето защо съгласно Съобщението относно референтните лихвени проценти от 2008 г. въпросните заеми от акционерите имат „нормално“ ниво на обезпеченост с LGD в средната категория (30 % < LGD < 60 %).

(266) Поради това Комисията счита, че нивото на обезпеченост не е достатъчно, за да позволи повишаването на рейтинга на предприятието с една степен.

Сравнение на условията за отпускане на заемите от акционерите във FLH с пазарните стойности въз основа на спредове по суаповете за кредитно неизпълнение (CDS-спредове):

(267) За да оцени дали заемите от акционери на FLH са отпуснати при пазарни условия, Комисията извърши сравнение с обичайните пазарни стойности въз основа на спредове по суаповете за кредитно неизпълнение (CDS-спредове).

(268) В съответствие с методологията, изложена в Съобщението относно референтните лихвени проценти от 2008 г., Комисията счита, че може да се приеме, че лихвените проценти по кредитите отговарят на пазарните условия, когато кредитите са отпуснати при лихвен процент, който съответства поне на един от лихвените проценти за сравнение, изчислени по следната формула:

Референтен лихвен процент = основен лихвен процент + рисков марж + такса

(269) Основният лихвен процент съответства на разходите на банките за осигуряване на ликвидност (разходи за финансиране). При финансиране при фиксиран лихвен процент (т.е. когато лихвеният процент се определя за цялата продължителност на кредита) основният лихвен процент се определя на основата на суапови лихвени проценти ([50]), които отговарят по своята продължителност и валута на съответните задължения. Рисковият марж представлява възнаграждението на кредитора за рисковете, свързани със съответното финансиране, по-специално за кредитния риск. Рисковият марж може да бъде определен посредством подходяща извадка от CDS-спредове, свързани с референтни активи ([51]) (например кредити за предприятия), чийто рейтинг е сравним с рейтинга на кредитите за FLH. И накрая, изглежда подходящо да бъдат добавени 10—20 базисни пункта като приблизителна стойност за банковите такси, които по принцип предприятията трябва да плащат ([52]).

(270) Комисията счита, че оценяваните мерки за финансиране не представляват типичен заем. За целите на текущата оценка се приема, че заемите са предоставени под формата на механизъм за револвиращ кредит, който се подновява всяка година при нови лихвени условия. Следователно се приема, че падежът е една година.

(271) Заемите се отпускат с плаващ основен лихвен процент с едногодишен EURIBOR като референтен лихвен процент. Оценката на рисковия марж може да се направи въз основа на извадка от CDS-спредове за всеки един момент от време. В таблица 7 се обобщава броят на наблюденията (дружества с рейтинг като този на FLH от всички отрасли, с изключение на финансовите институции и правителството), и съответните CDS-спредове.

([49]) Документ за международно сближаване на основните мерки и основните стандарти, публикуван от Базелския комитет по банков надзор през юни 2006 г.

([50]) Суаповият процент е по-дългият падеж, равен на междубанковия лихвен процент (IBOR). Използва се на финансовите пазари като референтен процент за установяване на размера на финансирането.

([51]) Суапът за кредитно неизпълнение (CDS) е (търгуем) договор за кредитен дериват, който се сключва между предоставящия кредитна защита и получателя на кредитна защита и с който кредитният риск на една присъща референтна единица се прехвърля от получателя на кредитна защита към предоставящия защита. До изтичането на договорите за CDS или до настъпването на кредитно събитие, свързано с референтна единица и определено предварително (което от събитията настъпи първо), получателят на кредитна защита заплаща премия на предоставящия защитата през равни периоди от време. Тази премия, изплащана през равни интервали от време от получателя на кредитна защита (изразен в проценти или базисни пунктове от обезпечената сума, „номиналната стойност“), се нарича CDS-спред. CDS-спредовете могат да се използват като адекватна референтна стойност за цената на кредитния риск.

([52]) Вж. например Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 г. (стр. 3), или данните на Bloomberg относно таксите за записване при емисии на дълг. В настоящото решение, с оглед да се стигне до консервативна оценка, се приема, че таксата възлиза на 20 базисни пункта.

Таблица 7

Общ преглед на наблюденията на дружества с рейтинг като този на FLH

Дата	Рейтинг	Брой на наблюденията	Квартил 1 (базисни пунктове)	Квартил 2 (базисни пунктове)	Квартил 3 (базисни пунктове)
13.12.2006 г.	[…]	34	4	5	7
1.1.2008 г.	[…]	4	10	12	22
1.1.2009 г.	[…]	15	73	107	141
1.1.2010 г.	[…]	16	16	19	24
1.1.2011 г.	[…]	18	12	17	21
1.1.2012 г.	[…]	21	15	20	39

(272) Рисковият марж на референтния лихвен процент се определя въз основа на среднопретеглените CDS-спредове за 2-ия квартил (вж. таблица 7).

(273) В таблица 8 се прави сравнение между действителния лихвен процент, който се начислява за оценяваните заеми от акционерите, и референтния лихвен процент.

Таблица 8

Сравнителен преглед на действителния лихвен процент на FLH и референтния лихвен процент

Дата	Действителен лихвен процент (%)				Референтен лихвен процент (%)			
	Основен лихвен процент	Рисков марж	Такса	Сбор	Основен лихвен процент	Рисков марж	Такса	Сбор
13.12.2006 г.	3,90	[…]	0	[…]	3,90	[…]	[…]	[…]
1.1.2008 г.	4,73	[…]	0	[…]	4,73	[…]	[…]	[…]
1.1.2009 г.	3,03	[…]	0	[…]	3,03	[…]	[…]	[…]
1.1.2010 г.	1,25	[…]	0	[…]	1,25	[…]	[…]	[…]
1.1.2011 г.	1,50	[…]	0	[…]	1,50	[…]	[…]	[…]
1.1.2012 г.	1,94	[…]	0	[…]	1,94	[…]	[…]	[…]

(274) Съгласно пазарната практика референтният лихвен процент, установен въз основа на CDS-спредовете, трябва да отчита банкова такса в размер на приблизително […] базисни пункта ([53]). За да се стигне до консервативна оценка, във въпросния случай се добавя банкова такса в размер на […] базисни пункта.

(275) Комисията счита, че представените в таблица 8 резултати показват, че заемите действително са били в съответствие с пазарните условия. В това отношение Комисията отбелязва, че през всички години — с изключение на 2009 г. — действителният лихвен процент на FLH е бил над референтния лихвен процент. По-ниският действителен лихвен процент през 2009 г. обаче е компенсиран от по-високите лихвени проценти през периода 2010—2012 г. върху по-големи обеми заеми от акционерите.

(276) Освен това Комисията отбелязва, че тези резултати са били потвърдени и от заемите за сравнение, посочени от Германия в раздели 3.3.1 и 3.3.2.

6.2.3. **Заключение**

(277) В контекста на изложеното в раздели 6.2.1 и 6.2.2, Комисията счита, че заемите от акционерите във FLH са били предоставени при пазарни условия и следователно не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

([53]) Вж. например Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 г. (стр. 3) или данните на Bloomberg относно таксите за записване при емисии на дълг.

6.3. ХАРАКТЕР НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ НА ВЛИВАНИЯТА НА КАПИТАЛ В ПОЛЗА НА FLH

6.3.1. **Държавни ресурси и приписването им на държавата**

(278) За да представляват държавна помощ, въпросните мерки трябва да бъдат финансирани с държавни ресурси, а решението за предоставяне на мярката трябва да може да бъде приписано на държавата,

(279) Понятието за държавна помощ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на предоставени му правомощия ([54]). За целите на прилагането на член 107, параграф 1 от Договора ресурсите от местни органи представляват държавни ресурси ([55]).

(280) Освен това Съдът е постановил, че фактът дали мярката е предоставена пряко от държавата или от публични или частни органи, създадени или посочени от нея с цел да администрират мярката, е без значение за това дали тя се счита за държавна помощ ([56]).

(281) В настоящия случай съответните мерки, а именно вливанията на капитал в полза на FLH, ще бъдат предоставени отчасти пряко от бюджета на местните органи (Land Sachsen-Anhalt, Freistaat Sachsen и съответните градове и общини) и отчасти чрез отпуснатото от бюджета на местните органи финансиране, което ще бъде пренасочено чрез MFAG, като междинен орган, към FLH. В този контекст Комисията отбелязва, че пренасочените чрез MFAG средства са били заделени от местните органи, за да бъдат прехвърлени към FLH.

(282) Следователно във всички съществени моменти държавата е упражнявала пряк или косвен контрол върху разглежданите средства. Поради това Комисията счита, че съответните мерки са финансирани чрез държавни ресурси. Решението за предоставянето на тези държавни ресурси също може да бъде приписано на публичните органи, тъй като публичният акционер във FLH се е съгласил да предостави вливания на капитал.

6.3.2. **Икономическо предимство**

(283) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, т.е. при отсъствието на държавна намеса ([57]). Единствено въздействието на мярката върху предприятието е от значение, а не причината за или целта на държавната намеса ([58]). Когато финансовото положение на предприятието се е подобрило вследствие на държавната намеса, тогава е налице предимство.

(284) В допълнение Комисията припомня, че „капитал, предоставен пряко или непряко от държавата на предприятие при обстоятелства, които отговарят на нормалните пазарни условия, не може да бъде разглеждан като държавна помощ“ ([59]). В настоящия случай, за да определи дали публичното финансиране на летище Лайпциг/Хале предоставя на FLH предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните органи, предоставили преките безвъзмездни средства за инвестиции и вливания на капитал с това на оператор в условията на пазарна икономика, който се ръководи от перспективи за рентабилност в дългосрочен план ([60]).

(285) Оценката не следва да взема под внимание положителните отражения върху икономиката на региона, в който е разположено летището, тъй като Съдът е пояснил, че уместният въпрос при прилагане на критерия за оператор в условията на пазарна икономика е дали „при сходни обстоятелства един частен акционер, като се вземат предвид предвидимата възвращаемост и като се оставят настрани съображения от социален характер и съображенията, свързани с регионалната политика и конкретния отрасъл, би записал този капитал“ ([61]).

(286) В своето решение по дело Stardust Marine Съдът е заявил, че „[…]за да се провери дали държавата е действала като благоразумен инвеститор, работещ в условията на пазарна икономика, или не, е необходимо да се изходи от контекста на периода, през който са взети мерките за финансово подпомагане, с цел да се прецени икономическата рационалност на поведението на държавата и, следователно, да не се правят каквито и да било оценки въз основа на ситуацията на по-късен етап“ ([62]).

([54]) Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело *Франция/Комисия* („*Stardust Marine*“) (C-482/99, Recueil, стр. I-4397).
([55]) Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела *Nord-Pas-de-Calais* (T-267/08 и T-279/08), Сборник, 2011 г., стр. II-1999, точка 108.
([56]) Решение от 22 март 1977 г. по дело *Steinike & Weinlig/Германия*, (78/76, Recueil, стр. 595, точка 21).
([57]) Решение от 11 юли 1996 г. по дело *Syndicat français de l'Express internationaL (SFEI) и други/La Poste и други* (C-39/94, Recueil, стр. I-3547, точка 60), и решение от 29 април 1999 г. по дело *Кралство Испания/Комисия на Европейските общности* (C-342/96, Recueil, стр. I-2459, точка 41).
([58]) Решение от 2 юли 1974 г. по дело *Италия/Комисия на Европейските общности* (173/73, Recueil, стр. 709, точка 13).
([59]) Решение от 16 май 2002 г. по дело *Френска република/Комисия на Европейските общности* (*Stardust Marine*) (C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точка 69).
([60]) Решение от 21 март 1991 г. по дело *Италия/Комисия* (*Alfa Romeo*) (C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точка 23); решение от 12 декември 2000 г. по дело *Alitalia/Комисия* (T-296/97, Recueil, стр. II-03871, точка 84).
([61]) Решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия* (40/85, Recueil, стр. I-2321).
([62]) Решение по дело *Stardust Marine*, точка 71.

(287) Освен това в своето решение по дело EDF Съдът е постановил, че „[…] икономически оценки, направени след предоставяне на посоченото предимство, установяване впоследствие на реалната рентабилност на направената от съответната държава членка инвестиция или по-късни обосновки на избора на действително възприетия способ не са достатъчни, за да се докаже, че тази държава членка е взела в качеството си на акционер такова решение предварително или едновременно с предоставянето на предимството“ ([63]).

(288) За да бъде в състояние да приложи критерия за оператор в условията на пазарна икономика, Комисията трябва да изходи от контекста на момента, когато е взето всяко решение за предоставяне на публични средства за FLH. Комисията също така трябва да основе оценката си на информацията и предположенията, които са били на разположение на съответните местни органи по времето, когато е било взето решението относно въпросните вливания на капитал.

(289) Освен това Германия подчерта, че инфраструктурата е необходима за създаване на работни места (5 106 работни места зависят пряко от летището). Комисията обаче отбелязва, че социалните и регионалните съображения не могат да бъдат взети предвид при прилагане на критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

(290) В този конкретен случай, по отношение на инфраструктурата и свързаните с нея инвестиции, Германия изглежда поставя под въпрос приложимостта на критерия за оператор в условията на пазарна икономика.

(291) Германия твърди, че критерият за оператор в условията на пазарна икономика не може да бъде приложен към транспортната инфраструктура, тъй като липсват съпоставими частни инвеститори. Според Германия частните инвеститори не проявяват интерес към летища, особено когато са необходими големи инвестиции. В този контекст Германия заяви, че това би означавало, че инвестициите, които частните инвеститори не биха направили, автоматично биха попаднали извън приложното поле на правилата за държавна помощ.

(292) Комисията не може да се съгласи с това мнение на Германия. Критерият за оператор в условията на пазарна икономика не може да се изключи поради факта, че частният сектор не би участвал във финансирането на летищна инфраструктура. Икономически трудна ситуация не би попречила на публичния инвеститор да действа разумно, както частен инвеститор би постъпил в същата ситуация. Във връзка с това Комисията отбелязва, че от съдебната практика на Съда на Европейския съюз е видно, че инвестиции в стопански дейности, които не биха били осъществени от частни инвеститори, извършващи дейност в условията на пазарна икономика, съдържат елементи на държавна помощ ([64]).

(293) Германия не подкрепя мнението, че с решението си да увеличат собствения капитал на летището и да преобразуват заемите от акционерите в собствен капитал акционерите във FLH са действали като оператори в условията на пазарна икономика. Комисията отбелязва, че Германия е посочила, че увеличенията на капитала са били извършени без съпътстващ бизнес план и дългосрочни перспективи за рентабилност.

(294) Въпреки присъщите и значителни несигурности, свързани с проекта, какъвто е дългосрочният характер на инвестиционния проект (около 50 години), не е имало нито предварителен бизнес план, нито пък е бил извършен анализ на чувствителността на каквито и да било основни допускания за рентабилност. Това не е в съответствие с вида анализ, който благоразумен инвеститор би предприел по отношение на проект от такъв мащаб.

(295) Въз основа на това Комисията счита, че вливанията на капитал от публичните акционери и MFAG във FLH са предоставили на последното икономическо предимство (доколкото безвъзмездните средства за инвестиции не са били свързани единствено с дейности в обхвата на държавната политика, както е заключено в раздел 6.1.2).

6.3.3. **Избирателност**

(296) Държавна мярка попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора, ако поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно само мерките, поставящи предприятията в по-благоприятно положение, които предоставят предимство по избирателен начин, попадат в обхвата на понятието за държавна помощ.

(297) В разглеждания случай от вливанията на капитал се облагодетелства само FLH. Поради това мярката е избирателна по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.3.4. **Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията**

(298) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва позициите на едно предприятие спрямо други конкурентни предприятия в рамките на вътрешния пазар, се счита, че последните са засегнати от помощта ([65]). Икономическото предимство, което ще бъде предоставено чрез вливанията на капитал, укрепва икономическите позициите на летищния оператор, тъй като последният ще може да започне своя стопанска дейност без да поема присъщите инвестиционни разходи.

([63]) Решение от 5 юни 2012 г. по дело *Европейска комисия/Électricité de France* (*EDF*) (C-124/10P), все още непубликувано в ECR, точка 85.

([64]) Решение по дело *Leipzig/Halle*, точка 115.

([65]) Решение от 30 април 1998 г. по дело *Het Vlaamse Gewest/Комисия* (T-214/95, Recueil, стр. II-717).

(299) Както беше посочено в дадената в раздел 6.1.1. оценка, експлоатацията на дадено летище представлява стопанска дейност. Съществува конкуренция, от една страна, между летищата за привличане на авиокомпании и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен) и, от друга страна, между управляващите летищата органи, които могат да се конкурират помежду си да им бъде възложено управлението на дадено летище. Освен това Комисията подчертава, че по-специално по отношение на спедитори, авиокомпании, специализирани във въздушен превоз на товари, пътнически авиокомпании и чартърни авиокомпании, летищата, които не се намират в една и съща зона на обслужване и в различни държави членки, могат също да се конкурират помежду си, за да привлекат тези авиокомпании.

(300) Общите съдилища са потвърдили, че летище Лайпциг/Хале се конкурира с летища в други държави членки, по-специално летище Брюксел (Белгия) и летище Ватри (Франция), по-специално по отношение на полетите за превоз на товари ([66]). Освен това понастоящем летище Лайпциг/Хале обработва приблизително 890 000 тона доставени по въздушен път товари и е второто най-голямо летище за въздушен превоз на товари в Германия.

(301) Германия заяви, че конкуренцията на летище Лайпциг/Хале с други германски летища за въздушен превоз на товари е била ограничена, тъй като основните германски центрове за въздушен превоз на товари (Франкфурт на Майн, Мюнхен и Кьолн/Бон), които са се конкурирали с летището, са имали затруднения, свързани с капацитета, или ограничения върху нощните полети.

(302) Според Германия също така е липсвало каквото и да било конкурентно припокриване с другите европейски товарни летища, главно летище Брюксел и летище Ватри. Що се отнася до летище Ватри, Германия изтъкна, че това е едно много малко летище и че през 2010 г. обемът на въздушния превоз на товари на летище Лайпциг/Хале е бил осемдесет пъти по-голям от този на летище Ватри. Що се отнася до летище Брюксел, Германия твърди, че докато през последните години на летище Лайпциг/Хале се наблюдава увеличение на обема на товарите, за същия период на летище Брюксел се наблюдава намаление на този обем. Освен това според Германия на летище Брюксел са били наложени значителни ограничения върху нощните полети, от което следва, че конкуренцията е била ограничена.

(303) Като се основава на твърденията на трети страни, Комисията отбелязва, че летище Лайпциг/Хале се използва от различни международни превозвачи на товари по въздушен път, като Wirtschaftsallianz за проекта SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring и др. Освен това летище Лайпциг/Хале е европейският център на DHL. Инфраструктурните мерки, за които е изпратено уведомление, включват допълнително разширяване на летищната инфраструктура, за да може то да бъде използвано от по-големи самолети без каквито и да било ограничения на MTOW. Във връзка с това Комисията отбелязва още, че летището осъществява полети на две писти (южна и северна писта с дължина 3 600 метра).

(304) Въз основа на изложеното по-горе Комисията счита, че възможното икономическо предимство, което FLH може да получи от вливания на капитал за финансиране на различни инфраструктурни проекти за развитие и разширение на летище Лайпциг/Хале, укрепва позицията му спрямо неговите конкуренти на пазара на доставчиците на летищни услуги в Съюза, по-специално в сектора на товарните превози.

(305) Следователно Комисията счита, че разглежданото публично финансиране нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

6.3.5. **Заключение**

(306) В контекста изложеното в съображения (278)—(305) Комисията счита, че публичното финансиране, предоставено на FLH под формата на вливания на капитал, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.4. ПРАВОМЕРНОСТ НА ПОМОЩТА

(307) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора държавите членки са длъжни да уведомяват Комисията за плановете за предоставяне или изменение на дадена помощ и не могат да прилагат предложените мерки, докато уведомителната процедура не приключи с постановяването на окончателно решение.

(308) Тъй като вливанията на капитал са предмет на решение на Комисията и все още не са предоставени на разположение на FLH, Комисията счита, че Германия е спазила забраната, посочена в член 108, параграф 3 от Договора ([67]).

6.5. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

6.5.1. **Приложима правна рамка**

(309) Тъй като вливанията на капитал във FLH представляват държавна помощ, Комисията трябва да провери дали тази помощ, посочена в съображение (306), може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар.

([66]) Решение по дело „Leipzig/Halle airport“, точка 93, и Решение 2008/948/ЕО, съображение 8.
([67]) Решение от 14 януари 2004 г. по дело *Fleuren Compost/Комисия* (T-109/01, Recueil, стр. II-127).

(310) В член 107, параграф 3 от Договора се предвиждат определени освобождавания от общото правило, посочено в член 107, параграф 1 от Договора, че държавната помощ не е съвместима с вътрешния пазар. Въпросната помощ може да бъде оценена въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, който гласи, че: „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“, могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар.

(311) В това отношение Насоките от 2014 г. определят рамка за оценяване на това дали помощта за летища може да бъде обявена за съвместима съгласно член 107, параграф 3, буква в).

(312) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията ще прилага заложените в тези насоки принципи по отношение на всички мерки за инвестиционна помощ, за които е изпратено уведомление, във връзка с които тя трябва да вземе решение, считано от 4 април 2014 г., дори когато за проектите е подадено уведомление преди тази дата ([68]).

(313) Комисията вече заключи в съображение (308), че преките и ежегодни вливания на капитал не представляват неправомерна държавна помощ, предоставена преди 4 април 2014 г.

(314) При все това в настоящия случай Комисията отбелязва, че с обработваните от него над 800 000 тона летище Лайпциг/Хале представлява летище, специализирано в превоз на товари. Освен това Комисията отбелязва, че въпросните мерки са свързани със стратегията за разширяване на летището с цел навлизане на пазара на товарните превози.

(315) Съгласно точка 29 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията все още не разполага с достатъчен опит при оценяването на съвместимостта на помощите за летища и авиокомпании, специализирани в товарния превоз, за да обобщи своята практика под формата на конкретни критерии за съвместимост. Поради това за тези категории предприятия Комисията ще прилага общите принципи за съвместимост, изложени в раздел 5 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., чрез анализ на всеки конкретен случай.

6.5.2. **Оценка на съвместимостта**

(316) За да оцени дали дадена мярка за помощ, за която е изпратено уведомление, може да се разглежда като съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3 от Договора, Комисията по принцип анализира дали замисълът на мярката за помощ гарантира, че положителните ѝ ефекти за постигането на цел от общ интерес надвишават нейните потенциални отрицателни ефекти върху търговията и конкуренцията.

(317) В Съобщението относно модернизирането на държавната помощ ([69]) беше отправен призив да бъдат набелязани и определени общи принципи, приложими за извършваната от Комисията оценка на съвместимостта на всички мерки за помощ. Мярка за помощ се счита за съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора, при условие че са спазени следните кумулативни условия:

а) принос за ясно определена цел от общ интерес;

б) необходимост от държавна намеса;

в) целесъобразност на мярката за помощ;

г) стимулиращ ефект;

д) пропорционалност на помощта (ограничена до минимум);

е) избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки;

ж) прозрачност на помощта: държавите членки, Комисията, икономическите оператори и обществеността трябва да имат лесен достъп до всички съответни актове и до информацията, отнасяща се до отпуснатата помощ, както е посочено в раздел 8.2 на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

6.5.2.1. Принос за ясно определена цел от общ интерес

(318) Дадена мярка за държавна помощ трябва да е предназначена за постигането на цел от общ интерес в съответствие с член 107, параграф 3 от Договора. Инвестиционна помощ, предоставяна на летища, обикновено се счита за помощ, която допринася за постигането на цел от общ интерес, ако тя: i) или увеличава мобилността и свързаността на регионите чрез създаване на точки за достъп за полети в рамките на Съюза; или ii) допринася за борбата с претовареността на въздушния трафик в големите възлови летища в Съюза; или iii) улеснява регионалното развитие.

([68]) Точка 173 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

([69]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно Модернизиране на държавната помощ на ЕС, COM(2012) 209 окончателен.

(319) Вливанията на капитал, предмет на настоящото решение, имат за цел да финансират инфраструктурните мерки на летище Лайпциг/Хале — летище, специализирано в товарния въздушен превоз. Както заявява Германия, секторът на товарния въздушен превоз отчита значителен растеж. Германия посочи още, че трите основни центъра за въздушен превоз на товари — Франкфурт на Майн, Мюнхен и Кьолн/Бон, са с ограничен капацитет за нощни полети. Във връзка с това Германия твърди, че съгласно решение на германския Федерален административен съд от 4 април 2012 г. летище Франкфурт/Майн вече няма право да обслужва каквито и да било нощни полети. В резултат на това Германия посочи, че FLH спомага за това да не се появи сериозен недостиг на капацитет за въздушен превоз на товари в Германия.

(320) Германия посочи още, че предвиденият проект е част от стратегията за развитие на летището, съдържаща се в Рамковия план за трансевропейска транспортна мрежа („Хоризонт 2020“) от 2004 г., като *свързваща точка на Общността*. Летище Лайпциг/Хале е разположено в региона Средна Германия (близо до пет големи трансевропейски транспортни оси и паневропейски коридори) между осите от Северна към Южна Европа (а именно федерална магистрала A 9) и от Западна към Източна Европа (а именно федерална магистрала A 14) с достъп до отлична железопътна и пътна мрежа.

(321) Освен това според Германия поради разположението си в центъра на Европа и заобикалящия го пазар от около 7 милиона души в радиус от 100 km от летището и местоположението си в близост до отлична пътна и железопътна инфраструктура летището притежава голям потенциал за растеж. Както беше посочено в съображение (319), секторът на товарния въздушен превоз бележи значителен растеж (а именно среден растеж от приблизително 5,0 % за международния пътнически превоз в периода 2007—2011 г. и от 4,3 % за товарния превоз) ([70]). Настоящият летищен капацитет обаче е заплашен от налагането на ограничения върху нощните полети (вж. съображение (319)).

(322) Както беше посочено в съображение (319), очаква се постепенно, но значително увеличение на товарния трафик на летището. По отношение на обема на товарите Германия посочи, че в сравнение с други летища Лайпциг/Хале регистрира постоянни темпове на растеж (като се има предвид, че 101 364 тона товари са обработени през 2007 г. и тази цифра нараства до 442 453 тона през 2008 г., 524 084 тона през 2009 г. и 663 059 тона през 2010 г.). За да допълни своята позиция, Германия посочи, че обемът на въздушните товари е нараснал с 18,5 % през 2009 г. и 26,5 % през 2010 г. Според Германия се очаква по-нататъшно увеличение на обема на товарите. Във връзка с това Германия поясни, че се очаква до 2020 г. да бъдат обработени около 820 000 тона доставени по въздушен път товари ([71]). Германия обаче твърди, че тази прогноза ще се осъществи още до 2015 г. ([72]) В бъдеще се очаква още по-голямо увеличение на товарния трафик, по-специално вследствие на въвеждането на допълнителни ограничения върху нощните полети на други германски летища (напр. Frankfurt Main и др.).

(323) Комисията отбелязва, че осъществяването на проекта ще има положително въздействие върху целия регион и ще повлияе значително върху неговото икономическо и социално развитие. Германия твърди, че понастоящем на летището са представени 133 дружества, в които през 2010 г. работят общо 5 106 души (увеличение с 14,4 % в сравнение с 2009 г.). Освен това Германия посочи, че инвестиционният проект по-специално ще подобри достъпа до региона и ще го направи по-привлекателен за инвеститори и посетители. Комисията отбелязва, че това е било подкрепено и от становищата на трети страни (вж. раздел 4). В допълнение това ще окаже положително въздействие и върху заетостта, като се има предвид, че безработицата е значително по-висока в региона Лайпциг/Хале (безработицата в региона Саксония е 10,3 %, а в Саксония/Анхалт — 11,2 %) спрямо средната стойност на безработицата в национален мащаб (6,9 %).

(324) Следователно Комисията може да заключи, че изграждането и експлоатацията на инфраструктурата изпълнява ясно определена цел от общ интерес, каквато е развитието на летище с широка застъпеност на товарния въздушен превоз в съответствие с политиката на Съюза в тази област, като се имат предвид регионалните аспекти, и че този критерий за съвместимост в настоящия случай е изпълнен.

6.5.2.2. Необходимост от държавна намеса

(325) Дадена мярка за държавна помощ трябва да бъде насочена към ситуации, в които помощта може да доведе до съществено подобрение, което пазарът не е в състояние да постигне сам по себе си, например чрез отстраняването на неефективност на пазара или справяне с проблеми на равенството или сближаването.

([70]) IATA, Прогнози за пътническия и товарния превоз за периода от 2007 г. до 2011 г., октомври 2007 г.
([71]) Въз основа на прогнози преди 2011 г.
([72]) Въз основа на прогнози от 2011 г.

(326) Германия заяви, че летище Лайпциг/Хале изпитва затруднения поради исторически обусловено изоставане в областта на инвестициите. Германия счете, че финансирането е ограничено до необходимия и предвиден по закон минимум както с оглед на размера на помощта, така и с оглед на нейния интензитет. Освен това според Германия мерките засягат дългосрочни инфраструктурни инвестиции, които отговарят на нуждите на летището с оглед на бъдещото увеличаване на обема на товарните и пътническите превози. Германия твърди, че мерките не са нито непропорционални по размер, нито пък са непропорционално скъпи. Германия посочи, че разходите са сведени до минимум след извършване на задълбочено предварително планиране и оценки на разходите. По мнение на Германия допълнително намаление на държавното финансиране не е възможно, тъй като инфраструктура от този мащаб не може да бъде финансирана със собствени средства на летищните оператори.

(327) Освен това Германия изтъкна довода, че приходите от услугите не покриват разходите за изграждане на инфраструктурата и обоснова този довод с недостиг на финансиране и съпоставителна оценка.

(328) Комисията достига до заключението, че помощта ще доведе до съществено подобрение на инвестиционния проект, което пазарът не е в състояние да постигне сам по себе си, както и че е налице необходимост от държавна намеса.

6.5.2.3. Целесъобразност на мярката за помощ

(329) Мярката за помощ трябва да бъде подходящ инструмент на политиката за постигането на целта от общ интерес.

(330) Както беше разяснено в раздел 6.5.2.2, Германия е доказала, че финансирането на проекта чрез вливания на капитал е подходящ инструмент за подобряване на състоянието на инфраструктурата на летище Лайпиг/Хале. Нито една по-малко нарушаваща форма на помощ не би гарантирала финансирането на необходимите инфраструктурни строителни работи.

(331) Комисията стига до заключението, че въпросната мярка за помощ е подходящ инструмент на политиката.

6.5.2.4. Стимулиращ ефект

(332) Помощта трябва да промени поведението на съответните предприятия по такъв начин, че те да започнат допълнителна дейност, която не биха предприели без помощта или биха я предприели, но по ограничен или различен начин или на различно място.

(333) На първо място, строителните работи по индивидуална инвестиция могат да започнат само след подаване на формуляр за кандидатстване за помощ до предоставящия орган. Ако строителните работи започнат преди формулярът за кандидатстване да е подаден до предоставящия орган, помощта, отпусната за тази индивидуална инвестиция, няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

(334) Германия заяви, че строителните работи не са били започнали преди подаването на заявление за помощ до предоставящия помощта орган. Следователно Комисията не може да заключи, че този критерий е изпълнен.

(335) На второ място, един инвестиционен проект на дадено летище може сам по себе си да бъде привлекателен от икономическа гледна точка. Поради това следва да се провери дали и без държавна помощ инвестицията не би могла да се осъществи или пък не би могла да се осъществи в същата степен. Ако това се потвърди, Комисията ще приеме, че мярката за помощ има стимулиращ ефект.

(336) Стимулиращият ефект се определя чрез съпоставителен анализ, при който се сравняват показателите на планираната дейност при наличието на помощ и без помощ.

(337) Когато конкретният съпоставителен сценарий не е известен, стимулиращият ефект може да се предположи при наличието на недостиг на финансиране на капиталови разходи, т.е. когато въз основа на *предварителен* бизнес план може да се докаже, че има разлика между положителни и отрицателни парични потоци (включително инвестиционни разходи в дълготрайни капиталови активи) през жизнения цикъл на инвестицията, изразена като нетна настояща стойност ([73]).

(338) В настоящия случай Германия е представила изчисление на недостига на финансиране, което показва недостиг на финансиране от най-малко 142,1 млн. евро (вж. таблица 5 и таблица 6). Освен това оценката на съпоставителния сценарий показва, че ако инвестициите в инфраструктура биха били финансирани изцяло чрез заеми, летището не би било в състояние да осигури необходимото финансиране.

(339) Следователно Комисията може да заключи, че инвестиционната помощ има стимулиращ ефект.

([73]) Това не пречи да се предвиди, че бъдещите печалби могат да компенсират първоначалните загуби.

6.5.2.5. Пропорционалност на помощта (ограничена до минимум)

(340) Размерът на помощта трябва да бъде ограничен до необходимия минимум, за да доведе до допълнителните инвестиции или дейности в съответния район.

(341) За да бъде пропорционална, инвестиционната помощ за летищата трябва да е ограничена до допълнителните разходи (след приспадане на допълнителните приходи), които възникват в резултат на това, че получателят е предприел подпомагания проект/дейност вместо алтернативен проект/дейност, който/която той би предприел при съпоставителния сценарий, т.е., ако не беше получил помощ. Когато конкретният съпоставителен сценарий не е известен, за да е пропорционален, размерът на помощта не трябва да надвишава недостига на финансиране на инвестиционния проект (така наречениият „недостиг на финансиране на капиталовите разходи“), който се определя въз основа на предварителен бизнес план като нетната настояща стойност на разликата между положителните и отрицателните парични потоци (включително инвестиционните разходи) през жизнения цикъл на инвестицията. За инвестиционна помощ бизнес планът следва да обхваща периода на икономическото оползотворяване на този актив.

(342) Във всеки случай интензитетът на помощта не трябва да надхвърля фактическия недостиг на финансиране на инвестиционния проект.

(343) Както беше посочено в раздели 6.5.2.2 и 6.5.2.3, Германия е представила допълнително изчисление на недостига на финансиране за проекта, за който е подадено уведомление, в размер на 142,1 млн. евро, обосноваващо интензитет на помощта от 75 % (вж. таблица 6), при условие че капиталовите инжекции биха били осъществени едновременно с осъществените инвестиции. Тъй като обаче капиталовите инжекции ще бъдат осъществени едва след одобрение от Комисията през 2014 г., недостигът на финансиране, определен от Германия, възлиза на 166,9 млн. евро, обосноваващ интензитет на помощта от 88,1 % (вж. таблица 5).

(344) При липсата на праг за максимално допустимите интензитети на помощта на товарни летища интензитетът на помощта е ограничен до недостига на финансиране на инвестиционния проект. Следователно Комисията може да заключи, че размерът на помощта е пропорционален и ограничен до необходимия минимум.

6.5.2.6. Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и върху търговията между държавите членки

(345) Отрицателните ефекти на помощта трябва да бъдат ограничени в достатъчна степен, така че общият баланс на мярката да бъде положителен.

(346) За да се ограничат в още по-голяма степен нарушенията на конкуренцията, летището, включително инвестициите, за които се предоставя помощ, трябва е отворено за всички потенциални ползватели и да не е запазено за един конкретен ползвател. Ако капацитетът е физически ограничен, помощта следва да бъде разпределена въз основа на подходящи, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

(347) Германия заяви, че общият баланс на въздействието на мерките върху конкуренцията и търговията между държавите членки е положителен. Във връзка с това Германия на първо място потвърди, че всички потенциални ползватели (авиокомпании и превозвачи на товари по въздушен път) ще имат достъп до новата инфраструктура на равна и недискриминационна основа.

(348) На второ място, Германия заяви, че въпросните инфраструктурни мерки са с неекспанзивен характер. По отношение на какъвто и да било потенциален ефект върху конкурентите от летище Лайпциг/Хале Германия посочи, че летищата в района на Лайпциг/Хале не са специализирани във въздушния превоз на товари. Освен това по отношение на летищата Алтенбург-Нобиц, Берлин-Бранденбург, Дрезден, Ерфурт, Хоф, Магдебург, Магдебург-Кохщед и Прага Германия посочи, че за някои от тези летища географските разстояния са твърде големи, летищата се намират в различни икономически региони, зоните на обслужване са доста различни или летищата са с много малък размер.

(349) Що се отнася до другите германски товарни летища, Германия посочи, че конкуренцията с летище Лайпциг/Хале е била ограничена, тъй като основните германски центрове за въздушен превоз на товари (Франкфурт на Майн, Мюнхен и Кьолн/Бон), които са се конкурирали с летище Лайпциг/Хале, са имали затруднения, свързани с капацитета или ограничения върху нощните полети.

(350) Според Германия също така е липсвало каквото и да било конкурентно припокриване с другите европейски товарни летища, главно летище Брюксел и летище Ватри. Що се отнася до летище Ватри, Германия изтъкна, че това е много малко летище и че през 2010 г. обемът на доставяните по въздушен път товари на летище Лайпциг/Хале е бил осемдесет пъти по-голям от този на летище Ватри. Що се отнася до летище Брюксел, Германия твърди, че докато през последните години на летище Лайпциг/Хале се наблюдава увеличение на обема на товарите, за същия период на летище Брюксел се наблюдава намаление на този обем. Освен това според Германия на летище Брюксел са било наложени значителни ограничения върху нощните полети, от което следва, че конкуренцията е била ограничена.

(351) Поради това Комисията може да заключи, че отрицателните ефекти на помощта са ограничени в достатъчна степен. Следователно Комисията може да заключи, че критерият за съвместимост е изпълнен.

6.5.2.7. Прозрачност на помощта

(352) На Германия се припомнят задълженията за прозрачност по отношение на публикуването на подробна информация относно отпуснатата помощ, както е посочено в раздел 8.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

6.5.3. **Заключение**

(353) Поради това Комисията счита, че в настоящия случай всички общи условия за съвместимост съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора са изпълнени.

(354) С оглед на направената оценка Комисията заключава, че мярката е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, доколкото тя е ограничена до финансирането на недостига от финансиране на инвестиционния проект.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(355) В контекста на констатацията в раздел 6.1.1 FLH представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Съгласно оценката в раздел 6.1.2 Комисията счита, че финансирането на мерки M5 нова сграда на противопожарната служба, M9 пожарогасителна техника и M8 хеликоптерна зона могат да бъдат счетени за попадащи в обхвата на държавната политика. Съгласно оценката в раздел 6.1.2 финансирането на всички други мерки не може да бъде освободено от проверка съгласно правилата на Съюза за държавните помощи.

(356) В контекста на изложеното в раздел 6.2.1 Комисията счита, че заемите от акционерите на FLH са били предоставени при пазарни условия и следователно не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

(357) В контекста на съображенията в раздел 6.3 Комисията счита, че публичното финансиране, предоставено на FLH под формата на вливания на капитал, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Тъй като вливанията на капитал са предмет на решение на Комисията и те все още не са предоставени на разположение на FLH, Комисията счита, че Германия е спазила забраната, посочена в член 108, параграф 3 от Договора.

(358) Съгласно оценката в раздел 6.5 Комисията счита, че общите условия за съвместимост съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора в настоящия случай са изпълнени. Поради това Комисията достига до заключението, че тези мерки са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в), доколкото те са ограничени до финансирането на недостига на финансиране на инвестиционния проект.

(359) Комисията отбелязва, че на 17 юни 2014 г. Германия информира Комисията, че по изключение приема настоящото решение да бъде прието на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Заемите от акционерите, предоставени на Flughafen Leipzig/Halle GmbH, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

1. Доколкото вливанията на капитал във Flughafen Leipzig/Halle GmbH покриват разходите, попадащи в обхвата на държавната политика, които летищният оператор има право да му бъдат възстановени съгласно член 8, параграф 3 от LuftSiG, както и разходите за хеликоптерната зона, те не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

2. Доколкото вливанията на капитал във Flughafen Leipzig/Halle GmbH са ограничени до недостига на финансиране на инвестиционния проект и не покриват разходи, свързани с обхвата на държавната политика, посочени в параграф 1, те представляват държавна помощ, която е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

3. Доколкото размерът на вливанията на капитал превишава стойностите, обявени за съвместими с вътрешния пазар в параграфи 1 и 2, те представляват държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател