II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/1469,

23. juuli 2014,

riigiabi SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) kohta, mida Saksamaa andis Leipzigi/Halle lennujaamale taristuprojektide rahastamiseks (2)

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 5071 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku ([1]),

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool osutatud sätetele ([2])

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 12. aprilli 2010. aasta kirjaga teavitas Saksamaa õiguskindluse tagamiseks komisjoni kavandatavatest kapitalisüstidest ettevõtetesse Mitteldeutsche Flughafen AG („MFAG") ja Flughafen Leipzig/Halle GmbH („FLH"). Saksamaa teatas komisjonile ka, et need kapitalisüstid vajavad komisjoni heakskiitu. Seni rahastatakse projekti aktsionäride väidetavalt turutingimustel antud laenudega.

(2) Komisjon taotles Saksamaalt 10. juunil 2010, 26. novembril 2010 ja 3. märtsil 2011 teatatud meetmete (sealhulgas aktsionäride antud laenude tingimused) kohta lisateavet. Saksamaa esitas lisateabe 29. septembril 2010, 4. jaanuaril 2011 ja 26. aprillil 2011.

(3) 15. juuni 2011. aasta kirjaga teavitas komisjon Saksamaad oma otsusest algatada aktsionäride poolt FLG-le antud laenude ja ettevõtjasse tehtud kapitalisüstide suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus („algatamisotsus"). Saksamaa esitas algatamisotsuse kohta oma märkused 15. augustil 2011.

(4) Komisjoni algatamisotsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama kõnealuse meetme kohta märkusi ühe kuu jooksul alates avaldamise kuupäevast.

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu („ELi toimimise leping") artikliteks 107 ja 108. Sätted on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti terminoloogiasse teatavaid muudatusi: „ühendus" asendati „liiduga" [ja] „ühisturg" „siseturuga". Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

([2]) ELT C 284, 28.9.2011, lk 6.

([3]) Vt joonealune märkus 2.

(5) Komisjon sai kõnealusel teemal märkusi 34 huvitatud isikult. Ta edastas need märkused 21. novembril 2011 Saksamaale. Saksamaale anti võimalus ühe kuu jooksul nende märkuste kohta arvamust avaldada. Komisjon sai Saksamaa tähelepanekud 20. detsembril 2011.

(6) 14. märtsil 2012 esitas komisjon teabenõude. 26. aprillil 2012 sai komisjon Saksamaalt vastuse.

(7) Komisjon taotles Saksamaalt 15. mail 2012, 20. juulil 2012 ja 21. detsembril 2012 lisateavet. Saksamaa esitas lisateabe 28. juuni 2012. aasta, 10. septembri 2012. aasta ja 15. jaanuari 2013. aasta kirjaga.

(8) 31. märtsil 2014 võttis komisjon vastu 2014. aasta lennundussektori suunised, ([4]) mis asendasid 1994. aasta ([5]) ja 2005. aasta ([6]) lennundussektori suunised. 15. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* teade, millega kutsuti liikmesriike ja huvitatud isikuid esitama 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamise kohta märkusi ühe kuu jooksul alates suuniste avaldamise päevast ([7]).

(9) 14. aprillil 2014 taotles komisjon lisateavet ühiste põhimõtete kohaldamise kohta abi siseturuga kokkusobivuse hindamisel 2014. aasta lennundussektori suuniste valguses. Saksamaa esitas lisateabe 19. mail 2014, 26. mail 2014, 10. juulil 2014 ja 11. juulil 2014.

(10) 17. juuli 2014. aasta kirjaga nõustus Saksamaa, et käesolev otsus võetakse vastu ja tehakse teatavaks inglise keeles.

2. **MEETMETE KIRJELDUS**

2.1. UURIMISE JA TARISTUPROJEKTI TAUST

2.1.1. **Leipzigi/Halle lennujaam**

(11) Leipzigi/Halle lennujaam asub Kesk-Saksamaal paikneval Saksimaal. Lennujaama käitab MFAG ([8]) tütarettevõtja FLH ([9]). MFAG on nelja tütarettevõtjaga (FLH, Dresden Airport GmbH ja PortGround GmbH) valdusettevõtja.

(12) Pärast Saksamaa taasühinemist koostati lennujaama arendamise üldkava. Kavas nähti ette kahe lennurajaga süsteemi ehitamine. 1997. aastal kiideti heaks põhjapoolse lennuraja ehitamine. 2004. aastal otsustasid aktsionärid rahastada lõunapoolse lennuraja ehitamist ([10]).

(13) Kui lõunapoolne lennurada 2007. aastal kasutusele võeti, siis paigutas DHL Express oma Euroopa põhitegevuse ümber Brüsselist Leipzigi. Lisaks DHL Expressile kasutasid Leipzigi/Halle lennujaama ka Lufthansa Cargo ja muud lastilendudega tegelevad lennuettevõtjad. Selle tulemusel muutus Leipzigi/Halle lennujaam 2011. aastal Saksamaa suuruselt teiseks lastilendudega tegelevaks lennujaamaks (pärast Maini-äärse Frankfurdi lennujaama). Tabelis 1 võetakse kokku reisijate ja lastilendude arengusuundumused lennujaamas alates 2006. aastast.

([4]) Komisjoni teatis „Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta" (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).
([5]) EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).
([6]) Komisjoni teatis „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta" (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).
([7]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.
([8]) MFAG aktsionärid on Saksimaa (76,64 % aktsiatest), Saksi-Anhalti liidumaa (18,54 %), Dresdeni linn (2,52 %), Halle linn (0,2 %) ja Leipzigi linn (2,1 %). Erasektori aktsionäre kõnealusel ettevõtjal ei ole.
([9]) FLH põhiaktsionär on 94 % osalusega Mitteldeutsche Flughafen AG. Ülejäänud aktsiate omanikud on Saksimaa, Põhja-Saksi maakond ja Schkeuditzi linn. Eraaktsionäre kõnealusel ettevõtjal ei ole.
([10]) FLH-sse lõuna poolse lennuraja ehitamiseks ja muude meetmete rahastamiseks ettenähtud kapitalisüste, mille kogusumma oli 350 miljonit eurot ja mille kohta avalik-õiguslikud aktsionärid olid otsuse teinud enne 2006. aastat, on juba hinnatud ja need on kuulutatud siseturuga kokkusobivaks komisjoni 23. juuli 2008. aasta otsusega 2008/948/EÜ riigiabi C 48/06 kohta, mida Saksamaa andis ettevõttele DHL ja Leipzigi/Halle lennujaamale (ex N 227/06) (ELT L 346, 23.12.2008, lk 1), ning seega neid käesoleva otsuse raames ei käsitleta.

Tabel 1

Reisijate ja lastilendudega seotud areng Leipzigi/Halle lennujaamas aastatel 2006–2013

Aasta	Reisijate arv	Lastilendude ja postiteenuste areng tonnides	Lendude arv (kaup ja reisijad)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Allikas: Leipzigi/Halle lennujaam (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Ülevaade taristu investeerimiskavast**

(14) Aktsionäride antud laenude ja kapitalisüstide eesmärk on tabelis 2 kokkuvõtlikult kirjeldatud taristu- ja taristuga seotud meetmete rahastamine summas 255,6 miljonit eurot.

Tabel 2

Leipzigi/Halle lennujaamataristu investeerimiskava ülevaade

Meede	Kirjeldus	Eelarvekulud/hinnangulised kulud (eurodes)
M1	Maaost/ümberpaigutamine/müra vähendamine/asjakohase maastikukaitsekava koostamine	[…] (*)
M2	Mootorite kontrollimiseks ette nähtud ehitis	[…]
M3	Ruleerimistee ja avatav sild „E7”	[…]
M4	Põhjapoolse stardi- ja maandumisraja pikendamine: planeerimiskulud	[…]
M5	Territooriumi puhastamine ruleerimistee Victor ning uute tuletõrjepoohoonete ja mitmeotstarbelise angaari ehitamiseks	[…]
M6	Paralleelne ruleerimistee Victor	[…]
M7	Täiendavad jäätõrjealad	[…]
M8	Kopteriväljak	[…]
M9.1 – M9.4	Täiendavad taristumeetmed: I kontrollpunkti ümberehitamine funktsionaalne turvahoone tehniliste seadmete soetamine loomade hoiukoht	[…]

Meede	Kirjeldus	Eelarvekulud/hinnangulised kulud (eurodes)
M10	Täiendav müra vähendamine	[…]
M11	Kagutsooni avatud ala planeerimise I etapp	[…]
M12	Idapoolse laiendamise planeerimise kinnitusmenetlus	[…]
M13	Põhjaperrooni pikendamine	[…]
M14	Idaperrooni pikendamine	[…]
M15	Taristu kohandamine	[…]
M 16	Täiendavad taristumeetmed: põhjatsooni angaari laiendamine (M16.1) uue lennuterminali ja väikeste õhusõidukite angaari ehitamine (M16.2)	[…]
	Kokku	**255,625 miljonit**

(*) Selle teabe suhtes kehtib ametisaladuse hoidmise kohustus.

(15) M1 – ulatuslik müra vähendamise meede (sealhulgas maaost, ümberpaigutamine, asjakohase maastikukaitsekava koostamine): lõunapoolse raja ja perroonide planeeringu kinnitusotsuse ([11]) kohaselt peab Leipzigi/Halle lennujaam kohaldama öisel kaitsealal müra vähendamise meetmeid. Nimetatud öine kaitseala pidi hõlmama ligikaudu 211 km^2 suurust piirkonda, kus asub 6 000 elumaja. Pärast veebruaris 2009 teostatud esimest ümberarvutust selgus, et algset kaitseala tuleks laiendada nii, et see hõlmaks veel 4 000 elumaja.

(16) M2 – mootorite kontrollimiseks ette nähtud ehitis: uus ehitis mootorite kontrollimiseks rajati Leipzigi/Halle lennujaamas 2007.–2008. aastal. Leipzigi/Halle lennujaam tegutseb 24 tundi päevas ja seega peab ta suutma pakkuda võimalust kontrollida õhusõiduki mootoreid nii päeval kui ka öösel. Mootorite kontrollimiseks mõeldud ehitis on müra piiramise eesmärgil kinnine.

(17) M3 – ruleerimistee ja avatav sild „E7": olemasolevatele ruleerimisteedele ja avatavatele sildadele avaldatava surve leevendamiseks ning õnnetuste või rikete puhul alternatiivi pakkumiseks ehitati lennujaama idaossa ruleerimistee ja avatav sild „E7". Tehnilistel põhjustel on kõnealune investeerimisprojekt jagatud kolmeks alamprojektiks: avatav sild, ([12]) ruleerimistee ja tehniline varustus (valgustus). Projekti rakendamist alustati 2008. aastal.

(18) M4 – põhjapoolse stardi- ja maandumisraja pikendamine (planeerimiskulud) endiselt 3 600 meetrilt 3 800 meetrini: põhjapoolse raja pikendamise eesmärk on tagada, et suure stardimassiga lastilennukid saaksid õhku tõusta ilma igasuguste kasuliku koormuse piiranguteta. Kõnealuse taristuprojekti planeerimine algas 2008. aastal.

(19) M5 – õigeaegne territooriumi puhastamine, et ehitada ruleerimistee Victor, uus tuletõrjedepoohoone ja I mitmeotstarbeline angaar: tuletõrjedepoo ja mitmeotstarbeline angaar tuleb lammutada ja uuesti ehitada. I mitmeotstarbelise angaari ja tuletõrjedepoo ehitamine algas mais 2009. Mitmeotstarbelist angaari hakatakse kasutama talviste teenuste osutamise seadmete hoidmiseks. Tööd hõlmavad ka tuletõrjebrigaadi koolituskeskuse ehitamist.

([11]) Saksamaa planeerimisasutuse 4. novembri 2004. aasta planeeringu heakskiitmise otsus lõunapoolse stardi- ja maandumisraja ning perroonide kohta ning selle 9. detsembri 2005. aasta esimene muudatus.

([12]) Leipzigi/Halle lennujaamal on kaks liiklusteid (kiirtee A14, kiirraudteeliin, 4realine maantee) läbivat ruleerimisteed, mis tähendab, et ruleerimisteede jaoks tuleb ehitada sillad.

(20) M6 – paralleelne ruleerimistee Victor: teatise kohaselt on ruleerimistee Victor ehitamine kahe olemasoleva ruleerimistee vahele oluline selleks, et pidada sammu Leipzigi/Halle lennujaama kasvava läbilaskevõimega ja katta lennujaama edelapoolse osa läbilaskevõimet kõrghooaegadel ja idatuulega seotud ilmastikutingimuste korral.

(21) M7 – täiendavad jäätõrjealad: täiendavad jäätõrjealad on vajalikud selleks, et tagada õhusõidukite tõrgeteta jäätõrje ja vältida ebakohasest taristust tulenevaid viivitusi.

(22) M8 – kopteriväljak: aastatel 2008–2009 loodi Leipzigi/Halle lennujaama kopteriväljak, kohandades pinnasestruktuuri ja kandes sinna vajaliku märgistuse; väljakut kasutatakse õhupääste ja hädaolukorra operatsioonide baasina.

(23) M9.1 – I kontrollpunkti ümberehitamine: I kontrollpunkt tuleb ümber ehitada, et viia see vastavusse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2320/2002 ([13]). Kõnealune määrus on lennujaama turvalisuse (läbipääsulubade ja võtmete haldamine, julgestusalane väljaõpe, juhtimisülesanded), kontrollide (näiteks isikute ja kaupade kontroll) ning julgeolekuteenustega (näiteks külastajate ja väga tähtsate isikutega seotud teenused) seotud tegevuse alus.

(24) M9.2 – funktsionaalne turvahoone: uut turvahoonet hakkavad kasutama föderaal- ja piirkondlik politsei, toll ja Saksamaa meteoroloogiatalitus.

(25) M9.3 – tehnilise varustuse soetamine: Leipzigi/Halle lennujaamal on uue taristuga kohanemiseks vaja ka täiendavaid talviste teenuste osutamise seadmeid ja täiendavat tuletõrjevarustust. Lennujaama piirdeaeda tuleb samuti uuendada ning varustada see detektorite ja digitaalse videovalvega, mis on varustatud aruka liikumisdetektoriga.

(26) M9.4 – transporditavate loomade hoiukoht: projektis nähakse ette veterinaarseadmetega varustatud eraldi hoone ehitamine lennujaama kolmandatesse riikidesse eksporditavate/kolmandatest riikidest imporditavate loomade jaoks.

(27) M10 – täiendav müra vähendamine: eelkõige seoses kauba õhuveo prognoositava suurenemisega võivad Leipzigi/Halle lennujaamas selle laienemist mööda olla keskpikas perspektiivis vajalikud täiendavad müra vähendamise meetmed (ja sellega seotud tööd).

(28) M11 – kagutsooni avatud ala planeerimise I etapp: Leipzigi/Halle lennujaama avatud ala olemasolevate rajatiste idapoolsel küljel asuvad territooriumid tuleb 2010. aastaks täielikult varustada elektri ja veega ning reo- ja vihmavee äravooluseadmetega; töid alustati 2008. aastal. Kui lennulasti ümberlaadimise terminali olemasolev ringristmik ühendatakse avalikku teedevõrku, tuleb võtta täiendavaid müra vähendamise meetmeid.

(29) M12 – lõunapoolse lennuraja pikendamise planeeringu heakskiitmismenetlus: Leipzigi/Halle lennujaama lõunapoolset rada (3 600 meetrit) ja perrooni tuleb pikemas perspektiivis pikendada. Selleks on vaja läbida planeeringu heakskiitmismenetlus.

(30) M13 – põhjapoolse perrooni pikendamine: 2020. aastaks on kavas ehitada 12 uut parkimiskohta. Lennujaama põhjaosa terminaliteenuste arendamine võimaldab õhusõidukite liikumisi kahe lennuraja vahel võrdsemalt jaotada.

(31) M14 – idapoolse perrooni pikendamine: idapoolse perrooni piiri tuleb liigutada lõunasse, et tagada lennuraja toiminguteks vajalikud takistustevabad alad. Perroon tuleb ühendada ka ruleerimisteede süsteemi ja jäätõrjepunktidega.

(32) M15 – taristu kohandamine: põhjatsooni terminaliteenuseid tuleb kohandada, et võtta arvesse põhjatsooni värskelt ehitatud perrooni ja lastiga seotud tegevuse ümberpaigutamist sellesse tsooni. Selleks tuleb angaari ja vajalikku lisategevust kohandada F kategooria õhusõidukitele.

(33) M16.1 – põhjatsooni angaari laiendamine: see hõlmab uue perrooni ehitamist põhjatsooni, sealhulgas lastilendudega seotud tegevuse ümberpaigutamist nimetatud tsooni ja hoolduskohtade loomist.

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2320/2002, 16. detsember 2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad (EÜT L 355, 30.12.2002, lk 1).

(34) M16.2 – uue lennuterminali ja väikeste õhusõidukite angaari ehitamine: ehitada tuleb uus lennuterminal ja väikeste õhusõidukite angaar. Endine lennuterminal lammutati uue lõunapoolse lennuraja ehitamise käigus.

2.2. UURITAVAD MEETMED JA AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

(35) Algatamisotsuses uuriti järgmisi Leipzigi/Halle lennujaama investeerimisprojektiga seotud rahastamismeetmeid (see tähendab taristu- ja taristuga seotud meetmeid):

i) aktsionäride poolt FLH-le antud laenud kokku kuni 255,6 miljonit eurot („üleminekulaen on osaliselt juba paigas");

ii) FLH-sse tehtud kapitalisüstid kokku 255,6 miljonit eurot.

(36) Komisjon väljendas kahtlusi, kas teatatud taristumeetmeid võib tõepoolest käsitada avalike huvidega seotud meetmetena ja ega need ei kujuta endast seega riigiabi.

(37) Komisjon jõudis järeldusele, et aktsionäride poolt MFAG-le antud laenud ja kapitalisüstid ei kujuta endast riigiabi, kuna mõlemad olid mõeldud FLH-ile edasiandmiseks. MFAG-d saab pidada vaid FLH-le vahendite ülekandmise vahendiks ja seega mitte abisaajaks.

2.2.1. **Aktsionäride poolt FLH-le antud laenud**

(38) Taristu- ja taristuga seotud projekte on esialgu rahastatud aktsionäridelt saadud laenudega, mis arvestatakse kapitaliks ümber alles pärast seda, kui komisjon on need rahastamismeetmed heaks kiitnud. Aastatel 2006–2011 ([14]) andsid aktsionärid FLH-le laene kokku summas […] miljonit eurot.

(39) Aastatel 2006–2008 määrati aktsionäride antud laenude tingimused kindlaks Sachsen LB ja MFAG vahelise laenulepingu alusel. Laenuintressi baasmäär vastab kolme kuu Euriborile pluss […] baaspunkti suurune riskimarginaal. 2009. aastal vastas laenuintressi baasmäär kolme kuu Euriborile pluss […] baaspunkti suurune riskimarginaal. 2010. aastal vastas laenuintressi baasmäär kolme kuu Euriborile pluss […] baaspunkti suurune riskimarginaal.

Komisjoni esialgne hinnang riigiabi olemasolu kohta

(40) Komisjon väljendas aktsionäride poolt FLH-le antud laenude puhul kahtlusi, kas FLH aktsionäridelt saadud laenud tagati tavaliste turutingimustega võrdsetel tingimustel. Komisjon väljendas kahtlusi, eelkõige seoses võrreldavate laenulepingutega, kas usaldusväärse turukriteeriumina saab käsitleda e-posti teel esitatud soovituslikke pakkumisi, mille eesmärk ei olnud sõlmida õiguslikult siduvaid laenulepinguid, ning mis ei põhinenud maksejõuetuse tõenäosuse ja tagatise hindamisel.

(41) Turupõhise võrdlusaluse puudumisel võttis komisjon oma hindamise aluseks 2008. aasta viitemäärade teatises ([15]) sätestatud indikaatori. FLH reitingu ja aluseks olevate tagatiste puudumisel näivad aktsionäride poolt FLH-le antud laenude tingimused seega soodsamad kui komisjoni 2008. aasta viitemäärade teatist kohaldades kehtestatud turumäära indikaator.

(42) Võimalik riigiabi element võrdub turu intressimäära ja tegeliku intressimäära vahega.

2.2.2. **Kapitalisüstid FLH-sse**

(43) Komisjon peab FLH-sse taristu- ja taristuga seotud meetmete (vt tabel 2) rahastamiseks tehtavad kapitalisüstid heaks kiitma. Sellest lähtuvalt saab FLH aktsionäride antud laenud kapitaliks arvestada alles pärast seda, kui komisjon on abi heaks kiitnud.

(44) Taristu- ja taristuga seotud projektide kulude hüvitamiseks mõeldud kogusumma küündib 255,6 miljoni euroni. 240,3 miljonit eurot kantakse MFAG reservfondi ja jäetakse FLH-le ülekandmiseks, et suurendada selle omakapitali (ehk omakapitali reservi). FLH aktsionärid kannavad omalt poolt ülejäänud summa otse FLH kapitali reservfondi.

([14]) Kuni 1. aprillini 2011.
([15]) Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6).

(45) Saksamaa väitel toimuvad kapitalisüstid ilma igasuguse äriplaanita ja pikaajaliste kasumiväljavaadeteta.

(46) Kuigi mõned kavandatavate kapitalisüstidega rahastatavad taristuprojektid on juba alanud, teatas avalik-õiguslik aktsionär iga projekti eel oma kavatsusest rahastada kõnealuseid meetmeid enne tööde algust. Kapitalisüste ei ole veel teostatud.

Komisjoni esialgne hinnang riigiabi olemasolu kohta

(47) Komisjon väljendas kapitalisüstide puhul kahtlusi, kas FLH aktsionärid käitusid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, kuna pikas perspektiivis kasumit ei loodetud. Seetõttu tekkis komisjonil kahtlus, et kapitalisüstid võivad sisaldada riigiabi.

2.2.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(48) Kuna aktsionäride poolt FLH-le antud laenud ja sellele järgnevad kapitalisüstid võivad endast kujutada riigiabi, peab komisjon uurima, kas see abi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Sellega seoses võeti 2005. aasta lennundussektori suunistes kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c kokku lennujaamataristu rahastamisabi siseturuga kokkusobivuse hindamise ühised põhimõtted.

(49) Komisjon jõudis algatamisotsuses järeldusele, et käesoleval juhul on mõned 2005. aasta lennundussektori suunistes sätestatud kriteeriumidest täidetud. Sellega seoses järeldas komisjon näiteks, et abi vastab ühise huvi täpselt määratletud eesmärgile, eelkõige kuna see suurendab piirkonna ühendusvõimalusi lastilennuteenuste valdkonnas ja sellel on positiivne mõju kohalikule arengule. Komisjon jõudis lennujaama arendamise positiivsete väljavaadetega seoses järeldusele, et lennujaamal on keskpikas perspektiivis head kasutusväljavaated ja et taristukava on vajalik.

(50) Komisjon väljendas algatamisotsuses siiski kahtlust, kas kõnealused taristumeetmed on püstitatud eesmärgi suhtes proportsionaalsed. Lisaks oli komisjon mures selle pärast, et kõigil kasutajatel ei ole lennujaamale võrdset ja diskrimineerimist välistavat juurdepääsu. Komisjon märkis ka, et kuna FLH konkureerib kaubaveolendudele spetsialiseerununa teiste liikmesriikide lennujaamadega, siis ei saa praeguses etapis väita, et kaubavahetuse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Komisjonil oli kahtlusi ka seoses abi vajaduse ja proportsionaalsusega.

(51) Sellest lähtuvalt kahtleb komisjon, kas teatatud meetmete rahastamist saab pidada siseturuga kokkusobivaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 tähenduses.

3. **SAKSAMAA MÄRKUSED**

3.1. UURITUD MEETMETE TAUST

(52) Saksamaa alustas oma märkusi uuritud meetmete tausta üksikasjalikuma selgitamisega. Sellega seoses kinnitas Saksamaa, et juba 1990. aasta taasühinemislepingus nähti ette Leipzigi/Halle lennujaama arendamine. Saksamaa sõnul koostati lennujaama arendamise üldkava ja selles võeti vastu otsus kahe paralleelse lennurajaga süsteemi ehitamise kohta. Saksamaa selgitas, et põhjapoolse raja ehitamine kiideti heaks 1997. aastal ja see võeti kasutusele 2000. aastal ning lõunapoolse raja ehitamine kiideti heaks 2004. aastal ja see võeti kasutusele 2007. aastal.

(53) Selle taustal kinnitas Saksamaa, et tänu paralleelsete lennuradade süsteemile ja mitmete suurte lastilennuettevõtjate ümberpaiknemisele on Leipzigi/Halle lennujaam haaranud endale Saksamaa suuruselt teise lastilendude keskuse positsiooni. Seda arvesse võttes kinnitas Saksamaa, et alates 2010. aastast on lennujaam suutnud tugevdada oma positsiooni Euroopa kõige suuremate lennulasti ümberlaadimiskeskuste hulgas. Saksamaa lisas ka, et lennujaamas tegutseb praegu 133 ettevõtjat, kes andsid 2010. aastal tööd kokku 5 106-le inimesele (kasv 2009. aastaga võrreldes 14,4 %).

(54) Saksamaa arvates on lennujaam seega piirkonna majandusliku arengu hoogustaja ja tal on oluline roll piirkondlikus tööhõives. Saksamaa rõhutab, et eeltoodut kinnitab ka tulude ja lennujaamas käideldavate kaubamahtude suurenemine: aastatel 2005–2009 suurenes FLH saadud tulu 47 miljonilt eurolt 80 miljoni euroni. Saksamaa märkis, et teiste lennujaamadega võrreldes suurenevad Leipzigi/Halle lennujaama kasvumäärad pidevalt (2007. aastal töödeldi 101 364 tonni kaupa, 2008. aastal oli see näitaja aga kerkinud 442 453 tonnini, 2009. aastal 524 084 tonnini ja

2010. aastal 663 059 tonnini). Oma väidete täiendamiseks tõi Saksamaa esile, et lastimaht kasvas 2009. aastal 18,5 % ja 2010. aastal 26,5 %. Saksamaa väitel on oodata lastimahu edasist suurenemist. Sellega seoses selgitas Saksamaa, et 2020. aastaks prognoositakse lennulasti mahuks umbes 820 000 tonni ([16]). Saksamaa teatas aga, et nimetatud prognoos täidetakse juba 2015. aastal ([17]).

(55) Lisaks märkis Saksamaa, et lennujaama reisijate arv on viimastel aastatel järk-järgult suurenenud (1 988 854 reisijalt 2002. aastal 2 723 748 reisijani 2007. aastal). Kuigi Saksamaa teatel on reisijate arv alates 2007. aastast vähenenud (vaid 2 352 827 reisijat 2010. aastal), prognoosis Saksamaa keskpikas perspektiivis reisijate arvu suurenemist kuni 4,6 miljoni reisijani 2020. aastaks.

(56) Saksamaa märkis, et vastupidiselt paljudele liidu teistele lennujaamadele, nagu Saksamaa kolm suurimat lastilendude keskust Maini-äärses Frankfurdis, Münchenis ja Kölnis/Bonnis, on Leipzigi/Halle lennujaamas ärilistel lastilendudel piiramatu öölendude luba. Saksamaa väitel on see üks põhjustest, miks kõnealusel lennujaamal on head tuleviku-väljavaated. Saksamaa rõhutas samuti, et Saksamaa Liitvabariigi halduskohus (*Bundesverwaltungsgericht*) kinnitas 4. aprilli 2012. otsusega Saksamaa suurimas lastilendude keskuses, Maini-äärse Frankfurdi lennujaamas, öölendude keelu. Saksamaa kinnitas, et Maini-äärse Frankfurdi lennujaama lahkuvad ja saabuvad lennud on seega täiesti keelatud vahemikus 23.00 ja 5.00.

(57) Saksamaa teatas ka, et FLH ei olnud võimeline taristumeetmeid omavahenditest rahastama. Selle taustal rõhutas Saksamaa, et seoses endise Saksamaa Demokraatliku Vabariigi ajal tegemata jäänud investeeringutega pidi lennujaam tegema investeeringud oluliselt lühema ajaga kui Saksamaa lääneosas paiknevad lennujaamad. Saksamaa väitel ei saa FLH just suuri lühiajalisi investeeringuid omavahenditest teha märkimisväärse lõhe tõttu investeeringute mahu (225,6 miljonit euro) ja lennujaama aastatulude (2009. aastal 80 miljonit eurot) vahel.

3.2. MAJANDUSTEGEVUSE MÕISTE JA AVALIKE HUVIDEGA SEOTUD TEGEVUS

3.2.1. **Majandustegevuse mõiste ja riigiabieeskirjade kohaldatavus lennujaamataristu suhtes**

(58) Saksamaa meenutas kõigepealt, et ta ei nõustu komisjoni seisukohaga, et lennujaamataristu ehitamine kujutab endast majandustegevust. Seega teatas Saksamaa, et teatatud meetmed ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(59) Sellega seoses teatas Saksamaa, et mõiste „ettevõtja" ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ei ole kohaldatav lennujaamade suhtes, vähemalt mitte lennujaamataristu rahastamist puudutavas osas. Saksamaa rõhutas, et lennujaamataristu ehitamine ei kujuta endast majandustegevust, vaid pigem üldise transpordipoliitika ning piirkondliku ja majanduspoliitika meedet. Ta osutas 1994. aasta lennundussektori suuniste punktile 12, milles sätestatakse, et taristuprojektide elluviimine on majanduspoliitika üldine meede, mida komisjon ei saa asutamislepingu riigiabi eeskirjade alusel kontrollida, ning et taristu arengut puudutavad otsused ei jää kõnealuse teatise reguleerimisalasse. Toodi esile, et 2005. aasta lennundussektori suunistes seda punkti ei asendatud.

(60) Lisaks kinnitas Saksamaa, et lennujaamataristu ehitamine ei kujuta endast majandustegevust, kuna erainvestor sellega ei tegeleks. Sellega seoses märkis Saksamaa, et investeering ei saaks kuidagi kasumlik olla, kuna ehituskulusid ei ole võimalik lennujaamatasude kaudu lennujaama kasutajatelt tagasi saada. See on Saksamaa väitel võimatu seetõttu, et selliste tasude kohta peab väljastama loa selle liidumaa lennundusamet, kelle territooriumil lennujaam asub, ja erainvestoritel ei ole maksu suuruse osas mingisugust mõjuvõimu. Saksamaa väitel ei saa ettevõtja neid tasusid seega ise vabalt majanduslikel kaalutlustel kindlaks määrata ja tegelikult kehtestatakse need investeerimiskuludest täiesti sõltumata. Saksamaa hinnangul ei ole alad, mis on jäetud kasutamiseks muul ärilisel eesmärgil kui lennutegevus, asjakohased.

(61) Saksamaa teatas sellega seoses veel, et lennujaamal on taristu, seadmete ja käitamise osas keskmisest suuremad püsikulud. Lisaks sellele on lennujaama tegutsemisruum piiratud rangete õiguslike kohustuste ja tingimustega.

([16]) Enne 2011. aastat tehtud prognooside alusel.
([17]) 2011. aasta prognooside alusel.

(62) Saksamaa nentis seejärel, et viited otsustele Aéroports de Paris' kohtuasjas ([18]) ja Leipzigi/Halle kohtuasjas ([19]) ei olnud asjakohased. Seoses Aéroports de Paris' kohtuotsusega teatas Saksamaa, et otsuses ei käsitleta lennujaamataristu ehitamist, vaid lennujaama käitamist. Lisaks oli Saksamaa seisukohal, et Aéroports de Paris' kohtuotsuses ei tegeleta mõiste „ettevõtja" tõlgendamisega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, vaid see puudutab turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelu rikkumist ELi toimimise lepingu artikli 102 tähenduses. Seoses Leipzigi/Halle kohtuotsusega oli Saksamaa seisukohal, et Üldkohtu otsusel ei ole pretsedenti loovat mõju, kuna selle võib edasi kaevata.

3.2.2. **Avalike huvidega seotud tegevus**

(63) Saksamaa sõnul ei kujuta taristu rahastamismeetmed ELi toimimise lepingu 107 lõike 1 mõistes riigiabi isegi siis, kui need kuuluvad riigiabieeskirjade reguleerimisalasse, kuna taristu rahastamismeetmete puhul on peamiselt tegemist selliste kulude vajaliku ja proportsionaalse hüvitamisega, mis on vajalikud riigi pädevusse kuuluvate ülesannete täitmiseks. Sellega seoses märkis Saksamaa, et 2005. aasta lennundussektori suuniste kohaselt ei käsitata tegevust, mille eest seoses oma avalik-õiguslike volitustega vastutab tavaliselt riik, majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata riigiabieeskirju.

(64) Saksamaa väitis seoses avalike huvidega seotud tegevusega, et komisjoni tava kohaselt tehakse vahet vähemalt järgmistel ohutusega seotud meetmete kategooriatel: lennuliikluse kaitse väliste ohtude eest, nagu kaaperdamine ja muud lennuliikluse vastu suunatud vägivallateod, lennuliikluse kaitse õhusõidukite käitamisega seotud ohtude eest ning kolmandate isikute kaitse lennuliiklusest tulenevate ohtude eest. Saksamaa arvates on lennujaama käitajal seoses lennuliikluse kaitsega õhusõidukite käitamisega seotud ohtude eest kohustus lennujaamataristut uuendada, kaasajastada ja laiendada, et nimetatud ohtusid ennetada. Saksamaa märkis, et kolmanda kategooria meetmed hõlmavad harilikult kolmandate isikute kaitsmist õhusõidukite müra ja muude kahjulike keskkonnamõjude eest.

(65) Seoses kõnealuste erinevate taristumeetmetega märkis Saksamaa, et nende meetmete puhul oli tegemist peamiselt avalike huvidega seotud tegevuse eest makstavate hüvitistega, kuna meetmete eesmärk oli kaitsta kolmandaid isikuid lennuliiklusest tulenevate ohtude eest.

(66) Seoses müra vähendamise meetmetega märkis Saksamaa, et planeeringu heakskiitmise menetluse raames tuleb umbes 10 000 elumajas paigaldada vastavad müra vähendamise seadmed. Saksamaa väitis, et hiljuti muudetud õhusõidukite müra käsitleva õigusakti (*Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm*) sätete kohaselt hõlmavad müra vähendamise meetmed ainult 78 km^2 suurust ala, kuhu jääb 3 000 elumaja, ja meetmete maksumus ulatub […] miljoni euroni. Saksamaa teatas ka, et FLH sellest õigusakti muudatusest kasu ei saa ja tema suhtes kehtib endiselt rangem kaitseala. Saksamaa kinnitas, et sellega seoses on Leipzigi/Halle lennujaama kanda oluliselt suuremad kulud võrreldes tema konkurentidega (Saksamaal ja liidust väljaspool).

(67) Lisaks omandas lennujaam rängalt mõjutatud alal elanike kinnisvara ja maksis neile hüvitist. Saksamaa märkis veel, et lennujaam tegeles oma ehitustegevuse tasakaalustamiseks mõningase looduskaitsega. Saksamaa sõnul oli selle eesmärk ennetada või vähendada õhusõidukite müra ja ehitustööde mõju kolmandatele isikutele ning seega oli tegemist avalikes huvides täidetava ülesandega. Saksamaa sõnul oli kolmandate isikute kaitse müra ja eelkõige õhusõidukite müra eest üks riigi põhilistest ametlikest kohustustest ja ülesannetest.

(68) Saksamaa väitis ka, et mootorimüra kontrollimiseks ette nähtud ehitis (M2) kujutas endast avalike huvidega seotud meedet. Ta kinnitas, et seoses lõunapoolse lennuraja planeeringu heakskiitmise otsusega kehtestatud mürapiiranguid saab päeva ajal (6.00 kuni 22.00) täita ilma mootori kontrollimise suletud ehitiseta. Saksamaa teatas aga, et 31. juulil 2007 saadud käitamisloa kohaselt peab lennujaam teostama kontrolle suletud ehitises ka päeva ajal. Veelgi enam, Saksamaa selgitas, et mootori kontrollimist nõuti seoses õhusõiduki töökindluse säilitamisega ja see ületaks mürapiirangud, kui seda tehtaks öisel ajal väljaspool suletud ehitist. Seega on mootorite kontrollimiseks mõeldud ehitise rajamine kinnise hoone kujul Saksamaa arvates vajalik selleks, et kaitsta kohalikke elanikke õhusõidukite tekitatava vastuvõetamatult suure müra eest.

([18]) Otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL 2000, lk II-3929).

([19]) Otsus liidetud kohtuasjades T-443/08 ja T-455/08: Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH *vs.* komisjon (EKL 2011, lk II-1311).

(69) Seoses meetmega M3 väidab Saksamaa, et kõnealuste taristuelementide ehitamine kuulub avalike huvidega seotud meetmete hulka, kuna see teostati lennuliikluse kaitsmiseks õhusõidukite käitamisega seotud ohtude eest. Sõltumata lennuliikluse mahust, millega tulevikus tegeleda tuleb, ei piisanud lennuliikluse ohutu ja sujuva kulgemise tagamiseks olemasolevatest ruleerimisteedest juba minevikus. Lisaks kinnitas Saksamaa, et uus ruleerimistee on tuletõrjebrigaadi juurdepääsutee hädaolukorras idaosas paiknevast tuletõrjedepoost lennujaama põhjaossa. Saksamaa sõnul tuleb samuti meeles pidada, et isegi kui kohaldatakse riigiabieeskirju, siis mõned kõnealustest ruleerimistee kuludest olid seotud valgustusega. Valgustusega seoses tõi Saksamaa esile, et komisjon on oma *Memmingeni* otsuses ([20]) juba leidnud, et valgustuse näol on tegemist õhusõiduki navigeerimise ja juhtimise elemendiga ning seega võib selle liigitada avalike huvidega seotud meetmeks, mis jääb riigiabieeskirjade reguleerimisalast välja.

(70) Saksamaa sõnul viiakse ka meede M4 ellu avalikes huvides, kuna toimevõime ja ohutusega seotud põhjustel tuleb maksimaalse lubatud stardimassiga teatud ilmastikutingimustes tegutsevatele laiakerelistele õhusõidukitele tagada täiendav stardidistants, sealhulgas täiendav pidurdusala, kui lendutõus katkestatakse.

(71) Seoses meetmega M5 viidi territooriumi õigeaegne puhastamine ruleerimistee Victor ehitamiseks Saksamaa arvates ellu avalikes huvides, kuna ruleerimistee Victor ehitamine oli vajalik ohutu käitamise tagamiseks ning õnnetuste, ohutusriskide ja kahjuliku keskkonnamõju ennetamiseks. Saksamaa sõnul ja vastupidiselt komisjoni seisukohale ei olnud ruleerimistee Victor ehitamise eesmärk suurendada veomahtu ja kaudselt käivet. Saksamaa kinnitas, et see ehitati vaid tööohutust ja keskkonnamõju silmas pidades.

(72) Enamgi veel, Saksamaa kinnitusel viidi ka kahe uue tuletõrjedepoo ehitamine ellu avalikes huvides, kuna komisjoni väljakujunenud tava kohaselt liigitatakse tuleohutusega ning eelkõige lennujaama tuletõrjedepoode ja asjaomaste seadmete hankimisega seotud meetmed avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka. Saksamaa tõi esile, et tuletõrjerajatise ehitamist Saksamaa lennujaamades rahastab tavaliselt riik.

(73) Ka mitmeotstarbelise angaari ehitamine viidi Saksamaa kinnitusel ellu avalikes huvides, kuna angaari kasutatakse ainult talviste teenuste osutamise seadmete hoidmiseks ja ajutise peavarjuna. Saksamaa selgitas, et talviste teenuste osutamise seadmete hoiukoha võimaldamine kujutab endast riigi ametlikku ülesannet, kuna see tagab lennujaama ohutu käitamise talveperioodil. Lisaks kinnitas Saksamaa, et see võimaldab lennujaamal täita oma seadusjärgset kohustust hoida lennujaama töövalmis igal ajal.

(74) Saksamaa selgitas, et ajutise peavarju pakkumine vastab üldisele huvile, kuna see aitab kaitsta inimelu. Saksamaa tsiteeris Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni sätteid, milles nõutakse lennujaama käitajatelt ruume haavatud inimeste ravimiseks ja surnukehade hoidmiseks hädaolukorras. Lisaks võib mitmeotstarbelisse angaari Saksamaa kinnitusel paigutada reisijad, kes ei saa loodusjõududest tingitud asjaolude tõttu oma reisi jätkata (näiteks 2010. aasta tuhapilv).

(75) Saksamaa rõhutas ka, et uue angaari ehitamine oli vajalik, kuna eelmise mitmeotstarbelise angaari asukohas ei oleks selle laiendamine võimalik olnud.

(76) Meetme M6 puhul viitas Saksamaa seoses meetmega M5 esitatud argumentidele. Saksamaa kinnitas veel, et ruleerimistee Victor ehitamine lükati edasi.

(77) Saksamaa sõnul kujutas ka jäätõrjealade (M7) laiendamine endast riigi ametliku ülesande täitmist, kuna neid rajatisi on vaja tööohutuse ja keskkonnamõjuga seotud põhjustel. Saksamaa selgitas ka, et täiendavaid jäätõrjealasid ei ole vaja selleks, et tagada piisav suutlikkus juhul, kui lennujaama liiklus kasvab, kuna Leipzigi/Halle lennujaam suudaks suurenenud liiklusega toime tulla ka ilma täiendavate jäätõrjealadeta. Ta väitis, et jäätõrjealade laiendamine osutus vajalikuks seoses talvel 2008/2009 kogetuga. Saksamaa sõnul on täiendavaid jäätõrjerajatisi vaja selleks, et tagada

([20]) Komisjoni 7. märtsi 2007. aasta otsus riigiabi N 620/06 kohta, mida Saksamaa andis Memmingen/Allgäu piirkondlikule lennujaamale (ELT C 133, 15.6.2007, lk 8).

õhusõidukite sujuv jäätõrje ja vältida lennujaamas kohase jäätõrjetaristu puudumisest põhjustatud viivitusi. Sellega seoses teatas Saksamaa, et viivitustel oleks omakorda negatiivne mõju keskkonnale, näiteks kütuse tarbimine, kahjulikud heitgaasid ja müra.

(78) Seoses meetmega M8 väitis Saksamaa, et kopteriväljaku ehitamine lihtsustab lennupäästetöid lennujaamas ja üldist päästetegevust.

(79) Seoses meetmega M9.1 kinnitas Saksamaa, et I kontrollpunkti ümberehitamine oli vältimatult vajalik Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 300/2008 ([21]) valguses. Saksamaa rõhutas, et kontrollpunkti ümberehitamise puhul on tegemist avalikes huvides täidetava ülesandega ja selle rahastamisel piirduti tekkinud kulude hüvitamisega.

(80) Saksamaa on lisaks arvamusel, et funktsionaalse turvahoone ehitamine (M9.2) kujutab endast avalikes huvides täidetavat ülesannet ja selle rahastamisel piirduti tekkinud kulude hüvitamisega. Saksamaa kinnitas, et uue funktsionaalse turvahoone ehitamine aitas saavutada ka vastavust määrusele (EÜ) nr 300/2008 ning oli vajalik föderaal- ja piirkondliku politsei, tolli ja Saksamaa meteoroloogiatalituse vajaduste rahuldamiseks.

(81) Seoses meetmega M9.3, mis puudutas tehniliste seadmete, st talviste teenuste osutamise täiendavate seadmete ja tuletõrje täiendava varustuse soetamist ning lennujaama piirdeaia varustamist detektorite ja digitaalse videovalvega, kinnitas Saksamaa, et kolme meetme puhul on tegemist avalikes huvides täidetavate ülesannetega.

(82) Seoses talviste teenuste osutamise uute seadmetega märkis Saksamaa, et seadmed võimaldasid puhastada lennuradu paralleelselt, mis tagas lennujaama ohutu käitamise ja kuulus seega avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka.

(83) Lisaks tõi Saksamaa esile, et vastavalt Saksamaa lennuohutuse seaduse (*Luftsicherheitsgesetz*) paragrahvile 8, millega kohaldati määrust (EÜ) nr 300/2008, pidi lennujaama ümbritsema piirdeaed. Saksamaa rõhutas, et komisjoni väljakujunenud tava kohaselt kuulub lennujaama julgeolekutaristu arendamine, nt piirdeaedade rajamine, avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka.

(84) Seoses meetmega M9.4 (st transporditavate loomade jaoks uue veterinaarseadmetega varustatud hoone ehitamine) teatas Saksamaa ka, et kõnealuse hoone ehitamine kujutab endast avalikes huvides täidetavat ülesannet, kuna selle eesmärk oli tagada, et Saksamaale ja liitu ei tooda ühtegi loomataudi ega muud haigust.

(85) Seoses meetmega M12 teatas Saksamaa, et õhuveonduse edasiseks arendamiseks ja õnnetuste ohu vähendamiseks maapinnal oli vaja planeerimisluba.

(86) Saksamaa tõi seoses meetmetega M11 ja M13–M16 esile, et ta ei väitnud oma teatises, et neid meetmeid teostati avalikes huvides täidetavate ülesannete raames. Saksamaa sõnul hõlmavad nimetatud meetmed kagutsooni avatud ala arendamist, põhja- ja idapoolse perrooni pikendamist, taristu kohandamist põhjatsoonis ja täiendavaid taristumeetmeid põhjatsoonis.

3.3. TARISTU RAHASTAMINE AKTSIONÄRIDE POOLT FLH-LE ANTUD LAENUDE KAUDU

3.3.1. **Rahastamistingimused**

(87) Saksamaa kinnitas seoses kõnealuste taristumeetmete rahastamisega, et meetmeid rahastati aktsionäridelt turutingimustes saadud laenudega ja seega ei ole ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses tegemist riigiabiga. Saksamaa tõi esile, et nimetatud laenusid ei ole senini kapitaliks ümber arvestatud ja et selle ümberarvestamise peab komisjon enne heaks kiitma.

(88) Saksamaa selgitas, et laenud on antud ehitusvajadustest lähtudes ja et nende kogusumma varieerub kuude lõikes. Saksamaa kinnitusel algab laenu kestus kuupäevast, mil see välja makstakse. Saksamaa selgitas, et kõigi laenude tagasimakse tähtaeg on selle aasta lõpus (31. detsembril), mil nad anti. Sellega seoses märkis Saksamaa, et nimetatud laene pikendati seejärel veel aasta võrra. Saksamaa väitel on laenude mitmekordsed pikendamised võimalikud seni, kuni komisjon kapitalisüstid eeldatavalt heaks kiidab.

([21]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 300/2008, 11. märts 2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

(89) Saksamaa teatas veel, et laenusumma ja makstavad intressid tuleb maksta tähtaja lõppemisel (st iga aasta 31. detsembril), aga laenu kestust võib pikendada ühe täiendava aasta võrra. Lisaks väitis Saksamaa, et pikendamise võimalus võimaldab pikendada laenu kuni selle päevani, mil komisjon oma lõpliku otsuse langetab.

(90) Saksamaa selgitas, et iga laenu intressimäär kehtestati iga osamakse tegemise ajal kohaldatava Euribori alusel, pluss riskimarginaal. Saksamaa sõnul on 1. juulil antud laenu kestus (kuni aasta lõpuni) kuus kuud ja intressimäär võrdub 6 kuu Euribori ja riskimarginaali summaga. Saksamaa selgitas veel, et kui laen antakse 1. mail (kestusega 8 kuud kuni aasta lõpuni), siis arvutatakse aluseks võetav viitemäär 6 kuu ja 9 kuu Euribori määrasid interpoleerides. Saksamaa selgitas lisaks, et alates jaanuarist, mis järgneb aastale, mil laenu pikendati, võrdub intressimäär 12 kuu Euribori ja riskimarginaali summaga. Saksamaa esitas akumuleeritud laenusummadest ja -tingimustest ülevaate tabelis 3.

Tabel 3

Ülevaade aktsionäride poolt FLH-le antud laenudest ajavahemikus 13.12.2006–1.1.2012

Kuupäev	Summa miljonites eurodes (akumuleeritud)	Euribor	Riskimarginaal	Intressimäär kokku (Euribor + marginaal)
13.12.2006	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2007	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2008	[…]	4,73	[…]	[…]
1.1.2009	[…]	3,03	[…]	[…]
1.1.2010	[…]	1,25	[…]	[…]
1.1.2011	[…]	1,50	[…]	[…]
1.1.2012	[…]	1,94	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa 26. aprillil 2012. aastal esitatud teave, 14. lisa.

(91) Seoses 2006.–2008. aasta riskimarginaali määradega kinnitas Saksamaa, et kasutati […] baaspunkti suurust riskimarginaali. Saksamaa selgitas, et see määrati kindlaks järgmiste laenulepingute laenutingimuste võrdlemise alusel:

a) MFAG ja Sachsen LB 19./22. augustil 2003 sõlmitud laenulepingus kehtestati marginaaliks […] baaspunkti aastas;

b) MFAG ja Sachsen LB/Nord LB 16. mail 2007 sõlmitud laenulepingus kehtestati marginaaliks […] baaspunkti aastas;

c) MFAG ja Postbanki 28. juunil/7. juulil 2007 sõlmitud laenulepingus kehtestati marginaaliks […] baaspunkti aastas.

(92) Saksamaa kinnitas, et arvutatud keskmine riskimarginaal ümardati baaspunktidest üles keskmiselt […] baaspunktini.

(93) Seoses 2009. aastal kehtestatud […] baaspunkti suuruse riskimarginaaliga selgitas Saksamaa, et kõnealune määr määrati kindlaks, võrreldes kahe soovitusliku pakkumise (Sachsen LB 8. jaanuaril 2009 ja Nord LB 9. jaanuaril 2009 tehtud pakkumised) tingimusi ning MFAG ja Sachsen LB ja Postbanki 19./22. augustil 2003 ning 28. juunil/15. juulil 2007 sõlmitud laenulepingute tingimusi. Saksamaa kinnitas, et ettevaatuse kaalutlustel ümardati marginaal keskmisest baaspunktist […] üles […] baaspunktini.

(94) Saksamaa sõnul ulatus riskimarginaal 2010. aastal […] baaspunktini. Lisaks selgitas Saksamaa, et kõnealune arvnäitaja määrati kindlaks, võrreldes kahte soovituslikku pakkumist (Sachsen LB ([22]) 11. jaanuaril 2010 ja Nord LB ([23]) 14. jaanuaril 2010 tehtud pakkumised) ning MFAG ja Sachsen LB 19./22. augusti 2003 laenulepingut.

([22]) Sachsen LB 14. jaanuaril 2010 esitatud laenupakkumises pakuti sõltuvalt laenusummast marginaalideks 55–80 baaspunkti aastas (mida suurem laenusumma, seda madalamat marginaali pakuti).

([23]) Nord LB 11. jaanuaril 2010 esitatud laenupakkumises pakuti sõltuvalt laenusummast marginaalideks 22–238 baaspunkti aastas.

Saksamaa kinnitas, et ettevaatuse kaalutlustel ümardati keskmine marginaal taas […] baaspunktist üles keskmiselt […] baaspunktini.

(95) Saksamaa selgitas, et 2011. aastal ulatus kasutatud intressimarginaal […] baaspunktini ja et arvutused põhinesid kahe soovitusliku pakkumise (Sachsen Bank ja Nord LB 29. juunil 2011 tehtud pakkumised) ning laenulepingute (Postbanki ja MFAG 28. juunil/15. juulil 2007 ning Sachsen LB ja MFAG 19./22. augustil 2003 sõlmitud lepingud) võrdlemisel. Saksamaa sõnul ümardati arvutatud marginaal taas baaspunktist […] üles keskmiselt […] baaspunktini.

3.3.2. **Turu võrdlusandmete kohaldamine FLH turumäärade kindlaksmääramiseks**

(96) Saksamaa teatas, et tema arvates tuleks aktsionäride poolt FLH-le antud laenude turutingimustele vastavust hinnata turu võrdlusandmete, mitte 2008. aasta viitemäärade teatise alusel.

(97) Lisaks väitis Saksamaa, et MFAG ja Sachsen LB 19./22. augustil 2003 sõlmitud laenulepingu puhul on tõesti tegemist sobivate võrdlusandmetega, mis võimaldavad kindlaks teha aktsionäridelt saadud laenude puhul intressimäärade turutaseme. Saksamaa ei olnud nõus väitega, et MFAG ja Sachsen LB laenuleping ei sobi võrdlusandmete aluseks, kuna see sõlmiti teise abisaajaga ehk MFAG-ga ja mitte FLH-ga. Saksamaa tõi esile, et komisjon ise käsitles MFAG-d ainult rahaliste vahendite FLH-sse ülekandmise vahelülina, mitte abisaaja endana. Saksamaa selgitas, et MFAG ja FLH vaheline kontrolli, kasumi ja kahjumi ülekandmise leping kohustas FLH-d kandma kogu oma kasumi üle MFAG-le ja MFAG-d hüvitama kõik FLH kahjud, seega oli FLH iga-aastane puhastulu/kahjum alati null. Selle tulemusel võrdus kontserniettevõtjale eraldatav intressimarginaal alati emaettevõtjale eraldatud intressimarginaaliga ja vastupidi.

(98) Kuigi laenuleping sõlmiti 2003. aastal, sisaldas see Saksamaa väitel pikaajalist laenupikendust kuni 2013. aastani intressiga, mis laenu andmise hetkel 3 kuuks kindlaks määrati. Sellega seoses teatas Saksamaa, et seega kohaldati […] baaspunkti suurust riskimarginaali ajavahemikul 2006–2008 ning et seda saaks kohaldada tänaseni. Saksamaa ei nõustunud komisjoni väitega, et Sachsen LB suutis pakkuda kõigest […] baaspunkti suurust intressimarginaali Euroopa Investeerimispanga toetuse raames pakutud madala intressitaseme tõttu. Saksamaa väitel ei mõjutanud investeerimispanga toetus kuidagi […] baaspunkti suuruse intressimarginaali kehtestamist.

(99) Saksamaa ei nõustunud ka komisjoni märkusega, et Postbanki ja MFAG laenulepingut ei saanud võrdlusalusena kasutada. See sõlmiti FLH kasuks, seda ei lepitud kokku erineval ajal, ning makse ei olnud seotud eritingimustega. Saksamaa väidab lisaks, et Sachsen LB ja Nord LB 16. mail 2007 esitatud siduv rahastamispakkumine kujutas endast sobivat võrdlusalust.

(100) Viidates komisjoni kahtlustele selles osas, kas usaldusväärse turukriteeriumina saab käsitleda e-posti teel esitatud soovituslikke pakkumisi, mille eesmärk ei olnud sõlmida õiguslikult siduvaid laenulepinguid, ([24]) teatas Saksamaa, et nii Nord LB-l kui ka Sachsen Bankil on olnud MFAG-ga kauaaegsed ärisuhted ja neid teavitati korrapäraselt FLH ja MFAG majanduslikust olukorrast ning seega põhinesid pakkumised põhjalikul riskianalüüsil.

(101) Saksamaa rõhutas ka, et isegi kui laenude turutingimustele vastavust või nende abiekvivalenti hinnataks 2008. aasta viitemäärade teatise alusel, ei oleks ikkagi tegemist riigiabiga. Saksamaa rõhutas, et viitemäära arvutamise uut meetodit rakendati alates 1. juulist 2008. Sellest lähtuvalt tuleb enne seda kuupäeva sõlmitud laenulepingute puhul rakendada eelmist viitemäärade teatist.

3.3.3. **MFAG/FLH krediidireiting**

(102) Saksamaa kinnitab, et avalik-õiguslikud reitinguagentuurid ei ole FLH-d hinnanud. Sellest hoolimata kinnitas Saksamaa, et tema krediidivõimelisuse kohta on olemas teatav kinnitus. Saksamaa teatas, et FLH peaaktsionär on 94 % osalusega MFAG. Kuna MFAG-il ja FLH-l on alates 6. detsembrist 2000 kahjumi ja kasumi jagamise leping, mis kohustab MFAG-d hüvitama FLH kahjumi, siis peaks FLH reiting olema vähemalt sama kõrge (või kõrgem) kui tema emaettevõtja MFAG reiting.

([24]) Vt menetluse algatamisotsuse põhjendus 95.

(103) Saksamaa teatas, et avalik-õiguslikud reitinguagentuurid ei ole MFAG-d hinnanud. Siiski esitas Saksamaa mõned MFAG pangasisesed reitingud. Saksamaa teatas, et 2006. aastal andis Nord LB oma asutusesisesel reitinguskaalal (veatõenäosusega […] %) MFAG-le reitinguhindeks […], mis vastab Standard & Poor'si reitinguskaalal […] kuni […] reitingule ja […] kuni […] reitingule Moody'se ning […] kuni […] reitingule Fitchi skaalal. Saksamaa teatas veel, et MFAG on alates 2006. aastast nimetatud reitingukategoorias. Saksamaa selgitas, et Nord LB kinnitas seda hinnangut vastavalt 2. augustil 2011 ja 20. aprillil 2012. Lisaks teatas Saksamaa, et ka Deutsche Kreditbank AG (DKB) on avaldanud oma reitingunäitajad, milles ta kinnitab, et 2006. aasta finantsaruannete põhjal on MFAG-le määratud pangasisesel reitinguskaalal reitinguks […], mis vastab Standard & Poor'si reitinguskaalal […] reitingule ja […] reitingule Moody'se skaalal.

(104) Tabelis 4 võetakse kokku MFAG-le aastatel 2006–2012 (vaatlusalusel perioodil) määratud reitingud.

Tabel 4

MFAG reiting aastatel 2006–2012

(…) [25]

3.3.4. **Makseviivitusest tingitud kahjumäära hindamine**

(105) Seoses laenude tagatusega ja makseviivitusest tingitud kahjumääraga selgitas Saksamaa, et FLH aktsionärid andsid laenud üleminekulaenu vormis, mis tähendab, et need tuleb pärast komisjonilt loa saamist kapitaliks ümber arvestada. Sellega seoses selgitas Saksamaa, et seetõttu ei olegi laenud tagatud.

(106) Saksamaa teatas, et aktsionäridelt saadud laenude suhtes ei kehtinud mingeid tagasimaksmise tingimusi, kuna eeldati, et laenud arvestatakse ümber kapitaliks ja seega tagasimaksmist ei toimugi. Saksamaa sõnul võib Saksamaa tsiviilseadustiku (*Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch*) paragrahvi 488 lõike 3 kohaselt laenulepingu kolme kuu jooksul lõpetada juhul, kui laene kapitaliks ümber ei arvestata, kuna komisjon ei kiida taristumeetmete rahastamist heaks. Lepingu lõpetamine toob kaasa laenusumma ja intresside maksmise.

(107) Saksamaa väidab, et kuigi laenud ei ole tagatud, siis peaks FLH makseviivitusest tingitud kahjumäär olema vähemalt alla […] % ja isegi peaaegu […] %, kuna FLH varade väärtus (st […] miljonit eurot 2010. aastal) ületab kohustuste väärtuse ([…] miljonit eurot 2010. aastal). Saksamaa arvates piisab FLH pankroti korral kõnealuste nõuete rahuldamiseks tema varadest.

(108) Saksamaa kinnitas, et FLH varad, mille hulka kuuluvad muu hulgas kinnisvara, hooned, tehnopaigaldised ja masinad, ei ole ühelgi viisil aktsionäridele ega välistele võlausaldajatele tagatiseks antud.

3.3.5. **Kapitalisüstidest ei saadud mingit eelist**

(109) Seoses lennujaama ehituseks tehtud kapitalisüstidega rõhutas Saksamaa, et kõnealusel juhul ei saa rakendada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet, kuna lennujaama ehitus kujutab endast üldist majanduspoliitika meedet, mis ei kuulu riigiabi andmise üle teostatava kontrolli alla.

3.4. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

(110) Saksamaa teatas, et isegi kui kavandatavate meetmete rahastamine kujutas endast riigiabi, siis on see abi siseturuga kokkusobiv, kuna see vastab 2005. aasta lennundussektori suuniste punktis 61 sätestatud tingimustele. Pärast 2014. aasta lennundussektori suuniste jõustumist teatas Saksamaa, et abi on kooskõlas ka nimetatud suuniste punktis 5 sätestatud ühiste põhimõtetega.

3.4.1. **Täpselt kindlaks määratud ühist huvi pakkuv eesmärk**

(111) Saksamaa kinnitas, et kõnealuste investeeringute rahastamine on seotud täpselt kindlaks määratud ühist huvi pakkuva eesmärgiga.

[25] Konfidentsiaalne äriteave.

(112) Komisjon teatas sellega seoses, et lastilendude sektor, eelkõige kiirkullerveod, kasvab märkimisväärse kiirusega, eriti Leipzigi/Halle lennujaamas (aastatel 2007–2010 on kaubamaht kasvanud 101 364 tonnilt 663 059 tonnini). Saksamaa jätkas selgitustega, et lastilennuettevõtjad suurendavad oma tegevussuutlikkust. Saksamaa sõnul on kolmes suures lastilendude keskuses – Maini-äärses Frankfurdis, Münchenis ja Kölnis/Bonnis – öistele lendudele kehtestatud piirangud. Saksamaa kinnitas veel, et 4. aprilli 2012. aasta kohtuotsuse kohaselt ei tohi Maini-äärse Frankfurdi lennujaamas enam toimuda öiseid lende. Seega aitab FLH Saksamaa arvates teistel Saksa lastilendudega tegelevatel lennujaamadel koormust leevendada.

(113) Seoses lennujaama panusega piirkonna ühendusvõimalustesse kinnitas Saksamaa, et kavandatav projekt kuulub üleeuroopalise liiklusteede võrgu 2004. aasta (kuni 2020. aastani ulatuva) ülevaatliku kava strateegiasse „ühenduse sõlmpunktiks" nimetatud lennujaama arendamiseks. Saksamaa sõnul asub lennujaam Kesk-Saksamaal (üleeuroopalise liiklusteede võrgu viie peamise liiklustee ja üleeuroopaliste koridoride lähedal) ning kahe kiirtee lõikepunktis, mis ühendavad omavahel nii Põhja- ja Lõuna-Euroopat (st riiklik kiirtee A9) kui ka Lääne- ja Ida-Euroopat (st riiklik kiirtee A14). Lisaks selgitas Saksamaa, et juurdepääs raudtee- ja maanteevõrgule hõlbustab kauba tõhusamat transportimist. Lisaks märkis Saksamaa, et projekt on kooskõlas „integreeritud õhutranspordivõrgustiku arendamisega", mis on sätestatud Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse tegevuskava ([26]) punktis 12, kus märgitakse ka, et „oleks soovitav ära kasutada piirkondlike lennujaamade olemasolevaid varjatud võimsusi tingimusel, et liikmesriigid järgivad riigiabi käsitlevaid ühenduse õigusakte".

(114) Saksamaa teatas ka, et projekti elluviimisel on positiivsed tagajärjed kogu piirkonnale ning see mõjutab oluliselt majanduslikku ja ühiskondlikku arengut. Saksamaa sõnul parandab investeerimisprojekt piirkonna ühendusvõimalusi ning nii suureneb selle külgetõmbavus investorite ja turistide silmis. Sellega seoses väitis Saksamaa, et investeerimisprojektil on positiivne mõju ka tööhõivele. Oma argumendi toetamiseks kinnitas Saksamaa, et Sachseni piirkonna tööpuuduse määr on 10,3 % ja Saksi-Anhalti piirkonnas 11,2 %, mis on Saksamaa keskmisest määrast (6,9 %) kõrgem.

(115) Seega teatas Saksamaa, et riigiabi kasutatakse täpselt kindlaks määratud ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmiseks.

3.4.2. **Riigi sekkumise vajadus**

(116) Saksamaa teatas, et mitte ükski erainvestor ei oleks huvitatud kõnealuste taristumeetmete rahastamisest. Sellega seoses kinnitas Saksamaa, et Leipzigi/Halle lennujaam kannatab investeeringutega seotud mahajäämuse käes, mis on tingitud ajaloolistest põhjustest. Lisaks puudutavad meetmed Saksamaa sõnul pikaajalisi taristuinvesteeringuid, mis aitavad rahuldada lennujaama vajadusi seoses lastivedude tulevase suurenemisega. Saksamaa väidab ilma tõendeid esitamata, et meetmed ei ole ei suuruselt ega kuludelt ebaproportsionaalsed. Saksamaa arvamuse kohaselt ei ole riikliku rahastamise vähendamine võimalik, kuna nii suurt taristut ei ole võimalik lennujaama käitajate omavahenditest rahastada.

(117) Saksamaa esitas ka argumendi, et lennujaamateenustest laekuvad tulud ei kata taristu ehitamise kulusid, ning põhjendas seda rahastamispuudujäägiga ja sekkumise puudumise hindamise abil.

(118) Seega on Saksamaa arvamusel, et abi parandab investeerimisprojekti materiaalselt, mida turg ise ei suudaks, ning et seega on olemas riigi sekkumise vajadus.

3.4.3. **Abimeetme asjakohasus**

(119) Saksamaa väitis, et abi on kohane meede. Sellega seoses teatas Saksamaa, et lennujaama asukoha tõttu endise Saksa Demokraatliku Vabariigi alal kannatab lennujaam investeeringute mahajäämuse käes ning seega on vaja sinna teha märkimisväärseid investeeringuid lühema aja jooksul kui teistes lennujaamades.

([26]) Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse tegevuskava, KOM(2006) 819 (lõplik), 24. jaanuar 2007.

(120) Lisaks ei ole Saksamaa teatel taristumeetmeid ilma riigiabita üldse ellu viidud. Selle toetuseks teatas Saksamaa, et 2005. aastal sai MFAG kontsern tulu 83,8– 118 miljoni euro ulatuses ja FLH 47–80 miljoni euro ulatuses. Seega on Saksamaa arvamusel, et investeeringumaht 255,625 miljonit euro ületab 2- kuni 3kordselt MFAG konsolideeritud tulu ja rohkem kui 3- kuni 5kordselt FLH tulud perioodil, millal langetati otsus taristuprojektide suhtes.

(121) Viimaks teatas Saksamaa, et tulude ja investeeringumahtude suhe näitab, et asjaomased ettevõtjad ei oleks kõnealuseid meetmeid ilma riigi toetuseta ellu viinud.

3.4.4. **Ergutav mõju**

(122) Saksamaa tõi seoses ergutava mõjuga esile, et kõnealuste taristumeetmete riigiabi summa ja osakaal olid põhjendatud. Saksamaa väitis, et taristumeetmeid ei oleks ilma riigiabita üldse ellu viidud (vt punkt 3.4.3).

(123) Vastupidiselt komisjoni seisukohale juhtis Saksamaa tähelepanu asjaolule, et kuigi mõned investeerimisprojektid olid juba lõpule viidud, ei vähenda see ergutavat mõju, kuna aktsionärid olid rahastamiskohustuse võtnud enne taristumeetmete rakendamise algust. Saksamaa teatel eksib komisjon ilmselgelt kõnealuste meetmete olemuse osas, kui väidab, et taristuprojektid võiksid kapitalilt toota märgatavat tulu, ja seega on komisjoni väide vastuolus ka tema varasemate otsuste tegemise tavaga. Saksamaa kohaselt on komisjon mitmel korral juba tunnistanud, et seda liiki meetmed ei tooda reeglina kapitalilt mingit märkimisväärset tulu.

3.4.5. **Abi proportsionaalsus (võimalikult minimaalne abi)**

(124) Saksamaa teatel võib taristumeetmete proportsionaalsust järeldada ka selle põhjal, et need aitavad vähendada teiste lastilendudega tegelevate Saksamaa lennujaamade koormust.

(125) Lisaks väitis Saksamaa, et rahastamise summa ja abi osakaal piirdusid taristumeetmete elluviimiseks vajaliku absoluutse miinimumiga. Saksamaa teatel määrati hinnanguliste kulude arvutamise ja esialgsete kavade alusel kulud eelnevalt kindlaks. Saksamaa teatas ka, et vastupidiselt komisjoni väidetele ei saanud lennujaam oma tulusid suurendada lennujaamatasude tõstmise kaudu. Saksamaa sõnul on see nii, kuna enamik investeeringutest on seotud taristumeetmetega, mille jaoks ei ole võimalik kehtestada eraldi tasu.

(126) Saksamaa kinnitas samuti, et üldiselt ei olnud võimalik lennujaamataristu ehitamise investeerimiskulusid katta lennujaama kasutajate tasusid tõstes. Saksamaa väitis, et kuna lennujaamatasud kiitis heaks selle liidumaa lennundusamet, kelle territooriumil lennujaam asub, siis ei saanud lennujaama käitaja oma äranägemise järgi kanda lennujaamataristu ehitamisega seotud investeerimiskulusid üle taristu kasutajatele. Saksamaa teatas samuti, et Leipzigi/Halle lennujaama tasude mis tahes täiendav suurenemine ei oleks olnud kooskõlas turuolukorraga ja seda ei oleks olnud võimalik lennujaama kasutavaile lennuettevõtjaile peale suruda. Saksamaa arvates tuleks meeles pidada, et FLH tasud on juba turu tavatasemest kõrgemad.

(127) Lisaks väitis Saksamaa, et kavandatava abi osakaal oli põhjendatud. Saksamaa väitel võis ainult riikliku toetuse kavandatav ulatus tagada selle, et investeeringuid saaks ellu viia nõutud ulatuses ja ajalistes raamides. Saksamaa teatas, et piirkondliku lennujaama seda liiki taristumeetmete erainvestorite vahenditest rahastamise võimatust näitab piisavalt nii komisjoni otsuste langetamise tava kui ka asjaolu, et teada ei ole mitte ühtegi juhtumit, mil erainvestorid oleksid selliseid meetmeid oma kuludega rahastanud.

(128) Saksamaa väitis, et komisjon on korduvalt ja mitmeid kordi kiitnud heaks abi kuni 100 % osakaalu. Saksamaa teatel on komisjoni tava kõnealuste investeeringutega sarnastel juhtudel näidanud, et selliste investeeringute puhul peab abi osakaal olema vähemalt 75 %, et neid saaks ellu viia.

(129) Saksamaa teatas, et kuna FLH on loodud Saksamaa avalikes huvides, siis ei põhinenud taristumeetmed ühelgi äriplaanil, kasumlikkuse arvutusel või finantsaruandel.

(130) Komisjoni taotlusel esitas Saksamaa rahastamispuudujäägi arvutused, mis on kokku võetud tabelis 5 ja tabelis 6.

Tabel 5

Rahastamispuudujäägi arvutus – stsenaarium I – investeeringud, mida rahastati 2014. aastal tehtud kapitalisüstidega

Stsenaarium I – investeeringud, mida rahastati 2014. aastal tehtud kapitalisüstidega	Miljonites eurodes
Diskontomäär (1)	[…] %
FLH Σ rahavoo nüüdispuhasväärtus 2006–2055	[…]
Teatatud investeerimismeetmete M1–M16.2 nüüdispuhasväärtus (sh avalikes huvides täidetavate ülesannetega seotud kulud)	189,4
Rahastamispuudujäägi nüüdispuhasväärtus	166,9
Abi osakaal (2)	88,1 %

(1) Diskontomäär kehtestati finantsvarade hindamise mudelit kasutades: $r_e = r_f + ß_i$ (MRP).
R_f = baasmäär = […] % 30. detsembril 2005.
$ß_i$ = beetanäitaja = […] 1. jaanuaril 2006.
MRP = riskipreemia enne makse = […] % 1. jaanuaril 2006.
(2) Rahastamispuudujäägi nüüdispuhasväärtus/investeeringute nüüdispuhasväärtus = 166,9 miljonit eurot/189,4 miljonit eurot = 88,10 %.

Tabel 6

Rahastamispuudujäägi arvutus – stsenaarium II – investeeringud, mida rahastati investeeringutega samaaegselt tehtud kapitalisüstidega

Stsenaarium II – investeeringud, mida rahastati rahastamisvajadusega samal ajal tehtud kapitalisüstidega (1)	Miljonites eurodes
Diskontomäär	[…] %
FLH Σ rahavoo nüüdispuhasväärtus 2006–2055	[…]
Teatatud investeerimismeetmete M1–M16.2 nüüdispuhasväärtus (sh avalikes huvides täidetavate ülesannete täitmisega seotud kulud)	189,4
Rahastamispuudujäägi nüüdispuhasväärtus	142,1
Abi osakaal (2)	75,00 %

(1) Investeeringu ajaraamistik on identne kapitalisüstide kaudu rahastamisega.
(2) Rahastamispuudujäägi nüüdispuhasväärtus/investeeringute nüüdispuhasväärtus = 142,1 miljonit eurot/189,4 miljonit eurot = 75,00 %.

3.4.6. **Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine**

(131) Saksamaa rõhutas seoses konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimisega, et Leipzigi/Halle lennujaama taristumeetmete üldine tasakaal on positiivne ja meetmetel ei ole põhjendamatut mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele ja konkurentsile. Sellega seoses teatas Saksamaa, et kõnealused taristumeetmed ei ole ekspansiivse iseloomuga ja nad ei mõjuta liikluse mahtu. Saksamaa tõi esile, et komisjon on oma teistes otsustes juba tunnistanud, et seda laadi meetmetel ei ole materiaalset mõju lennujaamade konkurentsile.

(132) Saksamaa jagas FLH võimalikud konkurendid kolme peamisesse kategooriasse: i) Leipzigi/Halle vahetus läheduses asuvad lennujaamad, ii) Saksamaa muud lastilendudega tegelevad lennujaamad ning iii) liidu peamised lastilendudega tegelevad lennujaamad.

(133) Saksamaa märgib seoses Leipzigi/Halle vahetus läheduses asuvate lennujaamadega, et mitte ükski neist ei ole spetsialiseerunud lastilendudele. Lisaks teatas Saksamaa, et tõelist konkurentsi ei paku Leipzigi/Halle lennujaamale mitte ükski järgmistest lennujaamadest: Altenburg-Nobitzi, Berlin Brandenburgi, Dresdeni, Erfurti, Hofi, Magdeburgi, Magdeburg-Cochstedti ja Praha lennujaam. Selle toetuseks kinnitas Saksamaa, et mõned neist lennujaamadest asuvad liiga kaugel, nad asuvad erinevates majanduspiirkondades, teeninduspiirkond on küllalt erinev või on tegemist väga väikeste lennujaamadega.

(134) Saksamaa teatas seoses teiste Saksamaa lastilendudega tegelevate lennujaamadega, et Leipzigi/Halle lennujaama konkurents on piiratud, kuna Leipzigi/Halle lennujaama peamistel konkurentidel, Saksamaa suurimatel lastilennu keskustel (Maini-äärne Frankfurt, München ja Köln/Bonn) olid mahu- või öiste lendude piirangud.

(135) Saksamaa teatel ei olnud konkurentsi kattuvust ka liidu teiste lastilendudega tegelevate lennujaamadega, nagu Brüssel ja Vatry. Sellega seoses teatas Saksamaa, et tänu oma kesksele asukohale Kesk-Euroopas teenindas Leipzigi/Halle lennujaam ainsana nii Ida- kui ka Lääne-Euroopat ning ei Brüsseli ega Vatry lennujaamad ei olnud võimelised tagama piisavat juurdepääsu üha kasvavatele Kesk- ja Ida-Euroopa turgudele. Vatry lennujaamaga seoses tõi Saksamaa esile, et tegemist oli väga väikese lennujaamaga ja et 2010. aastal oli Leipzigi/Halle lennujaama lastilendude maht näiteks rohkem kui 80 korda suurem Vatry lennujaama lastilendude mahust. Lisaks ei olnud Vatry lennujaamal Saksamaa teatel sama häid ühendusi raudtee- ja maanteevõrguga kui Leipzigi/Halle lennujaamal. Saksamaa väitis seoses Brüsseli lennujaamaga, et kui Leipzigi/Halle lennujaama lastilendude maht oli viimastel aastatel kasvanud, siis Brüsseli lennujaama maht kahanes samal ajavahemikul. Lisaks seisis Brüsseli lennujaam Saksamaa teatel silmitsi öiste lendude oluliste piirangutega ja seega oli tema konkurents piiratud.

(136) Saksamaa teatas veel, et vastupidiselt komisjoni seisukohale on kõigil võimalikel kasutajatel võrdne ja diskrimineerimist välistav juurdepääs lennujaamataristule. Saksamaa teatel ei saanud lennujaama üksikkasutajad mingeid põhjendamatuid mahupõhiseid allahindlusi. Lisaks on Saksamaa seisukohal, et komisjon käsitles juba võrdset ja diskrimineerimist välistavat juurdepääsu lennujaamale oma varasemas Leipzigi/Halle lennujaama rahastamisega seotud otsuses ([27]).

(137) Sellest lähtuvalt on Saksamaa seisukohal, et riigiabi, kui see olemas on, võib pidada siseturuga kokkusobivaks.

4. **KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) MFAG esitas oma märkused algatamisotsuse kohta koos FLH-ga 26. oktoobril 2011. MFAG märkused on üldjoontes Saksamaa märkustega kooskõlas.

4.1.1. **Majandustegevuse mõiste ja avalike huvidega seotud tegevus**

(139) MFAG teatas veel, et Leipzigi/Halle lennujaamataristu ehitamise puhul ei ole tegemist majandustegevusega. Seega on MFAG seisukohal, et kõnealune rahastamine ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 reguleerimisalasse. Sellega seoses teatas MFAG, et erainvestor ei oleks kõnealuseid meetmeid ellu viinud ega viiks neid ellu ka praegu. MFAG kinnitas seega, et lennujaamataristul ei ole turgu. Selle taustal kinnitas MFAG veel, et lennujaamad ei ole võimelised ise oma taristuinvesteeringuid rahastama. MFAG avaldas ka muret seoses asjaoluga, et riigiabieeskirjade kohaldamine lennujaamataristu suhtes toob kaasa lennujaamataristusse investeerimise vähenemise.

(140) MFAG kinnitas ka, et Leipzigi/Halle lennujaam arendati välja avalikes huvides ja lennujaamataristu rahastamise suhtes ei saa rakendada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet. Sellega seoses teatas MFAG, et liidus ei ole teada mitte ühtegi juhtumit, mil erainvestor on ehitanud või olulisel määral arendanud lennujaama omavahenditest. Seega on MFAG seisukohal, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kasutamise asemel peaks komisjon hindama, kas taristu on kättesaadav kõigile tema kasutajatele avatud ja diskrimineerimist välistaval moel. MFAG teatas, et Leipzigi/Halle lennujaamas see nii on. MFAG väite kohaselt ei ole Leipzigi/Halle taristumeetmed põhinenud seega ei äriplaanil ega pikaajalistel kasumiväljavaadetel.

([27]) Otsus 2008/948/EÜ.

(141) Lisaks selgitas MFAG, et lennujaama ehitamine aitas kaasa piirkondlike poliitiliste eesmärkide saavutamisele ja majanduslikult ebasoodsas olukorras piirkonna toetamisele. MFAG rõhutas, et tegemist on tüüpilise riikliku kohustusega, mida ei saa ellu viia erainvestorid, ning seega ei saa seda hinnata riigiabieeskirjade raames.

(142) MFAG väitis, et isegi kui – *quod non* – taristu rahastamine üldiselt kujutab endast majandustegevust, siis kõnealused meetmed kuuluvad avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka ja seega ei ole nende puhul tegemist riigiabiga.

(143) Seoses avalikes huvides täidetavate ülesannetega kinnitas MFAG, et komisjon peab tegema vahet järgmise vahel: lennutranspordi kaitse väliste ohtude eest, lennuliikluse kaitse õhusõiduki käitamisega seotud ohtude eest ja kolmandate isikute kaitse lennuliiklusega seotud ohtude eest. Sellega seoses teatas MFAG, et õhusõiduki käitamisega seotud ohtude eest kaitsmist ja kolmandate isikute õiguste kaitsmist tuleks vaadelda avalikes huvides täidetavate ülesannetena. MFAG juhtis tähelepanu sellele, et komisjon on oma otsuste tegemise tava raames käsitlenud tuletõrje, lennunavigatsiooni ja lennundusjulgestuse valdkonna, eelkõige Saksamaa meteoroloogiatalituse (*Deutscher Wetterdienst*) ja Saksamaa lennunavigatsiooni (*Deutsche Flugsicherung*) meetmeid avalikes huvides täidetavate ülesannetena.

4.1.2. **Aktsionäride poolt FLH-le antud laenude kokkusobivus turuga**

(144) MFAG teatel andsid aktsionärid laene turutingimustel. MFAG teatas, et arvesse tuleks võtta MFAG-le Nord LB ja Deutsche Kreditbank AG antud reitinguid. Sellega seoses selgitas MFAG, et Nord LB ja Deutsche Kreditbank AG paigutasid MFAG ja FLH reitingukategooriasse […] keskmise makseviivituse tõenäosusega […] %. MFAG selgitas samuti, et reitingukategooria […] on võrreldav väliste reitingukategooriatega, nagu Standard & Poor'si […] kuni […], Moody'se […] kuni […] ning Fitchi skaalal […] kuni […].

(145) MFAG kinnitas veel, et aktsionäride poolt FLH-le antud laenudel olid ka suured tagatised. MFAG selgitas, et FLH laenusid kasutatakse jätkusuutlike taristuinvesteeringute rahastamiseks. MFAG selgitas samuti, et FLH varasid ei ole antud mitte ühegi hüpoteegi tagatiseks. Seega on MFAG arvamusel, et väga head reitingut ja tagatise suurust arvesse võttes tuleks riskimarginaaliks kehtestada maksimaalselt […] baaspunkti.

(146) Kuna FLH laenude riskimarginaalid on sätestatud […] ja […] baaspunkti vahel, siis arvab MFAG, et laenud on saadud turutingimustel ja seal puudub igasugune riigiabi.

4.1.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(147) MFAG on seisukohal, et kapitalisüstid on igal juhul siseturuga kokkusobivad.

(148) MFAG teatas, et Leipzigi/Halle lennujaam mõjutab positiivselt piirkonna tööhõivet, pakkudes tööd 5 100 inimesele (sealhulgas MFAG, lennuettevõtjate, restoranide, toitlustusettevõtjate, riigiasutuste ja muude ettevõtjate töötajad) otseselt lennujaamas ja umbes 8 100 inimesele kaudselt.

(149) Lisaks rõhutas MFAG, et seoses teiste lennujaamade (näiteks Maini-äärne Frankfurt, München, Berliin, Düsseldorf ja Hamburg) mahu- ja öiste lendude piirangutega on Leipzigi/Halle lennujaamal oluline roll nende Saksa lennujaamade koormuse vähendamisel ja seega aitab ta kaasa Saksamaa kui terviku varustuskindlusele.

(150) MFAG kinnitas seoses lennujaamatasude mittediskrimineeriva laadiga, et Leipzigi/Halle lennujaamas ei ole tasumäärad kujundatud selliselt, et need eelistaksid üht lennuettevõtjat, ning kõik lennuettevõtjad maksavad samasugust maandumistasu. Seega kasutavad MFAG sõnul kõik kasutajad taristut ühtsel ja diskrimineerimist välistaval moel.

(151) Seoses abi vajaduse ja selle ergutava mõjuga teatas MFAG, et kõnealuseid meetmeid ei oleks ilma aktsionäride antud laenude ja kapitalisüstideta ellu viidud. MFAG teatel ületab investeeringu kogusumma 225,6 miljonit eurot kaks või kolm korda MFAG keskmise käibe ja enam kui viis korda FLH keskmise aastakäibe perioodil, millal langetati otsus taristuprojektide suhtes. MFAG teatel ei välista asjaolu, et meetmed on osaliselt juba ellu viidud, ergutava mõju olemasolu, kuna meetmed viidi ellu alles pärast finantstagatiste ja otsuste saamist avalik-õiguslikelt aktsionäridelt, kes pakkusid laenude kaudu ka vaherahastamist.

(152) MFAG kinnitas, et kõnealused meetmed ei mõjutanud konkurentsi negatiivselt. Lisaks on MFAG seisukohal, et nad ei mõjuta negatiivselt ka Brüsseli ega Vatry lennujaamu. MFAG teatel seisab Brüsseli lennujaam silmitsi öölendude piirangutega, mistõttu DHL otsustas pikas perspektiivis Leipzigi/Halle lennujaama üle kolida. Seoses Vatry lennujaamaga teatas MFAG, et ajakirjandusartiklite kohaselt tegeletakse selles lennujaamas lastilendudega vaid vähesel määral (ainult ligikaudu 5–6 lendu nädalas).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) ADV saatis menetluse algatamise otsuse kohta oma märkused 27. oktoobril 2011. ADV märkused on täiesti kooskõlas MFAG märkustega. ADV tõi esile, et Leipzigi/Halle lennujaam on piirkondliku arengu seisukohast oluline.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS esitas oma märkused 28. oktoobri 2011. aasta kirjaga.

(155) DFS kinnitas, et taristuprojektid M3–M8 ja M10 (vt tabel 2) aitavad kaasa Leipzigi/Halle lennujaama lennuliikluse turvalisele ja sujuvale juhtimisele. Sellega seoses kinnitas DFS, et meede M3 aitab ruleerimisteedele ja avatavatele sildadele avaldatavat survet leevendada, meedet M5 oli hädasti vaja, et tagada lennujaama lõunaosas takistusteta ruleerimine, ning meetmega M8 luuakse baas õhupäästele ja hädaabioperatsioonidele. DFS kinnitas veel, et meede M10 aitab DFS-il teha tööd vastavalt Saksamaa lennuliiklusseaduse (*Luftverkehrsgesetz*) paragrahvi 29 lõike b punktile 2, mis näeb ette üldsuse kaitsmist liigse müra eest.

4.4. MFAG JA/VÕI FLH AKTSIONÄRID

4.4.1. **Landkreis Nordsachsen**

(156) Landkreis Nordsachsen esitas oma märkused 27. oktoobri 2011. aasta kirjaga.

(157) Landkreis Nordsachsen kinnitas, et lennujaam andis olulise tõuke piirkonna majanduslikule arengule ja tööhõivele. Lisaks tõi Landkreis Nordsachsen esile, et lennujaamal on ajaloolistel põhjustel suurem investeeringute vajadus kui teistel Saksa lennujaamadel. Ta teatas, et avalikes huvides täidetavate ülesannete mõistet tuleb tõlgendada laiemalt.

(158) Landkreis Nordsachsen kinnitas veel, et lennujaamatasudest ei piisa vajalike investeeringute rahastamiseks. Tema hinnangul on kavandatud kapitalisüstidel ergutav mõju. Landkreis Nordsachsen jõudis oma märkustes järeldusele, et ilma toetuseta ei oleks lennujaam suutnud taristuprojekti ellu viia.

4.4.2. **Dresdeni linn**

(159) MFAG väikeaktsionär Dresdeni linn esitas oma märkused 28. oktoobril 2011. Kõnealused märkused olid kooskõlas MFAG ja Landkreis Nordsachseni märkustega.

(160) Dresdeni linn kinnitas, et lennujaam on piirkonna suurim tööandja, kes pakub tööd 5 100 inimesele. Seega rõhutab Dresdeni linn, et lennujaam on piirkonna jaoks oluline majanduslik stiimul. Lisaks väidab Dresdeni linn, et tänu öölendude loale on Leipzigi/Halle lennujaamal oluline roll teiste Saksamaa lennujaamade koormuse vähendamisel.

(161) Dresdeni linn kinnitas, et lennujaamataristu investeerimiskulusid ei saa täies ulatuses rahastada lennujaama kasutajate makstavatest lennujaamatasudest. Ta kinnitas veel, et lennujaamade arendamist on üldiselt alati rahastanud riik. Dresdeni linna teatel ei saa lennujaama käitajad Saksamaal vabalt lennujaamatasusid määrata: need tasud peab ametlikult heaks kiitma vastav riigiasutus.

(162) Dresdeni linn märkis ka, et Leipzigi/Halle lennujaama taristumeetmed ei mõjuta põhjendamatult siseturgu, kuna kõiki Saksa ja välismaiseid lennujaamu käitatakse peaaegu nende võimekuse piiril ning Vatry lennujaama ei käitata peaaegu üldse.

4.4.3. **Leipzigi linn**

(163) Komisjon sai 28. oktoobril 2011 MFAG aktsionäri Leipzigi linna märkused. Kõnealused märkused olid täielikus kooskõlas Dresdeni linna ja MFAG märkustega.

4.5. LASTILENDUDE EKSPEDIITORID JA KIIRKULLERTEENUST PAKKUVAD ETTEVÕTJAD

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

(164) Leipzigi/Halle lennujaamas asuv lastilennuettevõtja EAT esitas oma märkused algatamisotsuse kohta 27. oktoobril 2011. EAT kinnitas, et ta on 100 % ulatuses Deutsche Post AG tütarettevõtja ja kasutab Leipzigi/Halle lennujaama oma põhilise keskusena.

(165) EAT märkis, et tema teada on kõigil võimalikel kasutajatel võrdne ja diskrimineerimist välistav juurdepääs taristule. EAT selgitas edasi, et tema väidet toetab eelkõige kõigi kasutajate suhtes kohaldatav läbipaistev hinnakujundussüsteem.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Lufthansa Cargo esitas oma märkused 26. oktoobril 2011. Lufthansa Cargo märkused on täiesti kooskõlas EAT märkustega. Ta kinnitas, et kõigil võimalikel kasutajatel on võrdne ja diskrimineerimist välistav juurdepääs lennujaamale.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Emons Spedition esitas oma märkused 18. oktoobril 2011. Emons Speditioni märkused on täiesti kooskõlas EAT märkustega. Ta rõhutas, et lennujaamade ja nende kasutajate jaoks on lennujaamataristu täiustamise rahastamine ülimalt oluline.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Spero Logistics Europe esitas oma märkused 28. oktoobril 2011. Spero Logistics Europe'i märkused on täielikult kooskõlas EAT ja Emons Speditioni märkustega.

(169) Ta märkis, et öölendude luba on lastilendude puhul väga oluline. Spero Logistics Europe selgitas, et ta otsustas paigutada oma tegevuse Leipzigi/Halle lennujaama selle geograafilise asendi tõttu (Euroopa keskel, mis tagab juurdepääsu suurimatele Euroopa turgudele ja lühema lennuaja Aasiasse).

4.5.5. **Saksa-Vene majandusühendus (Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V.)**

(170) 25. oktoobril 2011 teatas Saksa-Vene majandusühendus, et lennujaama arendamine on piirkonna majanduskasvu seisukohalt väga oluline.

(171) Majandusühendus kinnitas, et Leipzigi/Halle lennujaam on oluline seoses projektiga SALIS, mis loodi NATO Afganistani operatsioonideks vajaliku eritranspordi jaoks. Majandusühendus väitis, et selle projekti elluviimise tingimused on praegu olemas vaid Leipzigis. Ta selgitas edasi, et see puudutab eelkõige NATO direktiivides sätestatud julgeolekunõudeid, 24/7 käitamise luba, 3 000 meetriseid lennuradu, piisavaid hoiustamise ja laadimise alasid ning SALISe projektis kasutatava Vene õhusõiduki tehnilise hooldamise suutlikkust.

4.5.6. **Muud ekspediitorid ja ühendused**

(172) Komisjon sai märkused ka järgmistelt ettevõtjatelt: Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic ja Volga-Dnepr. Nende märkused olid täielikult kooskõlas EAT märkustega, rõhutades Leipzigi/Halle lennujaama olulisust piirkondlikus arengus ja juurdepääsetavuses.

4.6. REISIJATE VEOGA TEGELEVAD LENNUETTEVÕTJAD JA TURISMIÜHENDUSED

4.6.1. **Germanwings**

(173) Deutsche Lufthansa AG tütarettevõtja Germanwings esitas oma märkused 26. oktoobril 2011.

(174) Germanwings kinnitas, et lennujaamataristu ehitamist ja arendamist ei oleks saanud täielikult lennujaamatasudest rahastada. Germanwings selgitas, et väga suur osa algatamisotsuses nimetatud meetmetest on seotud lennuohutusmeetmete ja ohutuseeskirjade kohaldamise meetmetega. Germanwings märkis veel, et need meetmed ei kuulu riigiabieeskirjade reguleerimisalasse.

(175) Germanwings rõhutas, et komisjon peaks arvesse võtma Leipzigi/Halle lennujaama konkreetset olukorda ja Saksamaa taasühinemisel ilmnenud investeeringute mahajäämust selle lennujaama taristusse.

(176) Lisaks teatas Germanwings, et Leipzigi/Halle lennujaama taristu on kõigile võimalikele kasutajatele kättesaadav ilma igasuguse diskrimineerimiseta või ühte lennuettevõtjat *de facto* eelistava kohtlemiseta.

4.6.2. **Muud lennuettevõtjad ja turismiühendused**

(177) Komisjon sai märkused ka järgmistelt ettevõtjatelt ja asutustelt: Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband ja Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Nende märkused on täielikult kooskõlas Germanwingsi märkustega.

4.7. LENNUJAAMA LÄHEDAL ASUVAD ETTEVÕTJAD JA ÜHENDUSED

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

(178) BMW esitas märkused 27. oktoobri 2011. aasta kirjaga.

(179) BMW teatas, et Leipzigi/Halle lennujaam on kohaliku tööstuse jaoks oluline ning sellel on piirkonnale ja seal asuvatele ettevõtjatele positiivne väline mõju. BMW kinnitas veel, et komisjon peaks arvesse võtma Leipzigi/Halle lennujaama investeeringute mahajäämust seoses Saksamaa taasühinemise eelse ajaga. Võttes arvesse lennujaama tähtsust piirkonna jaoks, on BMW seisukohal, et riiklik toetus tuleb lugeda siseturuga kokkusobivaks.

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

(180) EADS esitas algatamisotsust käsitlevad märkused 27. oktoobri 2011. aasta kirjaga.

(181) EADS tõi esile, et Leipzigi/Halle lennujaam on piirkonna majanduse jaoks väga oluline, mis on EADS jaoks olnud peamine argument oma tütarettevõtja paigutamisel sellesse piirkonda.

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

(182) Leipzigi linnas asuva peakontoriga energiaettevõtja EEX esitas oma märkused 27. oktoobril 2011.

(183) EEX teatas, et Leipzigi/Halle lennujaam on piirkonna ja EEX töötajate jaoks väga oluline. EEX teatas veel, et ta ei näe võimalust vahetada FLH välja mõne teise Euroopa lennujaama vastu.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Halle-Dessau kaubandus- ja tööstuskoda] (IHK)**

(184) IHK esitas oma märkused 26. oktoobril 2014.

(185) IHK teatas, et konkurents liidu lennujaamade turul tekitab positiivseid seoseid. Sellega seoses väitis IHK, et taristu parandamine ühes kohas mõjutab positiivselt ka teisi lennujaamu. IHK teatas selle valguses, et valdavad on Leipzigi/Halle lennujaama taristukava positiivsed võrgumõjud. IHK on seisukohal, et arvesse tuleb võtta piirkonna struktuurilisi nõrkusi ja Ida-Saksamaa investeeringute mahajäämust. Lõpuks teatas IHK, et ilma algse avalikult sektorilt saadud investeeringuta ei oleks olnud võimalik kaasata hiljem laiaulatuslikke erainvestoreid.

4.7.5. **Muud ühendused**

(186) Komisjon sai märkused ka järgmistelt ettevõtjatelt ja asutustelt: Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland ja Leipziger Messe. Nende märkused on täiesti kooskõlas BMW ja EADS märkustega.

4.8. SCHKEUDITZI KODANIKE KÄIVITATUD „MÜRAVASTANE" ALGATUS

(187) Kodanike algatus esitati 24. augustil 2011.

(188) Kodanike algatuses teatati, et selle liikmed on märganud, et lõunapoolset rada kasutab peaaegu ainult DHL. Kodanike algatuses avaldatud arvamuse kohaselt on DHL peaaegu ainus lennuraja ja lennujaama kagupoolse ala kasutaja. Algatuses selgitatakse, et DHLi nii intensiivset taristu kasutamist silmas pidades ei ole võimalik väita, et investeeringud on seotud reisijate veoga.

5. SAKSAMAA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE ARVAMUSTE KOHTA

(189) Saksamaa alustas oma märkusi väitega, et 34 kolmanda isiku arvamused toetasid teatatud meetmete elluviimist.

(190) Saksamaa teatas, et kolmandate isikute arvamused kinnitasid tema seisukohta, et kõnealuste taristumeetmete puhul on tegemist avalikes huvides täidetavate ülesannetega. Selle valguses rõhutas Saksamaa, et DFS tõstis esile asjaolu, et meetmed M3–M8 ja M10 kujutasid endast riigi vastutusalasse kuuluvate meetmete elluviimist. Saksamaa rõhutas ka, et paljud kolmandad isikud väitsid, et kõnealuste meetmete puhul ei saa kohaldada riigiabieeskirju.

(191) Lisaks tõi Saksamaa esile, et märkused näitasid selgelt, et riigi toetus on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 sätestatud kriteeriumidega. Saksamaa teatas, et just linnad, kohalikud omavalitsused ja kaubanduskojad ning piirkonnas asuvad ettevõtjad rõhutasid lennujaama majanduslikku ja piirkondlikku tähtsust. Saksamaa teatel ei olnud siiski kahtlust, et lennujaama ehitamine ja käitamine toimus ühise huvi täpselt kindlaks määratud eesmärgi nimel. Lisaks väitis Saksamaa, et kolmandate isikute märkused kinnitasid samuti riigi toetuse vajalikkust ja proportsionaalsust.

(192) Saksamaa tõi seoses võimaliku soovimatu negatiivse mõjuga konkurentsile ja kaubandusele esile, et ei Vatry ega Brüsseli lennujaam ei esitanud algatamisotsuse kohta märkusi. Saksamaa arvates näitab see, et kõnealustel meetmetel ei olnud negatiivset mõju kummalegi neist lennujaamadest. Saksamaa tõi esile, et seda seisukohta toetasid ka kolmandad isikud, nagu Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings ja Jade Cargo. Saksamaa kinnitas veel, et ka Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING ja Aircargo Club Deutschland teatasid, et Leipzigi/Halle ja Brüsseli või Vatry lennujaama teeninduspiirkonnad ei kattu.

(193) Saksamaa rõhutas seoses võrdse ja diskrimineerimist välistava juurdepääsuga lennujaamale, et kolmandate isikute märkused kinnitavad, et lennujaamatasud kehtestati diskrimineerimist välistaval moel.

6. HINDAMINE

(194) Aluslepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

(195) Asutamislepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Et teha kindlaks, kas kõnealused meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad need meetmed täitma järgmised tingimused:

a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest,

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist,

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi,

d) mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.1. ETTEVÕTJA JA MAJANDUSTEGEVUSE MÕISTE

6.1.1. **Ettevõtja mõiste**

(196) Seoses riigiabi olemasolu või selle puudumisega on vaja kindlaks teha, kas abisaaja tegeleb majandustegevusega ja teda võib seega käsitada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ettevõtjana ([28]).

([28]) Vt kohtuasi C-35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, lk I-3851) ning kohtuasjad C-180/98–C-184/98: Pavlov jt (EKL 2000, lk I-6451).

(197) Sellega seoses teatas Saksamaa, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ei ole mõiste „ettevõtja" kohaldatav lennujaamade suhtes, vähemalt mis puudutab piirkondliku lennujaama taristu rahastamist. Saksamaa oli seisukohal, et sellise taristu ehitamise näol ei ole tegemist majandustegevusega, vaid üldise meetmega, mis tugineb transpordiga seotud, majanduslikele ja regionaalpoliitilistele kaalutlustele. Lisaks kinnitas Saksamaa, et lennujaamataristu ehitamine ei kujuta endast majandustegevust, kuna erainvestor sellega ei tegeleks. Saksamaa teatas sellega seoses veel, et lennujaamal on taristu, seadmete ja käitamise osas keskmisest suuremad püsikulud. Lisaks sellele piiravad nende tegutsemisruumi ranged õiguslikud kohustused ja tingimused. Saksamaa nendib seejärel, et viited otsustele kohtuasjades Aéroports de Paris ja Leipzig/Halle ei ole kõnealuste meetmete puhul asjakohased. Seoses Aéroports de Paris' kohtuotsusega teatas Saksamaa, et otsuses ei käsitleta lennujaamataristu ehitamist, vaid lennujaama käitamist. Lisaks oli Saksamaa seisukohal, et Aéroports de Paris' kohtuotsuses ei tegeleta mõiste „ettevõtja" tõlgendamisega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, vaid see puudutab turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelu rikkumist ELi toimimise lepingu artikli 102 tähenduses. Seoses Leipzig/Halle kohtuotsusega oli Saksamaa seisukohal, et Üldkohtu otsusel ei ole pretsedenti loovat mõju, kuna selle võib edasi kaevata.

(198) Seoses mõistega „ettevõtja" tuleb märkida, et Euroopa Kohus on ettevõtjaid järjepidevalt määratlenud majandustegevusega tegeleva üksusena, sõltumata ettevõtja õiguslikust seisundist, omanikust või rahastamisviisist ([29]). Mis tahes tegevus, mis seisneb kaupade ja teenuste pakkumises turul, on majandustegevus ([30]). Tegevuse majanduslik olemus ei sõltu sellest, kas tegevusega teenitakse kasumit ([31]).

(199) Kohtuasjas Aéroports de Paris ([32]) otsustas kohus, et lennujaamade käitamine, mis seisneb lennujaamateenuste osutamises lennuettevõtjatele ja erinevatele teenusepakkujatele, kujutab endast majandustegevust. Üldkohus kinnitas Leipzigi/Halle kohtuasjas ([33]) tehtud otsuses, et lennujaama käitamine on majandustegevus ja lennujaamataristu rajamine on selle lahutamatu osa.

(200) Komisjon meenutab, et Leipzigi/Halle kohtuotsuses oli Üldkohus seisukohal, et alates 2000. aastast ei ole enam võimalik välistada riigiabieeskirjade kohaldamist lennujaamataristu rahastamise suhtes ([34]). Seega tuleb Aéroports de Paris' otsuse kuupäevast (12. detsember 2000) käsitada lennujaamataristu käitamist ja rajamist riigiabi kontrolli alla kuuluva valdkonnana.

(201) Üldkohus otsustas Leipzigi/Halle lennujaama kohtuotsuses, et see, kas lennuajaamataristu ehitamine või laiendamine toimub kooskõlas piirkondlike, majanduslike või transpordipoliitikaga seotud eesmärkidega, ei ole oluline. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole erimeetmete puhul olulised eesmärgid, vaid pigem mõju, mis nad kaasa toovad ([35]).

(202) Lisaks kinnitas Üldkohus oma Leipzigi/Halle lennujaama kohtuotsuses, et lennujaamataristu turu olemasolu näitab asjaolu, et Leipzigi/Halle lennujaam konkureeris teiste piirkondlike lennujaamadega, eelkõige Vatry (Prantsusmaa) ja Brüsseli (Belgia) lennujaamadega, et saada DHLi Euroopa lastilendude keskuseks.

([29]) Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), punkt 2.1; ja seonduv kohtupraktika, eelkõige otsused liidetud kohtuasjades C-180/98–C-184/98: Pavlov jt (EKL 2000, lk I-6451); vt ka otsus kohtuasjas C-222/04: Cassa di Risparmio di Firenze jt (EKL 2006, lk I-289); kohtuasjas C-205/03: P FENIN *vs.* komisjon (EKL 2006, lk I-6295) ja kohtuasjas C-49/07: MOTOE (EKL 2008, lk I-4863).

([30]) Otsus kohtuasjas 118/85: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1987, lk 2599), punkt 7; kohtuasjas C-35/96: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1998, lk I-3851), punkt 36; Pavlov jt, punkt 75.

([31]) Otsus liidetud kohtuasjades 209/78 kuni 215/78 ja 218/78: Van Landewyck (EKL 1980, lk 3125), punkt 88; kohtuasjas C-244/94: FFSA jt (EKL 1995, lk I-4013), punkt 21; ning kohtuasjas C-49/07: MOTOE (EKL 2008, lk I-4863), punktid 27 ja 28.

([32]) Otsus kohtuasjas T-128/98: Aéroports de Paris *vs.* komisjon (EKL 2000, lk II-3929), mida kinnitati otsusega kohtuasjas C-82/01 (EKL 2002, lk I-9297), punktid 75–79.

([33]) Liidetud kohtuasjad T-443/08 ja T-455/08: Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH *vs.* Euroopa Komisjon (EKL 2011, lk II-1311), eelkõige punktid 93 ja 94, mida kinnitab ka otsus kohtuasjas C-288/11 P: Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig-Halle GmbH *vs.* Euroopa Komisjon, [2012] ei ole veel avaldatud.

([34]) Vt Leipzigi/Halle kohtuotsuse punkt 106.

([35]) Leipzigi/Halle kohtuotsuse punkt 102 jj.

(203) Kohtupraktika kohaselt tuleb arvesse võtta ka asjaolu, et lennujaama juhtimistegevuse majandusliku olemuse hindamisel seoses taristu arendamise meetmete riikliku rahastamisega ei pea taristu ehitamise või laiendamise tegevust käsitlema eraldi selle edasisest kasutamisest ([36]).

(204) Lisaks otsustas Üldkohus Leipzigi/Halle lennujaama käsitlevas kohtuasjas järgmist: „Nimelt kujutavad maandumis- ja stardirajad endast lennujaama käitaja teostatava majandustegevuse jaoks olulisi elemente. Maandumis- ja stardiradade ehitamine võimaldab seega lennujaamal teostada oma peamist majandustegevust või juhul, kui tegemist on täiendava rajaga või olemasoleva raja laiendamisega, seda arendada".

(205) Põhjendustes 196 ja 204 nimetatud kohtupraktika valguses märgib komisjon, et käesoleva otsuse esemeks olevat taristut käitab FLH kui lennujaama käitaja otse ärilistel kaalutlustel või seda toetatakse kaudselt ja võimaldatakse lennujaamal kui tervikul ärilistel kaalutlustel toimida.

(206) Sellega seoses täheldab komisjon, et Saksamaa seaduste, eelkõige […] kohaselt kehtestab lennujaamatasud lennujaama käitaja ja esitab need transpordiministeeriumile heakskiitmiseks. Komisjon märgib, et lennujaama käitajatel on lennujaamatasusid kehtestades regulatiivsed piirangud, mis on mõeldud lennujaama kasutajate igasuguse põhjendamatu diskrimineerimise ja lennujaama käitaja valitseva seisundi võimaliku kuritarvitamise vältimiseks. Komisjon on siiski seisukohal, et see ei takista lennujaama käitajal võtta lennujaamatasude kehtestamisel arvesse vajalikke investeeringuid. Seda kinnitavad eelkõige […] ja […] nõuded.

(207) Komisjon märgib veel, et käesoleva otsuse esemeks oleva taristu ehitamine ja arendamine võimaldab FLH-l suurendada Leipzigi/Halle lennujaama käitajana oma läbilaskevõimet ja majandustegevust. Lennujaama käitaja FLH osutab lennujaamateenuseid raha eest, mis tuleb eelkõige lennujaamatasudest, aga ka muudest lennujaamataristu kasutamise ja kaasnevate teenuste – nagu angaaride rendile andmine – osutamisega seotud tuludest, mida tuleks käsitleda hüvitisena osutatud teenuste eest.

(208) Seega on komisjon seisukohal, et käesoleva otsuse esemeks olev taristu on ärilistel eesmärkidel kasutatav taristu. FLH on seega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses „ettevõtja".

6.1.2. **Avalike huvidega seotud tegevus**

(209) Ometi ei pruugi lennujaama kogu tegevus olla majandusliku iseloomuga ([37]). Kuna üksuse määratlemine ettevõtjana seondub alati konkreetse tegevusega, tuleb konkreetse lennujaama tegevusvaldkondi eristada ning teha kindlaks, mil määral need on majandusliku iseloomuga. Kui lennujaam tegeleb nii majandustegevuse kui ka mittemajandusliku tegevusega, tuleb teda lugeda ettevõtjaks ainult seoses esimesega.

(210) Kohus on leidnud, et tegevust, mille eest seoses oma avalik-õiguslike volitustega vastutab tavaliselt riik, ei käsitata majandustegevusena ning selle suhtes ei kohaldata üldjuhul riigiabieeskirju ([38]). Lennujaama puhul peetakse üldjuhul mittemajanduslikuks selliseid tegevusvaldkondi nagu lennujuhtimine, politsei ja tolli tegevus, tuletõrje, meetmed, mis on vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastase sekkumise eest, ning investeeringuid, mis on seotud sellise tegevuse läbiviimiseks vajaliku taristu ja seadmetega ([39]).

([36]) Kohtuasi C-205/03P: FENIN *vs.* komisjon (EKL 2006, lk I-6295), punkt 88; ja Leipzigi/Halle lennujaama otsuse punkt 95.
([37]) Leipzigi/Halle kohtuotsuse punkt 98.
([38]) Otsus kohtuasjas C-118/85: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1987, lk 2599), punktid 7 ja 8; otsus kohtuasjas C-30/87: Bodson *vs.* Pompes funèbres des régions libérées (EKL 1988, lk 2479), punkt 18.
([39]) Vt eelkõige otsust kohtuasjas C-364/92: SAT *vs.* Eurocontrol (EKL 1994, lk I-43), punkt 30; ja kohtuasjas C-113/07: P Selex Sistemi Integrati *vs.* komisjon (EKL 2009, lk I-2207), punkt 71.

(211) Sellise mittemajandusliku tegevuse riiklik rahastamine ei kujuta endast riigiabi, kuid see peaks piirduma vaid seonduvate kulude hüvitamisega ning seda ei tohi kasutada muu tegevuse ([40]) rahastamiseks. Igasugune võimalik riigiasutuste teostatav kulude ülemäärane hüvitamine mittemajandusliku tegevuse eest võib kujutada endast riigiabi. Kui lennujaam tegeleb oma majandustegevuse kõrval mittemajandusliku tegevusega, peab ta pidama ka eraldi raamatupidamisarvestust, et vältida riigi vahendite igasugust ülekandmist mittemajandusliku ja majandusliku tegevuse vahel.

(212) Mittemajandusliku tegevuse riikliku rahastamisega ei tohi kaasneda põhjendamatut diskrimineerimist lennujaamade vahel. Kohtupraktikast ilmneb, et kui riigiasutused vabastavad ettevõtjad nende majandustegevusega lahutamatult seonduvatest kuludest, on tegu eelise andmisega ([41]). Kui teatava õiguskorra alusel tuleb lennujaamadel tavapäraselt kanda teatavad tsiviillennujaama käitamisega seotud kulud, võidakse teistele lennujaamadele, kes seda tegema ei pea, seega anda eelis olenemata sellest, kas sellised kulud on seotud üldjuhul mittemajanduslikuna käsitatava tegevusega.

(213) Põhjenduste 209 ja 212 valguses peab komisjon seega analüüsima käesoleva otsuse esemeks olevate Leipzigi/Halle lennujaamas ellu viidud taristumeetmete olemust.

(214) Saksamaa kinnitas, et teatatud meetmed M1–M11 puudutavad avalikes huvides täidetavaid ülesandeid ja et selliste ülesannete täitmine on rangelt piiratud nende meetmete jaoks vajalike kuludega. Saksamaa oli seega seisukohal, et need kulud ei kuulu riigiabieeskirjade reguleerimisalasse. Sellega seoses kinnitas Saksamaa, et meetmed M1–M11 kuuluvad ühte järgmistest kategooriatest:

i) meetmed, millega kaitstakse tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest, ([42]) mida käsitletakse Saksamaa lennuohutusseaduses (*Luftsicherheitsgesetz*) ja eelkõige selle paragrahvis 8;

ii) tööohutusega seotud meetmed, mida käsitletakse Saksamaa lennuliikluse litsentsimise määruse (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*) paragrahvis 45;

iii) meetmed, millega kaitstakse kolmandaid isikuid lennutranspordiga kaasnevate ohtude eest (nt müra ja reostus).

(215) Tööohutusega seotud meetmete puhul on komisjon seisukohal, et lennujaama ohutu käitamine moodustab tavalise osa lennujaama käitamise majandustegevusest ([43]). Sellega seoses tuleb märkida, et regulatiivsete nõuete ja standarditega seotud kulusid ei saa pidada avalikes huvides täidetavate ülesannete kuludeks. Komisjon leiab seoses individuaalsete meetmete ja kulude üksikasjalikuma ülevaatamisega, et lennujaama ohutu käitamise tagamiseks mõeldud meetmete puhul ei ole tegemist avalikes huvides täidetavate ülesannetega. Iga ettevõtja, kes soovib tegutseda konkreetsel turul, peab tagama paigaldiste (lennujaamade puhul näiteks lennurajad, ruleerimisteed ja perroonid) ohutuse ja vastavuse regulatiivsetele standarditele.

(216) Komisjon on seoses lennuradade, ruleerimisteede ja perroonidega seisukohal, et need on lennujaama käitaja majandustegevuse peamised elemendid. Lennuradade, ruleerimisteede ja perroonide ehitamine võimaldab seega lennujaama käitajal tegeleda oma esmase majandustegevusega.

(217) Lennuohutusseaduse paragrahvi 8 kohaselt võib lennujuhtimist, meteoroloogiateenuseid ja tuletõrjebrigaadide tegevust põhimõtteliselt pidada avalikes huvides täidetavateks ülesanneteks.

([40]) Otsus kohtuasjas C-343/95: Calǵ & Figli *vs.* Servizi Ecologici Porto di Genova (EKL 1997, lk I-1547). Komisjoni otsus N 309/02, 19. märts 2003, lennundusjulgestus – kulude hüvitamine pärast rünnakuid 11. septembril 2001 (ELT C 148, 25.6.2003, lk 7). Komisjoni otsus N 438/02, 16. oktoober 2002, abi sadamavaldajatele ametiülesannete täitmiseks (EÜT C 284, 21.11.2002, lk 2).

([41]) Vt mh otsus kohtuasjas C-172/03: Wolfgang Heiser *vs.* Finanzamt Innsbruck (EKL 2005, lk I-1627), punkt 36, ja selles otsuses viidatud kohtupraktika.

([42]) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad (EÜT L 355, 30.12.2002, lk 1).

([43]) Komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus riigiabi SA.35847 kohta (2012/N) – Tšehhi Vabariik – Ostrava lennujaam (ELT C 153, 8.5.2015, lk 1, põhjendus 16).

(218) Seoses kohaldatava õigusraamistikuga teatas Saksamaa, et ükski õigusakt ei pane rangelt lennujaama käitaja õlule tuletõrjebrigaadidega seotud kulusid. Lisaks täheldab komisjon, et tuletõrjebrigaadidega seotud kulude hüvitamine kuulub liidumaa õiguspädevuse hulka ja need kulud hüvitavad tavaliselt asjaomased piirkondlikud ametiasutused. Kõnealuste kulude hüvitamine piirdub ainult nende kulude rahastamiseks vajalikuga.

(219) Seoses lennujuhtimise ja meteoroloogiateenustega märgib komisjon, et lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigetes d ja f sätestatakse, et sama seaduse paragrahvi 27 lõikes c kirjeldatud kulud rahastab mitmete konkreetsete lennujaamade puhul riik. Kulud on rahastamiskõlblikud lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigete d ja f kohaselt „tunnustatud lennujaamade" puhul, kui transpordiministeerium on tunnistanud meetmete vajadust julgeolekuga seotud põhjustel ja transpordipoliitika huvide seisukohast ([44]). Saksamaa lennujaamad, mis ei ole tunnustatud, ei ole lennuliiklusseaduse artikli 27 lõigete d ja f kohaste kulude suhtes rahastamiskõlblikud ja peavad põhimõtteliselt lennuliiklusseaduse artikli 27 lõikes c sätestatud meetmetega seotud kulud ise rahastama. Need kulud tulenevad lennujaamade käitamisest. Kuna osa lennujaamu peab need kulud ise rahastama ja teised mitte, siis võivad viimased saada eelise, isegi kui lennujuhtimise ja lennuohutuse meetmeid ning meteoroloogiateenuseid võib pidada mittemajanduslikeks. Leipzigi/Halle lennujaam on üks tunnustatud lennujaamadest ja seega on tema lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigete d ja f kohased kulud rahastamiskõlblikud. Teised lennujaamad peavad need kulud ise rahastama. Seega annab Leipzigi/Halle lennujaama lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõigete d ja f kohaste lennujuhtimise ja lennuohutuse meetmete ning meteoroloogiateenustega seotud kulude rahastamine Leipzigi/Halle lennujaamale eelise.

(220) Seoses lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 kohaste meetmetega selgub, et Saksamaa arvates võivad nende meetmetega seotud kõiki kulusid rahastada riigiasutused. Komisjon märgib aga, et lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt võib hüvitada vaid lennuohutuse seaduse paragrahvi 5 kohase tegevuse elluviimiseks vajalike ruumide eraldamise ja hooldamisega seotud kulusid. Kõik muud kulud peab rahastama lennujaama käitaja. Seega kui FLH-le eraldatud riiklik rahastamine vabastas ta kuludest, mida ta oleks pidanud lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt muidu ise rahastama, ei ole see riiklik rahastamine vabastatud liidu riigiabieeskirjadele vastavuse kontrollist. Igal juhul ja hoolimata sellest, kas nimetatud kulud liigitatakse õiguslikult avalikes huvides täidetavate ülesannete kuludeks või mitte, on näidatud, et neid peab kehtiva õigusraamistiku kohaselt rahastama lennujaama käitaja. Seega kui riik need kulud tasub, siis vabastatakse lennujaama käitaja kuludest, mis ta harilikult peaks ise kandma.

(221) Põhjendustes 215 ja 220 esitatud kaalutluste valguses leiab komisjon, et väidetavalt avalikes huvides täidetavate ülesannetega seotud investeerimiskulude kohta oleks kohane teha konkreetsemad järeldused.

M1 – maaost, ümberpaigutamine, müra vähendamine, kaasnev maastiku säilitamise plaani koostamine, M2 – mootorite kontrollimiseks ette nähtud ehitis, ning M10 – täiendav müra vähendamine

(222) Saksamaa kinnitas, et meetmete M1, M2 ja M10 puhul on tegemist avalikes huvides täidetavate ülesannetega, kuna nende eesmärk on kaitsta kolmandaid isikuid lennutranspordiga seotud ohtude eest, näiteks majaomanike ja keskkonna kaitse mürareostuse mõju eest.

(223) Komisjon on seisukohal, et meetmetega M1, M2 ja M10 seotud kulude puhul on tegemist ettevõtja tavakuludega teatud regulatiivsete standarditega kooskõlas olevate paigaldiste püstitamisel. Lisaks ei saa neid meetmeid käsitleda eraldi lennujaama majandustegevusest. Seda näitlikustab eelkõige asjaolu, et ilma nimetatud meetmeteta ei oleks lennujaamal lubatud tegeleda öölendudega ega keskenduda lastilendude ärile, millega oli seotud Leipzigi/Halle lennujaama lõunapoolse raja ehitamise planeeringu heakskiitmise otsus ja lennujaama laiendamise strateegia.

(224) Seega on komisjon seisukohal, et meetmeid M1, M2 ja M10 ei saa käsitada avalikes huvides täidetavate ülesannetena.

([44]) Lennuliiklusseaduse artikli 27 lõike d punktis 1 sätestatakse: „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" (Aeronavigatsiooniteenuste osutamine ja selleks vajalike lennuliikluse juhtimise tehniliste vahendite olemasolu tagatakse lennuväljadel, kus Saksa transpordi, ehituse ja linnaarengu ministeerium peab seda julgeoleku ja liikluspoliitika eesmärkidel vajalikuks).

M3 (ruleerimistee ja avatav sild „E7"), M4 (põhjaraja pikendamine (planeerimiskulud)), M5 (territooriumi puhastamine ruleerimistee Victor ehitamiseks), M6 (paralleelne ruleerimistee Victor), M12 (lõunapoolse raja pikendamise planeerimise kinnitusmenetlus (lennurada ja perroon)), M13 (põhjapoolse perrooni pikendamine), M14 (idapoolse perrooni pikendamine), M15 (taristu kohandamine) ja M16 (täiendavad taristumeetmed, nagu põhjapoolse angaari laiendamine ning uue lennuterminali ja väikeste õhusõidukite angaari ehitamine)

(225) Käesoleval juhul kavandatakse lennuraja pikendamist selleks, et tagada suure maksimaalse lubatud stardimassiga kaubalennukitele ilma kasuliku koormuse piiranguteta õhku tõusmine, ning perrooni pikendamine peaks võimaldama lendude paremat jaotust. Seoses ruleerimisteedega märgib komisjon, et lennujaamas seovad ruleerimisteed lennuradu kaldpindade, angaaride, terminalide ning muude rajatiste ja hoonetega. Seega võimaldavad need õhusõidukitel lennurajad vabastada, et järgmine õhusõiduk saaks maanduda või õhku tõusta. Seega on ruleerimisteed ja avatavad sillad loomuldasa seotud lennuradadega, mille kasutamise eest lennujaama käitaja saab tasu. Lisaks kinnitatakse Saksamaalt saadud teabes, et meetmed on lennuliikluse mahu ja voogude seisukohast väga olulised. Ilma kõnealuste ehitisteta ei oleks lennujaam saanud kasu oodatavalt suurenenud liiklusvoogudest või oleks praeguste liiklusvoogude maht kahanenud, et tagada õhusõidukite ohutu käitamine. Komisjon on seisukohal, et see ei ole vastuolus asjaoluga, et mõnesid ruleerimisteid ja avatavaid sildu saab ohutult kasutada ainult piiratud liiklusmahu korral.

(226) Sellega seoses meenutab komisjon, et lennurajad, ruleerimisteed ja perroonid on lennujaama käitaja majandustegevuse peamised elemendid. Lennuradade, ruleerimisteede ja perroonide ehitamine võimaldab seega lennujaama käitajal tegeleda oma esmase majandustegevusega ja neid ei saa sellest majandustegevusest lahus käsitleda.

(227) Komisjon täheldab, et lennujaama käitaja on viinud meetmeid M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 ja M16 ellu ärilistel alustel. Seega on tegemist ärilistel kaalutlustel kasutatava taristuga ja seda ei saa lugeda kuuluvaks avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka.

M11 – kagutsooni avatud ala kavandamise I etapp

(228) Komisjon täheldab, et meede M11 hõlmab olemasoleva hoone varustamist elektri ja veega, reovee- ja vihmavee äravooluseadmetega ning täiendavaid müra vähendamise meetmeid.

(229) Põhjendustes 215 ja 220 osutatud hindamise valguses ei puuduta need meetmed tegevust, mis harilikult kuulub riigi kui avaliku võimu teostaja pädevusse. Pigem aitavad need kaasa ärilisel eesmärgil kasutatava taristu kaasajastamisele ja hõlmavad seega majandustegevust ning nii ei saa neid lugeda avalikes huvides täidetavateks ülesanneteks.

M5 (uued tuletõrjedepoo hooned) ja M9 (tuletõrjevarustus)

(230) Nagu on öeldud põhjenduses 218, saab tuletõrjedepoo ehitamist ja tuletõrjevarustust käsitada avalikes huvides täidetavate ülesannetena.

(231) Seoses õigusraamistikuga väitis Saksamaa, et ükski õigusakt ei nõua tuletõrjedepoo ehitamise ja tuletõrjevarustusega seotud kulude lennujaama käitaja õlule panemist. Lisaks täheldab komisjon, et Saksamaa teatel kuulub tuletõrjedepoo ehitamise ja tuletõrjevarustusega seotud kulude hüvitamine piirkondlike kohustuste hulka ja need kulud katavad tavaliselt asjaomased piirkondlikud ametiasutused. Kõnealuste kulude korvamine piirdub ainult nende kulude rahastamiseks vajalikuga.

(232) Seega võib tuletõrjedepoo ehitamise ja tuletõrjevarustuse soetamisega seotud kulusid lugeda avalikes huvides täidetavate ülesannete kulude hulka.

M5 (mitmeotstarbeline angaar) ja M9.3 (talviste teenuste osutamise seadmed)

(233) Saksamaa kinnitas, et mitmeotstarbeline angaar on seotud avalike huvidega seotud tegevusega, kuna hädaolukorras kasutatakse seda ajutise peavarjuna. Saksamaa sõnul kuuluvad ka nimetatud angaari ehitamise kulud avalikes huvides täidetavate ülesannete kulude hulka, kuna praegu kasutatakse seda talviste teenuste osutamise seadmete hoidmiseks, mis on vajalikud lennujaama ohutuks käitamiseks talveperioodil.

(234) Komisjon täheldab seoses mitmeotstarbelise angaari ehitamisega Leipzigi/Halle lennujaama, et seda saab kasutada eri eesmärkidel. Lisaks, nagu juba nimetatud põhjenduses 215, kuuluvad lennujaama ohutuks käitamiseks vajalikud talviste teenuste osutamise seadmed (M9.3) äritegevuse harilike kulude hulka ja seega ei saa neid lugeda avalikes huvides täidetavate ülesannete kuludeks. Sellest lähtuvalt on komisjon seisukohal, et ka mitmeotstarbelise angaari ehitamise kulud ei kuulu avalikes huvides täidetavate ülesannete kulude hulka.

(235) See järeldus ei takista Saksamaad usaldamast lennujaamale eriolukorras üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud ülesannete täitmist.

M7 – täiendavad jäätõrjealad

(236) Saksamaa väidab, et täiendavad jäätõrjealad on vajalikud õhusõidukite ohutu ja õigeaegse käitamise huvides. Saksamaa teatel on olemasolevate jäätõrjealade laiendamine vajalik seoses kasvava lennuliiklusega lennujaamas, et vältida regulaarlendude hilinemisi. Lisaks rõhutab Saksamaa, et lennujaama osutatud jäätõrjeteenustest saadav tulu ei kata taristu ehitamisega seotud kulusid.

(237) Esiteks märgib komisjon, et majandustegevuse mõiste juures ei ole otsustava tähtsusega see, kas tegevus on kasumlik või mitte ([45]). Teiseks märgib komisjon, et jäätõrjeteenuseid osutatakse lennuettevõtjatele tasu eest. Tegemist on lennujaama majandustegevuse osa moodustavate peamiste teenustega. Mida rohkem neid teenuseid osutatakse, seda rohkem lende saab lennujaamast lahkuda, ja seeläbi saab lennujaam oma tulu suurendada.

(238) Sellest lähtuvalt on komisjon seisukohal, et jäätõrjeteenused on lennujaama majandustegevusega loomuldasa seotud ja neid ei ole võimalik sellest tegevusest lahus käsitada ning seega tuleb neid vaadelda majandustegevusena.

M8 – kopteriväljak

(239) Kõnealune meede hõlmab helikopteri parkimiskoha loomist, mida kasutatakse üksnes õhupäästeteenuste osutamise baasina.

(240) Komisjon on seisukohal, et kopteriväljaku ehitamine hõlbustab õhupäästetööd. Seega võib õhupäästeteenuste osutamiseks kopteriväljaku loomist käsitada avalikes huvides täidetava ülesandena. Hüvitis peab olema rangelt seotud kõnealuste teenuste kuludega.

M9 – täiendavad taristumeetmed

(241) Täiendavad taristumeetmed hõlmavad I kontrollpunkti ümberehitamist, funktsionaalse turvahoone ehitamist föderaal- ja piirkondliku politsei ning tolli vajaduste rahuldamiseks, transporditavate loomade spetsiaalse hoiukoha ning lennujaama piirdetara (sealhulgas digitaalse videojärelevalve ja liikumise avastamise süsteem) rajamist. Saksamaa teatel on need meetmed vajalikud tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest ja seega kuuluvad nad lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 reguleerimisalasse.

(242) Seoses lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 kohaste meetmetega selgub, et Saksamaa arvates võivad nende meetmetega seotud kõiki kulusid rahastada riigiasutused. Komisjon märgib aga, et lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt võib hüvitada vaid lennuohutuse seaduse paragrahvi 5 kohase tegevuse elluviimiseks vajalike ruumide andmise ja hooldamisega seotud kulusid. Kõik muud kulud peab rahastama lennujaama käitaja. Seega kui FLH-le eraldatud riiklik rahastamine vabastab ta kuludest, mida ta oleks pidanud lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt muidu ise rahastama, ei ole see riiklik rahastamine vabastatud liidu riigiabieeskirjadele vastavuse kontrollist.

(243) Komisjon märgib seoses Saksamaa meteoroloogiatalituse funktsionaalse turvahoone kasutamisega seotud kuludega, et lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõikes f sätestatakse, et sama seaduse paragrahvi 27 lõikes c kirjeldatud kulud rahastab mitmete konkreetsete lennujaamade puhul riik. Kulud on rahastamiskõlblikud lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike f kohaselt „tunnustatud lennujaamade" puhul, kui transpordiministeerium on tunnistanud meetmete vajadust julgeolekuga seotud põhjustel ja transpordipoliitika huvide seisukohast. Saksamaa lennujaamad, mis ole tunnustatud, ei ole lennuliiklusseaduse artikli 27 lõike f kohaste kulude suhtes rahastamiskõlblikud ja peavad põhimõtteliselt lennuliiklusseaduse artikli 27 lõikes c sätestatud meetmetega seotud kulud ise rahastama. Need

([45]) Leipzigi/Halle kohtuotsuse punkt 115.

kulud tulenevad lennujaamade käitamisest. Kuna osa lennujaamu peavad need kulud ise rahastama ja teised mitte, siis võivad viimased saada eelise, isegi kui Saksamaa meteoroloogiateenuseid võib pidada mittemajanduslikeks. Leipzigi/Halle lennujaam on üks „tunnustatud lennujaamadest" ja seega on tema lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike f kohased kulud rahastamiskõlblikud. Teised lennujaamad peavad need kulud ise rahastama. Seega annab Leipzigi/Halle lennujaamale eelise asjaolu, et tema lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike f kohased meteoroloogiateenustega seotud kulud on rahastamiskõlblikud.

6.1.3. **Järeldus**

(244) Punkti 6.1.1 järelduste valguses on FLH ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses „ettevõtja".

(245) Seoses punkti 6.1.2 järeldustega ei saa järgmisi meetmeid avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka lugeda: M1 – maaost, ümberpaigutamine, müra vähendamine ja kaasnev maastiku säilitamise plaani koostamine, M2 – mootorite kontrollimiseks ette nähtud ehitis, M3 – ruleerimisteed ja avatav sild „E7", M4 – põhjaraja pikendamine (planeerimise kulud), M5 – territooriumi puhastamine ruleerimistee Victor ehitamiseks, M5 – mitmeotstarbeline angaar, M6 – paralleelne ruleerimistee Victor, M7 – täiendavad jäätõrjealad, M9.3 – talviste teenuste osutamise seadmed, M10 – täiendav müra vähendamine, M11 – kagutsooni avatud ala kavandamise I etapp, M12 – lõunaraja pikendamise planeerimise kinnitusmenetlus (lennurada ja perroon), M13 – põhjapoolse perrooni pikendamine, M14 – idapoolse perrooni pikendamine, M15 – taristu kohandamine ning M16 – täiendavad taristumeetmed, nagu põhjapoolse angaari laiendamine ning uue lennuterminali ja väikeste õhusõidukite angaari ehitamine. Nende meetmete rahastamine võimaldab seega lennujaama käitajal tegeleda oma esmase majandustegevusega ja neid ei saa sellest tegevusest lahus käsitleda.

(246) Komisjon on seisukohal, et meetmeid M5 (uue tuletõrjedepoo ehitamine), M9 (tuletõrjevarustuse hankimine) ja M8 (kopteriväljaku rajamine) võib käsitada avalikes huvides täidetavate ülesannetena (vt punkt 6.1.2).

(247) Seoses meetmega M9 (täiendavad taristumeetmed), nagu I kontrollpunkti ümberehitamine, funktsionaalse turvahoone ehitamine föderaal- ja piirkondliku politsei ning tolli vajaduste rahuldamiseks, transporditavate loomade spetsiaalse hoiukoha ning lennujaama piirdeaia ehitamine (sealhulgas digitaalse videojärelevalve ja liikumise avastamise süsteem), on komisjon seisukohal, et selline tegevus võib kuuluda avalikes huvides täidetavate ülesannete hulka. Kui need meetmed kuuluvad lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 reguleerimisalasse, siis Saksamaa seaduse sätete kohaselt võib hüvitada vaid lennuohutuse seaduse paragrahvi 5 kohase tegevuse elluviimiseks vajalike ruumide andmise ja hooldamisega seotud kulusid. Kõik muud kulud peab rahastama lennujaama käitaja. Seega kui FLH-le eraldatud riiklik rahastamine vabastab ta kuludest, mida ta oleks pidanud lennuohutuse seaduse paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt muidu ise rahastama, ei ole see riiklik rahastamine vabastatud liidu riigiabieeskirjadele vastavuse kontrollist.

(248) Seoses kuludega, mis on tingitud asjaolust, et Saksamaa meteoroloogiatalitus kasutab funktsionaalset turvahoonet (M9), on komisjon põhjenduses 243 toodud põhjustel seisukohal, et Leipzigi/Halle lennujaamale annab eelise asjaolu, et tema lennuliiklusseaduse paragrahvi 27 lõike f kohased meteoroloogiateenustega seotud kulud on rahastamiskõlblikud, isegi kui meteoroloogiateenuseid saab käsitada mittemajanduslike teenustena.

6.2. AKTSIONÄRIDE POOLT FLH-LE ANTUD LAENUDES SISALDUV VÕIMALIK ABI

6.2.1. **Aktsionäride antud laenude ja kapitalisüstide seos**

(249) Enne hinnangu andmist sellele, kas aktsionäride poolt FLH-le antud laenud kujutasid endast riigiabi või mitte, tuleb kindlaks määrata, kas aktsionäride antud laene ja kapitalisüste tuleks käsitada eraldi meetmetena või üheainsa meetmena.

(250) Tõendid näitavad, et mõlemad tehingud otsustati samal ajal, osana lennujaamataristu parandamise üldisemast investeerimiskavast, ja et FLH aktsionäridel oli kavatsus oma laenud kapitaliks ümber arvestada. Saksamaa on siiski teatanud, et kapitalisüstid ei ole antud pöördumatult ja et FLH-l ei ole otsest õigust kapitali suurendada.

(251) Komisjon on nende asjaoludega seoses seisukohal, et aktsionäride antud laene ja kapitalisüste võib käsitleda eraldi meetmetena.

6.2.2. **Majanduslik eelis**

(252) Komisjon kohaldab nn turumajandusliku laenamise põhimõtet, et teha kindlaks, kas ettevõtja on saanud soodustingimustel antud laenu kaudu majanduslikke eeliseid. Selle põhimõtte kohaselt ei peeta riigiabiks laenukapitali, mille riik on andnud ettevõtja käsutusse, kas otseselt või kaudselt, tingimustel, mis vastavad tavapärastele turutingimustele ([46]).

(253) Kõnealusel juhul peab komisjon hindama, kas FLH-le aktsionäride antud laenude (vt tabel 3) tingimused annavad talle majandusliku eelise, mida tavalistes turutingimustes laenu saanud ettevõtja ei oleks saanud.

(254) Saksamaa on seisukohal, et turumajandusliku laenamise põhimõttest on igati kinni peetud, kuna aktsionäride laenud anti turutingimustel. Õigustamaks kõnealuste laenude tingimusi, võrdleb Saksamaa aktsionäride antud laenude tingimusi teiste pankade antud tingimustega (vt punktides 3.3.1 ja 3.3.2 esitatud argumendid).

(255) Selleks et teha kindlaks, kas hindamise all olev rahastamismeede anti eelistingimustel, võib komisjon otsuste tegemise tava kohaselt võrrelda muude indikaatorite puudumise korral kõnealuse laenu intressimäärasid komisjoni avaldatud viitemääraga. Komisjoni viitemäär on kehtestatud vastavalt 2008. aasta viitemäärade teatises sätestatud metoodikale.

(256) 2008. aasta viitemäärade teatises sätestati viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetod, mida kohaldatakse turumäära indikaatorina. Kuna komisjoni viitemäär on siiski indikaator ja komisjonil on konkreetsel juhul teisi intressimäära indikaatoreid, mida laenuvõtja turul võib saada, siis võib ta oma hindamises tugineda neile.

FLH krediidireiting

(257) Aktsionäride antud laenude tingimuste hindamiseks peab komisjon kõigepealt hindama FLH krediidivõimelisust.

(258) Reitinguagentuurid ei ole FLH-d hinnanud. Saksamaa väidab siiski, et FLH ja MFAG kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu tõttu tuleb arvesse võtta emaettevõtja reitingut.

(259) Komisjon märgib, et Saksa õiguse kohaselt jääb MFAG vastutavaks mis tahes laenu eest, mille FLH lepib kokku kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kehtimisajal, seda isegi juhul, kui leping hiljem tühistatakse.

(260) Selle põhjal asub komisjon seisukohale, et FLH reiting peaks olema vähemalt tema emaettevõtja MFAG reiting.

(261) Ka MFAG-d ei ole reitinguagentuurid hinnanud. Saksamaa esitas siiski mõned MFAG pangasisesed reitingud, vt tabel 4.

(262) Komisjon on seoses põhjendustega 257–261 seisukohal, et FLH-l oli 2006. aastal vähemalt MFAG madalaim reiting ehk […] Standard & Poor'si reitinguskaalal ja ajavahemikus 2007–2012 […] Standard & Poor'si reitinguskaalal.

Makseviivitusest tingitud kahjumäär (või laenude tagatiste tase)

(263) Kui kõnealuseid aktsionäride antud laenusid võib pidada tagatisvaraga kindlustatud laenudeks, siis tõstetakse turutava kohaselt niisugusel puhul võlainstrumendi krediidireitingut (emissioonireitingut) väärtpaberi väljalaskja krediidireitinguga võrreldes ühe astme võrra ([47]). Seega peab komisjon kindlaks määrama kõnealuste aktsionäride antud laenude makseviivitusest tingitud kahjumimäära ([48]).

([46]) Komisjoni teatis liikmesriikidele EMÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning komisjoni direktiivi 80/723/EMÜ artikli 5 kohaldamise kohta riigi osalusega äriühingute suhtes tootmissektoris (EÜT C 307, 13.11.1993, lk 3, punkt 11). Teatises käsitletakse tootmissektorit, kuid see on kohaldatav ka muudele majandussektoritele. Vt ka otsus kohtuasjas T-16/96: Cityflyer (EKL 1998, lk II-757), punkt 51.

([47]) Vt näiteks Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers (veebruar 2007).

([48]) Tagatiste taset saab mõõta makseviivitusest tingitud kahju määrana, milleks on oodatav kahju võlgniku laenuriski protsendina, arvestades tagatistest ja pankrotivarast saadavaid summasid; järelikult on makseviivitusest tingitud kahju määr pöördvõrdeline tagatiste väärtusega.

(264) Kuna laenud pidid endast kujutama vaid lühiajalist üleminekurahastamise vahendit, siis need ei olnud tagatud. Siiski väitis Saksamaa, et makseviivitusest tingitud kahjumäär peaks olema vähemalt alla 30 %, kuna FLH varade väärtus ([…] miljonit eurot 2010. aastal), mis ei ole tagatiseks antud, ületab kohustuste väärtuse ([…] miljonit eurot 2010. aastal).

(265) Sellega seoses märgib komisjon, et likvideerimisväärtuse hindamiseks lennujaama maksejõuetuse või pankroti puhul ei piisa varade arvestuslikust väärtusest. Juunis 2006 Baseli pangajärelevalve komitee avaldatud dokumendis soovitati käsitada esimese nõudeõiguse järguga äriühingute makseviivitusest tingitud kahjumäära, mis ei ole kindlustatud tunnustatud tagatisvaraga, 45 % lähedal olevaks ([49]). Seega on 2008. aasta viitemäärade teatise kohaselt kõnealused aktsionäride antud laenud nn tavatasemel tagatud ja keskmisest makseviivitusest tingitud kahjumääraga (30 % < LGD < 60 %).

(266) Komisjon on seega seisukohal, et tagatise tase ei ole piisav selleks, et ettevõtja reitingut võiks ühe taseme võrra tõsta.

FLH-le aktsionäride antud laenude tingimuste turuindikaatoritega võrdlemine krediidiriski vahetustehingute vahede alusel

(267) FLH-le aktsionäride antud laenude turutingimustele vastavuse hindamiseks esitas komisjon turuindikaatorite võrdlusaluse, mis põhineb krediidiriski vahetustehingute vahedel.

(268) Kooskõlas metoodikaga, mis põhineb 2008. aasta viitemäärade teatisel, on komisjon arvamusel, et laenu intressimäärasid võib lugeda turutingimustele vastavaks, kui laene hinnatakse intressimäära alusel, mis on võrdne või kõrgem kui järgmise valemi abil väljendatud võrdlusmäär:

Võrdlusmäär = baasmäär + riskimarginaal + tasu

(269) Baasmäär on pankadele likviidsuse tagamise eest makstav tasu (rahastamiskulu). Püsiva intressimääraga rahastamise puhul (st intressimäär on kogu laenu kestuse ajal fikseeritud) on asjakohane määrata baasmäär kindlaks vahetustehingute intressimäärade ([50]) alusel, mille maksetähtaeg ja vääring vastavad võla tähtajale ja vääringule. Riskimarginaal hüvitab laenuandjale konkreetse laenurahaga seotud riskid, eelkõige krediidiriski. Riskimäära saab tuletada krediidiriski vahetustehingute vahede ([51]) asjakohasest valimist referentsühikute (nt ettevõtte võlakirjad) suhtes, millel on FLH laenudega sarnane reiting. Pangatasude ühtlustamiseks, mida ettevõtjad tavaliselt maksma peavad, oleks kohane lisada 10–20 baaspunkti ([52]).

(270) Komisjon on seisukohal, et hindamise all olevad rahastamismeetmed ei kujuta endast tüüpilist laenu. Käesoleva hindamise raames eeldatakse, et laenud on antud automaatlaenuna, mida uuendati igal aastal uute intressitingimustega. Sellest lähtuvalt oli laenu tähtaeg üks aasta.

(271) Laenud anti ujuvate intressimääradega, võttes viitemääraks 1 aasta Euribor. Riskimarginaali saab hinnata krediidiriski vahetustehingute vahede alusel igal asjakohasel ajahetkel. Tabelis 7 võetakse kokku märkuste arv (FLH reitinguga ettevõtjad kõigilt tegevusaladelt, jättes välja finantsasutused ja valitsuse) ja vastavad krediidiriski vahetustehingute vahed.

([49]) Kapitali adekvaatsuse arvutamise ja kapitalinõuete rahvusvahelist ühtlustamist käsitlev dokument (International Convergence of Capital Measures and Capital Standards), mille avaldas juunis 2006 Baseli pangajärelevalve komitee.

([50]) Vahetustehingute intressimäär ei ole enam sama, mis pankadevaheline laenuintressimäär (IBOR). Seda kasutatakse finantsturgudel võrdlusmäärana rahastamise intressimäära üle otsustamiseks.

([51]) Krediidiriski vahetustehing on (kaubeldav) krediididerivatiivi leping kahe osapoole, kaitse ostja ja kaitse müüja vahel, millega antakse referentsühikute krediidirisk kaitse ostjalt kaitse müüjale üle. Kaitse ostja maksab kaitse müüjale kindlustusmakseid iga perioodi jooksul kuni krediidiriski vahetustehingu lepingu tähtajani või kuni eelnevalt kindlaksmääratud sündmuseni, mis mõjutab aluseks oleva referentsühiku krediidikvaliteeti (olenevalt sellest, mis on varasem). Kaitse ostja makstavat järgpreemiat (mis väljendatakse protsentide või kaitstava väärtuse baaspunktidena, nn arvestuslik väärtus) nimetatakse krediidiriski vahetustehingute vaheks. Krediidiriski vahetustehingute vahesid võib kasutada krediidiriski hinnale sarnase indikaatorina.

([52]) Vt näiteks Oxera, Madalmaade vee-ettevõtjate kapitalikulude hinnang, 2011 (lk 3), või Bloombergi andmeid võlakirjade emiteerimise emissioonitasude kohta. Käesoleva otsuse ülejäänud osas kasutatakse konservatiivse hinnangu mõttes 20 baaspunkti suurust tasu.

Tabel 7

FLH reitinguga ettevõtjate märkuste ülevaade

Kuupäev	Reiting	Märkuste arv	Kvartiil 1 (baas-punktid)	Kvartiil 2 (baas-punktid)	Kvartiil 3 (baas-punktid)
13.12.2006	[…]	34	4	5	7
1.1.2008	[…]	4	10	12	22
1.1.2009	[…]	15	73	107	141
1.1.2010	[…]	16	16	19	24
1.1.2011	[…]	18	12	17	21
1.1.2012	[…]	21	15	20	39

(272) Võrdlusmäära riskimarginaal on kehtestatud 2. kvartiili krediidiriski vahetustehingute vahede kaalutud keskmise alusel (vt tabel 7).

(273) Tabelis 8 võrreldakse võrdlusmääraga tegelikku intressimäära, mida kõnealuste aktsionäride antud laenude eest makstakse.

Tabel 8

FLH tegelike ja võrdlusmäärade võrdlev ülevaade

Kuupäev	Tegelik intressimäär (%)				Võrdlusmäär (%)			
	Baasmäär	Riskimarginaal	Tasu	Summa	Baasmäär	Riskimarginaal	Tasu	Summa
13.12.2006	3,90	[…]	0	[…]	3,90	[…]	[…]	[…]
1.1.2008	4,73	[…]	0	[…]	4,73	[…]	[…]	[…]
1.1.2009	3,03	[…]	0	[…]	3,03	[…]	[…]	[…]
1.1.2010	1,25	[…]	0	[…]	1,25	[…]	[…]	[…]
1.1.2011	1,50	[…]	0	[…]	1,50	[…]	[…]	[…]
1.1.2012	1,94	[…]	0	[…]	1,94	[…]	[…]	[…]

(274) Turutava kohaselt tuleb krediidiriski vahetustehingute vahede alusel kehtestatud võrdlusmäära puhul võtta arvesse umbes […] baaspunkti suurust pangatasu ([53]). Konservatiivse hinnangu saamiseks lisati käesoleval juhul […] baaspunkti suurune pangatasu.

(275) Komisjon on seisukohal, et tabelis 8 toodud tulemused viitavad sellele, et laenud olid tõesti turutingimustega kooskõlas. Sellega seoses märgib komisjon, et kõigil aastatel – välja arvatud 2009. aastal – oli FLH tegelik määr võrdlusmäärast kõrgem. 2009. aasta madalaimat tegelikku intressi korvavad kõrgemad määrad aastatel 2010–2012, mil aktsionäride laenude mahud olid suuremad.

(276) Komisjon täheldab lisaks, et neid tulemusi kinnitasid ka Saksamaa punktides 3.3.1 ja 3.3.2 loetletud võrdluslaenud.

6.2.3. **Järeldus**

(277) Punktides 6.2.1 ja 6.2.2 esitatud kaalutluste valguses on komisjon seisukohal, et aktsionäride laenud anti FLH-le turutingimustel ja seega ei ole tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

([53]) Vt näiteks Oxera, Madalmaade vee-ettevõtjate kapitalikulude hinnangut, 2011 (lk 3), või Bloombergi andmeid võlakirjade emiteerimise tasude kohta.

6.3. FLH KASUKS TEHTUD KAPITALISÜSTIDES SISALDUV VÕIMALIK ABI

6.3.1. **Riigi vahendid ja riigiga seostatavus**

(278) Selleks et kõnealused meetmed kujutaksid endast riigiabi, tuleb neid rahastada riigi vahenditest ja meetmete toetamise otsus peab olema seostatav riigiga.

(279) Riigiabi mõiste laieneb igale otsesele või kaudsele soodustusele, mida rahastatakse riigi vahenditest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendav asutus talle riigi antud volituste alusel ([54]). ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on kohalike omavalitsuste vahendid riigi vahendid ([55]).

(280) Kohus on ka otsustanud, et meetme määratlemisel riigiabina ei ole oluline see, kas meetme võtab otse riik või tema poolt abi haldamiseks loodud või nimetatud avalik-õiguslik või eraõiguslik asutus ([56]).

(281) Käesoleval juhul eraldati vahendid asjaomastele meetmetele, st FLH kasuks tehtud kapitalisüstid osaliselt otse kohalike omavalitsuste (Sachsen-Anhalti, Freistaat Sachseni liidumaad ja asjakohased linnad ja omavalitsused) eelarvest ja osaliselt kohalike omavalitsuste eelarvest toetuse eraldamise kaudu, mis suunatakse MFAG kui vaheorgani kaudu FLH-sse. Sellega seoses märgib komisjon, et kohalikud omavalitsused reserveerisid MFAG kaudu suunatud vahendid FLH-sse ülekandmiseks.

(282) Seega oli riigil kogu asjassepuutuval perioodil otsene või kaudne kontroll kõnealuste vahendite üle. Komisjon on seega seisukohal, et asjakohaseid meetmeid rahastati riigi vahenditest. Otsuse nimetatud riigivahendid eraldada tegid riigiasutused, kuna FLH avalik-õiguslikud aktsionärid nõustusid kapitalisüstide võimaldamisega.

6.3.2. **Majanduslik eelis**

(283) Eelis ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on igasugune majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes, st riigi sekkumiseta ([57]). Oluline on vaid meetme mõju ettevõtjale ning mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk ([58]). Eelis on antud iga kord, kui ettevõtja finantsseisund on riigi sekkumise tagajärjel paranenud.

(284) Komisjon meenutab seejärel, et „riigi poolt tavapärastel turutingimustel otseselt või kaudselt ettevõtja käsutusse antud kapitali ei saa pidada riigiabiks" ([59]). Antud juhul peab komisjon selle kindlaksmääramiseks, kas Leipzigi/Halle lennujaama riiklik rahastamine andis FLH-le eelise, mida ei oleks tavapärastes turutingimustes saadud, võrdlema otseinvesteeringute toetusi ja kapitalisüste pakkuvate riigiasutuste ning pikaajalistest kasumiväljavaadetest lähtuva turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumist ([60]).

(285) Hindamises tuleks kõrvale jätta kõik lennujaama piirkonna majandusele positiivsed tagajärjed, kuna kohus on selgitanud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel on asjakohane küsimus, kas „eraaktsionär, arvestades kasumi saamise tõenäosust ning jättes kõrvale kõik sotsiaalsed, regionaalpoliitilised ja tööstusharu kaalutlused, sooviks samadel tingimustel osalust kõnealuses kapitalis" ([61]).

(286) Stardust Marine'i kohtuasjas sätestas kohus, et „uurimaks seda, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku ratsionaalsust ja seega hoiduda hinnangust, mis põhineb hilisemal olukorral" ([62]).

([54]) Kohtuasi C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (Stardust Marine) (EKL 2002, lk I-4397).
([55]) Otsus liidetud kohtuasjades T-267/08 ja T-279/08: Nord-Pas-de-Calais (EKL 2011, lk II-1999, punkt 108).
([56]) Kohtuasi 78/76, Steinike & Weinlig *vs.* Saksamaa (EKL 1977, lk 595), punkt 21.
([57]) Kohtuasjad C-39/94: Syndicat français de l'Express international (SFEI) jt *vs.* La Poste jt (EKL 1996, lk I-3547), punkt 60; ja C-342/96: Hispaania *vs.* komisjon (EKL 1999, lk I-2459), punkt 41.
([58]) Kohtuasi 173/73: Itaalia Vabariik *vs.* Euroopa Ühenduste Komisjon (EKL 1974, lk 709), punkt 13.
([59]) Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon, nn Stardust Marine'i kohtuasi (EKL 2002, lk I-4397), punkt 69.
([60]) Otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs.* komisjon („ALFA Romeo") (EKL 1991, lk I-1603), punkt 23; kohtuasjas T-296/97: Alitalia *vs.* komisjon (EKL 2000, lk II-3871), punkt 84.
([61]) Kohtuasi C-40/85: Belgia *vs.* komisjon (EKL 1986, lk I-2321).
([62]) Stardust Marine'i kohtuotsuse punkt 71.

(287) Lisaks otsustas kohus EDF-i kohtuasjas, et, „kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärgi tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et liikmesriik tegi enne eelise andmist või eelise andmise ajal niisuguse otsuse aktsionärina" ([63]).

(288) Et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet rakendada, peab komisjon asetama end aega, mil FLH-le riigi toetuse eraldamise otsus vastu võeti. Komisjon peab oma hinnangus samuti tuginema teabele ja eeldustele, mis olid kohalikele omavalitsustele kättesaadavad kapitalisüste käsitleva otsuse vastuvõtmise ajal.

(289) Saksamaa rõhutas ka, et taristu on vajalik töökohtade loomise seisukohast (5 106 töökohta sõltub otseselt lennujaamast). Komisjon täheldab aga, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte rakendamisel ei saa sotsiaalseid ja piirkondlikke kaalutlusi arvesse võtta.

(290) Konkreetsel juhul näib Saksamaa seoses taristu- ja taristuga seotud investeeringute puhul seadvat kahtluse alla turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavuse.

(291) Saksamaa väitis, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet ei saa rakendada transporditaristu suhtes, kuna ei ole võrreldavaid erainvestoreid. Saksamaa sõnul ei ole erainvestoreil huvi lennujaamade vastu, eriti siis, kui vaja on suuri investeeringuid. Sellega seoses teatas Saksamaa, et see tähendaks, et investeeringud, mida erainvestorid ei teeks, langeksid automaatselt riigiabieeskirjade reguleerimisalast välja.

(292) Komisjon ei saa selle Saksamaa seisukohaga nõustuda. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet ei saa välistada ainult seetõttu, et erasektor lennujaamataristu rahastamisega ei tegeleks. Majanduslikult raske olukord ei vabasta riigiosalusega investorit käitumast sama arukalt, kui erainvestor vastavas olukorras käituks. Sellega seoses märgib komisjon, et Euroopa Kohtu kohtupraktika on selgitanud, et sellisesse majandustegevusse investeerimine, millega turumajanduse tingimustes tegutsev investor ei tegeleks, sisaldab riigiabi elemente ([64]).

(293) Saksamaa ei arva, et FLH aktsionärid käitusid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, kui otsustasid lennujaama omakapitali suurendada ja arvestada aktsionäride laenud ümber kapitaliks. Komisjon märgib, et Saksamaa teatel suurendati kapitali ilma äriplaani ja pikaajaliste kasumiväljavaadeteta.

(294) Hoolimata projektist tulenevast ja sellega seotud suurest ebakindlusest, näiteks investeerimisprojekti pikaajalise (umbes 50 aastat) olemuse osas, ei olnud olemas ei eelnevat äriplaani ega kasumi aluseks olevate eelduste tundlikkusanalüüsi. See ei ole kooskõlas analüüsiga, mille ettevaatlik investor oleks nii suuremahulise projekti puhul teostanud.

(295) Komisjon leiab selle põhjal, et avalik-õiguslike aktsionäride ja MFAG kapitalisüstid FLH-sse andsid viimasele majandusliku eelise (mis puudutab toetuse seda osa, mis ei olnud seotud puhtalt avalikes huvides täidetavate ülesannetega, nagu on järeldatud punktis 6.1.2).

6.3.3. **Valikulisus**

(296) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses peab riigi meede soodustama „teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist". Seega on riigiabi mõistega hõlmatud vaid need meetmed, millega soodustatakse ettevõtjaid, kes said majandusliku eelise.

(297) Käesoleval juhul sai kapitalisüstidest kasu ainult FLH. Seega on meetme puhul selgelt tegemist valikulise rahastamisega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.3.4. **Konkurentsi moonutamine ja kaubavahetuse mõjutamine**

(298) Liikmesriigi antav abi kahjustab liidusisest kaubandust, kui see parandab ettevõtja seisundit võrreldes tema siseturu konkurentidega ([65]). Kapitalisüstidega antav majanduslik eelis tugevdab lennujaama käitaja majanduslikku seisundit, sest lennujaama käitaja saab alustada äritegevust ilma vältimatuid investeerimiskulusid kandmata.

([63]) Kohtuasi C-124/10 P: Euroopa Komisjon *vs.* Électricité de France (EDF) [2012], veel avaldamata, punkt 85.
([64]) Leipzigi/Halle kohtuotsuse punkt 115.
([65]) Kohtuasi T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon (EKL 1998, lk II-717).

(299) Nagu on hinnatud punktis 6.1.1, on lennujaama käitamine majandustegevus. Ühelt poolt on olemas konkurents lennujaamade vahel lennuettevõtjate ja asjaomase lennuliikluse (reisijate- ja kaubavedu) ligimeelitamiseks ja teiselt poolt lennujaamade käitajate vahel, kes võivad omavahel konkureerida konkreetse lennujaama käitamise õiguse nimel. Lisaks rõhutab komisjon, et lennujaamad, kes ei asu samas teeninduspiirkonnas ja asuvad eri liikmesriikides, võivad omavahel konkureerida, eelkõige ekspediitorite, lastilendudele spetsialiseerunud lennuettevõtjate ning ka reisijateveo ja tellimuslendude teostajate ligimeelitamisel.

(300) Üldkohus kinnitas, et Leipzigi/Halle lennujaam konkureerib lennujaamadega teistes liikmesriikides, eelkõige Brüsseli (Belgia) ja Vatry (Prantsusmaa) lennujaamadega ja seda eriti lastilendude valdkonnas ([66]). Lisaks teenindab Leipzigi/Halle lennujaam praegu ligikaudu 890 000 tonni lennulasti ja on seega suuruselt teine lastilendudega tegelev lennujaam Saksamaal.

(301) Saksamaa teatas seoses teiste lastilendudega tegelevate Saksamaa lennujaamadega, et Leipzigi/Halle lennujaama konkurents on piiratud, kuna Leipzigi/Halle lennujaama peamistel konkurentidel, Saksamaa suurimatel lastilennu keskustel (Maini-äärne Frankfurt, München ja Köln/Bonn) olid mahu- või öiste lendude piirangud.

(302) Saksamaa teatel ei olnud konkurentsi kattuvusi ka liidu teiste lastilendudega tegelevate lennujaamadega, nagu Brüssel ja Vatry. Vatry lennujaamaga seoses tõi Saksamaa esile, et tegemist oli väga väikese lennujaamaga ja et 2010. aastal oli Leipzigi/Halle lennujaama lastilendude maht rohkem kui 80 korda suurem Vatry lennujaama lastilendude mahust. Saksamaa väitis seoses Brüsseli lennujaamaga, et kui Leipzigi/Halle lennujaama lastilendude maht oli viimastel aastatel kasvanud, siis Brüsseli lennujaama maht kahanes samal perioodil. Lisaks seisis Brüsseli lennujaam Saksamaa teatel silmitsi öiste lendude oluliste piirangutega ja seega oli tema konkurents piiratud.

(303) Kolmandate isikute märkustest jäi komisjonile silma, et Leipzigi/Halle lennujaama kasutavad erinevad rahvusvahelised lennulastiettevõtjad, nagu Wirtschaftsallianz projekti SALIS raames, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring jne. Lisaks on Leipzigi/Halle lennujaam DHLi Euroopa keskus. Teatatud taristumeetmed hõlmavad lennujaamataristu edasist laiendamist, et teenindada suuremaid lennukeid ilma igasuguse maksimaalse lubatud stardimassi piiranguta. Sellega seoses täheldas komisjon, et lennujaam käitab kahte lennurada (lõuna- ja põhjapoolne rada pikkusega 3 600 meetrit).

(304) Eelpool öeldu alusel on komisjon seisukohal, et majanduslik eelis, mille FLH võib saada Leipzigi/Halle lennujaama taristu arendamise ja laiendamise eri projektide rahastamiseks antavatest kapitalisüstidest, tugevdab tema positsiooni võrreldes lennujaamateenuseid, eelkõige lastilende pakkuvate konkurentidega ELi turul.

(305) Seega on komisjon seisukohal, et uuritav riiklik abi moonutab konkurentsi või ähvardab seda moonutada ning mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.3.5. **Järeldus**

(306) Põhjendustes 278–305 esitatud kaalutluste valguses on komisjon seisukohal, et FLH-le kapitalisüstide vormis eraldatud riikliku rahastamise puhul on tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.4. ABI ÕIGUSPÄRASUS

(307) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 peab liikmesriik teatama kõikidest abi määramise või muutmise plaanidest ning ta ei tohi rakendada kavandatavaid meetmeid enne, kui kõnealuse teavitamismenetluse tulemusel on vastu võetud lõplik otsus.

(308) Kuna komisjon peab kapitalisüstid heaks kiitma ja need ei olnud veel FLH käsutusse antud, siis asub komisjon seisukohale, et Saksamaa on kinni pidanud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust ([67]).

6.5. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

6.5.1. **Kohaldatav õigusraamistik**

(309) Kuna FLH-sse tehtavate kapitalisüstide puhul on tegemist riigiabiga, siis peab komisjon uurima, kas põhjenduses 306 kindlaks tehtud abi on siseturuga kokkusobiv.

([66]) Leipzigi/Halle lennuvälja otsus, punkt 93, ja otsus 2008/948/EÜ, põhjendus 8.
([67]) Otsus kohtuasjas T-109/01: Fleuren Compost *vs.* komisjon (EKL 2004, lk II-127).

(310) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikega 3 nähakse ette mitu erandit lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud üldeeskirjast, et riigiabi ei ole siseturuga kokkusobiv. Kõnealust abi saab hinnata ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, milles sätestatakse, et: „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega", võib siseturuga kokkusobivaks pidada.

(311) Sellega seoses moodustavad 2014. aasta lennundussektori suunised aluse, mille põhjal võib lennujaamade abi vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c lubatavaks kuulutada.

(312) 2014. aasta lennundussektori suuniste kohaselt kohaldab komisjon käesolevates suunistes sätestatud põhimõtteid kõigi teatatud investeerimisabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse alates 4. aprillist 2014, isegi kui projektidest teatati enne nimetatud kuupäeva ([68]).

(313) Komisjon on põhjenduses 308 juba jõudnud järeldusele, et otsesed ja iga-aastased kapitalisüstid ei kujutanud endast ebaseaduslikku riigiabi enne 4. aprilli 2014.

(314) Käesoleval juhul täheldab komisjon siiski, et Leipzigi/Halle lennujaam on oma enam kui 800 000 tonniga lastilendudele spetsialiseerunud lennujaam. Komisjon täheldab veel, et kõnealused meetmed on seotud lennujaama laiendamisega selleks, et siseneda lastilennuturule.

(315) 2014. aasta lennundussektori suuniste punkti 22 kohaselt puuduvad komisjonil lastilendudele spetsialiseerunud lennujaamadele antava abi kokkusobivuse hindamisel veel piisavad kogemused, mis võimaldaksid koostada selle valdkonna konkreetsed kokkusobivuskriteeriumid. Seega selliste ettevõtjate kategooriate suhtes kohaldab komisjon 2014. aasta lennundussektori suuniste 5. jaos sätestatud ühiseid kokkusobivuspõhimõtteid, hinnates iga üksikjuhtumit eraldi.

6.5.2. **Kokkusobivuse hindamine**

(316) Hinnates, kas riigiabimeedet saab pidada aluslepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks, analüüsib komisjon üldiselt, kas meetme ülesehitus tagab selle, et kasulik mõju ühist huvi teeniva eesmärgi saavutamisele kaalub üles võimalikud negatiivsed mõjud kaubandusele ja konkurentsile.

(317) Riigiabi ajakohastamist käsitlevas teatises ([69]) kutsuti üles tegema kindlaks ja määratlema ühised põhimõtted, mida komisjon kohaldab, kui ta hindab kõikide abimeetmete kokkusobivust siseturuga. Abimeede loetakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt siseturuga kokkusobivaks tingimusel, et täidetud on järgmised kumulatiivsed tingimused:

a) panus ühist huvi pakkuva täpselt määratletud eesmärgi saavutamisse;

b) vajadus riigi sekkumiseks;

c) abimeetme asjakohasus;

d) ergutav mõju;

e) abi proportsionaalsus (piirdumine minimaalselt vajaliku abiga);

f) konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine;

g) abi läbipaistvus: vastavalt 2014. aasta lennundussektori suuniste punktile 8.2 peab liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja huvitatud üldsusel olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele.

6.5.2.1. Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

(318) Riigiabimeede peab olema suunatud ühistes huvides oleva eesmärgi täitmisele vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikele 3. Lennujaamadele antavat investeerimisabi loetakse harilikult ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele kaasa aitavaks, kui see i) suurendab liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele, ii) vähendab lennutranspordi ülekoormatust ELi suurtes sõlmlennujaamades või iii) aitab kaasa piirkondlikule arengule.

([68]) 2014. aasta lennundussektori suuniste punkt 173.

([69]) Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: ELi riigiabi ajakohastamine (COM(2012) 209 final).

(319) Käesoleva otsuse esemeks olevate kapitalisüstide eesmärk on lastilendudele spetsialiseerunud Leipzigi/Halle lennujaama taristumeetmete rahastamine. Saksamaa teatel on lastilendude sektor ja eelkõige kiirkullervedu üha kiiremini kasvav valdkond. Saksamaa teatas veel, et kolmes suures Saksamaa lastilendude keskuses – Maini-äärses Frankfurdis, Münchenis ja Kölnis/Bonnis – on öistele lendudele kehtestatud piirangud. Sellega seoses teatas Saksamaa, et Saksamaa Liitvabariigi halduskohtu 4. aprilli 2012. aasta kohtuotsuse kohaselt ei tohi Maini-äärse Frankfurdi lennujaamas enam toimuda öiseid lende. Sellest tulenevalt teatas Saksamaa, et FLH aitab Saksamaal leevendada läbilaskevõime kriitilist piiri seoses lastilendudega.

(320) Saksamaa teatas veel, et projekt kuulub üleeuroopalise liiklusteede võrgu 2004. aasta (kuni 2020. aastani ulatuva) ülevaatliku kava strateegiasse „ühenduse sõlmpunktiks" nimetatud lennujaama arendamiseks. Leipzigi/Halle lennujaam asub Kesk-Saksamaal (üleeuroopalise liiklusteede võrgu viie peamise liiklustee ja üleeuroopaliste koridoride lähedal) ning kahe kiirtee lõikepunktis, mis ühendavad omavahel nii Põhja- ja Lõuna-Euroopat (A9) kui ka Lääne- ja Ida-Euroopat (A14). Lisaks on sellel liiklusühendus nii raudtee- kui ka maanteevõrguga.

(321) Saksamaa teatab veel, et tänu oma asukohale Euroopa südames on lennujaamal ligi 7 miljoni inimesega turg 100 km raadiuses ning ühenduse tõttu raudtee- ja maanteevõrguga on sel suur kasvupotentsiaal. Nagu on osutatud põhjenduses 319, kasvab lastilendude sektor märkimisväärse kiirusega (rahvusvahelises reisijateveos oli keskmine kasv 2007.–2011. aastal ligikaudu 5,0 %, kaubaveos 4,3 %) ([70]). Kuid öise lennu piirangud panevad lennujaama tegelikule läbilaskevõimele piirid (vt põhjendus 319).

(322) Nagu on nimetatud põhjenduses 319, on oodata, et lennujaama lastilendude arv kasvab järk-järgult, kuid märkimisväärselt. Saksamaa märkis, et teiste lennujaamadega võrreldes suurenevad Leipzigi/Halle kasvumäärad pidevalt (2007. aastal töödeldi 101 364 tonni kaupa, 2008. aastal oli see arv aga kerkinud 442 453 tonnini, 2009. aastal 524 084 tonnini ja 2010. aastal 663 059 tonnini). Oma väidete täiendamiseks tõi Saksamaa esile, et lennulasti maht kasvas 2009. aastal 18,5 % ja 2010. aastal 26,5 %. Saksamaa väitel on oodata lastimahu edasist kasvamist. Sellega seoses selgitas Saksamaa, et 2020. aastaks prognoositakse umbes 820 000 tonni lennulasti ([71]). Saksamaa teatas aga, et nimetatud prognoos täidetakse juba 2015. aastal ([72]). Ka kaubavedudele ennustatakse kasvu, eelkõige teiste Saksamaa lennujaamade (st Maini-äärne Frankfurt jt) jätkuvaid öiste lendude piiranguid silmas pidades.

(323) Komisjon märgib, et projekti elluviimisel on kasulikud tagajärjed kogu piirkonnale ning see mõjutab positiivselt majanduslikku ja ühiskondlikku arengut. Saksamaa teatas ka, et lennujaamas tegutseb praegu 133 ettevõtjat, pakkudes 2010. aastal tööd kokku 5 106 inimesele (14,4 % kasv 2009. aastaga võrreldes). Saksamaa teatas veel, et investeerimisprojekt parandab piirkonna ühendusvõimalusi ning nii suureneb selle külgetõmbavus investorite ja turistide silmis. Komisjon märgib, et seda toetasid ka kolmandad isikud (vt punkt 4). Lisaks on projektil positiivne mõju tööhõivele, pidades silmas, et Leipzigi/Halle piirkonna töötuse määr (Sachseni piirkonnas 10,3 % ja Saksi-Anhalti piirkonnas 11,2 %) on oluliselt kõrgem riigi keskmisest (6,9 %).

(324) Komisjon võib seega lõpuks nentida, et taristu ehitamine ja kasutamine teenivad selgelt määratletud ühiste huvide eesmärki ning suure kaubaveo osatähtsusega lennujaama arendamine vastab piirkondlikke aspekte silmas pidades liidu asjaomasele poliitikale, nii et see lubatavuse kriteerium on praegusel juhul täidetud.

6.5.2.2. Riigi sekkumise vajadus

(325) Riigiabimeede peab olema suunatud olukorrale, mida abiga saab oluliselt parandada määral, mida turg ise ei suuda, näiteks kui abi võimaldab kõrvaldada turutõrget või lahendada võrdsete võimaluste või ühtekuuluvuse puudumisega seotud probleemi.

([70]) IATA prognoos reisijate- ja kaubaveoks aastatel 2007–2011, oktoober 2007.
([71]) Enne 2011. aastat tehtud prognooside alusel.
([72]) 2011. aasta prognooside alusel.

(326) Saksamaa teatas, et Leipzigi/Halle lennujaam kannatab ajaloolistest põhjustest tingitud investeeringute mahajäämuse käes. Saksamaa oli seisukohal, et rahastamine piirdus vajaliku ja seaduses ettenähtud miinimumiga, nii abi summa kui ka osakaalu osas. Lisaks puudutavad meetmed Saksamaa sõnul pikaajalisi taristuinvesteeringuid, mis aitavad rahuldada lennujaama vajadusi seoses kauba- ja reisijate transpordi tulevase suurenemisega. Saksamaa väitis, et meetmed ei ole ei suuruselt ega kuludelt ebaproportsionaalsed. Saksamaa teatas, et kulud on eelneva kavandamise ja kulude hindamise kaudu viidud miinimumtasemeni. Saksamaa arvamuse kohaselt ei ole riikliku rahastamise vähendamine võimalik, kuna nii suurt taristut ei ole võimalik lennujaama käitajate omavahenditest rahastada.

(327) Saksamaa esitas argumendi, et teenustest laekuvad tulud ei kata taristu ehitamise kulusid, ning põhjendas seda rahastamispuudujäägiga ja sekkumise puudumise hindamise abil.

(328) Komisjon jõuab järeldusele, et abi parandab investeerimisprojekti materiaalselt määral, mida turg ise ei suudaks, ning et seega on olemas riigi sekkumise vajadus.

6.5.2.3. Abimeetme asjakohasus

(329) Abimeede peab olema sobiv poliitiline vahend ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmiseks.

(330) Nagu on selgitatud punktis 6.5.2.2, näitas Saksamaa, et projekti rahastamine kapitalisüstidega on Leipzigi/Halle lennujaama taristu tingimuste parandamiseks kohane vahend. Mitte ükski vähem moonutav abivorm ei oleks taganud vajalike taristutööde rahastamist.

(331) Komisjon jõuab järeldusele, et kõnealune abimeede on sobiv poliitiline vahend.

6.5.2.4. Ergutav mõju

(332) Abi peab muutma asjaomaste ettevõtjate käitumist nii, et nad hakkavad tegelema lisategevusalaga, mida nad ilma abita ei teeks või teeks piiratult või muul viisil või muus kohas.

(333) Esiteks võib üksikute investeeringute töid alustada alles pärast abi andvale asutusele taotluse esitamist. Kui töid alustatakse enne abi andvale asutusele taotluse esitamist, ei loeta kõnealusele üksikule investeeringule antud abi siseturuga kokkusobivaks.

(334) Saksamaa teatas, et tööd ei alanud enne taotluse esitamist abi andvale asutusele. Seega võib komisjon järeldada, et kõnealune kriteerium on täidetud.

(335) Teiseks, lennujaama investeerimisprojekt võib olla ka iseenesest majanduslikult atraktiivne. Seetõttu tuleb kontrollida, kas riigiabita ei oleks investeeringut tehtud või ei oleks seda tehtud samas ulatuses. Kui see saab kinnitust, asub komisjon seisukohale, et abimeetmel on ergutav mõju.

(336) Ergutav mõju määratakse kindlaks vastupidise stsenaariumi analüüsi põhjal, milles võrreldakse kavandatava tegevuse ulatust koos abiga ja ilma selleta.

(337) Kui ei ole teada konkreetselt vastupidist, võib ergutava mõju olemasolu eeldada kapitalikulude rahastamispuudujäägi korral, st kui eelnevalt koostatud äriplaani alusel on võimalik tõendada, et positiivsete ja negatiivsete rahavoogude (sealhulgas põhivarasse tehtud investeeringute kulude) vahel on investeeringu eluea jooksul vahe nüüdispuhasväärtuse seisukohast ([73]).

(338) Käesoleval juhul esitas Saksamaa rahastamispuudujäägi arvutuse, mille kohaselt ulatus rahastamispuudujääk vähemalt 142,1 miljoni euroni (vt tabel 5 ja tabel 6). Lisaks näitab vastupidise stsenaariumi analüüs, et kui taristuinvesteeringuid oleks täielikult rahastatud laenude kaudu, siis ei oleks lennujaam suutnud vajalikku rahastust leida.

(339) Komisjon jõuab seega järeldusele, et investeerimisabil oli ergutav mõju.

([73]) See ei välista selle ettenägemist, et tulevane tulu võib hüvitada esialgse kahjumi.

6.5.2.5. Abi proportsionaalsus (võimalikult minimaalne abi)

(340) Abi tuleb piirata miinimumini, mis on vajalik lisainvesteeringute tekitamiseks või tegevuse ergutamiseks asjaomases piirkonnas.

(341) Selleks et lennujaamadele antav investeerimisabi oleks proportsionaalne, peab see piirduma lisakuludega (millest on maha arvatud lisatulud), mis tulenevad sellest, et võetakse ette toetatud projekt/tegevus alternatiivse projekti/tegevuse asemel, mille abisaaja oleks ette võtnud vastupidise stsenaariumi korral, st kui ta ei oleks abi saanud. Kui ei ole teada konkreetselt vastupidist, siis selleks et abisumma oleks proportsionaalne, peab see piirduma investeerimisprojekti kapitalikulude rahastamispuudujäägiga, mis määratakse eelnevalt koostatud äriplaani alusel kindlaks kui positiivsete ja negatiivsete rahavoogude (sealhulgas investeeringukulude) vahe nüüdispuhasväärtus investeeringu eluea jooksul. Investeerimisabi puhul peaks kõnealune äriplaan hõlmama vara majandusliku kasutamise ajavahemikku.

(342) Igal juhul ei tohi abi osakaal ületada investeerimisprojekti tegelikku rahastamispuudujääki.

(343) Nagu on öeldud punktides 6.5.2.2 ja 6.5.2.3, esitas Saksamaa teatatud projekti rahastamispuudujäägi täiendava arvutuse 142,1 miljoni euro ulatuses, et põhjendada abi 75 % osakaalu (vt tabel 6), eeldades, et kapitalisüstid tehakse investeeringute teostamisega samal ajal. Aga kuna kapitalisüstid tehakse alles pärast komisjonilt heakskiidu saamist 2014. aastal, siis on Saksamaa teatel rahastamispuudujääk 166,9 miljonit eurot ja abi põhjendatud osakaal 88,1 % (vt tabel 5).

(344) Kuna lastilendude puhul puudub abi maksimaalse lubatud osakaalu piirmäär, siis piirdub abi osakaal investeerimisprojekti rahastamispuudujäägiga. Komisjon võib seega järeldada, et abisumma on proportsionaalne ja piirdub miinimumiga.

6.5.2.6. Konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

(345) Abi negatiivne mõju peab olema piisavalt väike selleks, et meetme üldine mõju oleks positiivne.

(346) Igasuguste moonutuste täiendavaks piiramiseks peab lennujaam, sealhulgas igasugune investeering, millele abi antakse, olema avatud kõigile võimalikele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale. Läbilaskevõime füüsiliste piirangute korral tuleks eraldis teha asjakohaste, objektiivsete, läbipaistvate ja diskrimineerimist välistavate kriteeriumide alusel.

(347) Saksamaa teatas, et meetmete üldine mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele on positiivne. Sellega seoses kinnitas Saksamaa kõigepealt, et kõigil võimalikel kasutajatel (lennuettevõtjad ja lennulastiettevõtjad) on uuele taristule võrdne ja diskrimineerimist välistav juurdepääs.

(348) Teiseks teatas Saksamaa, et kõnealused taristumeetmed ei ole ekspansiivset laadi. Saksamaa teatas seoses võimaliku mõjuga Leipzigi/Halle lennujaama konkurentidele, et lennujaama vahetus läheduses asuvad lennujaamad ei ole spetsialiseerunud lastilendudele. Lisaks kinnitas Saksamaa seoses Altenburg-Nobitzi, Berlin Brandenburgi, Dresdeni, Erfurti, Hofi, Magdeburgi, Magdeburg-Cochstedti ja Praha lennujaamadega, et mõned neist lennujaamadest asuvad liiga kaugel, nad asuvad erinevates majanduspiirkondades, nende teeninduspiirkond on küllalt erinev või on tegemist väga väikeste lennujaamadega.

(349) Saksamaa teatas seoses teiste Saksamaa lastilendudega tegelevate lennujaamadega, et Leipzigi/Halle lennujaama konkurents on piiratud, kuna Leipzigi/Halle lennujaama peamistel konkurentidel, Saksamaa suurimatel lastilennu keskustel (Maini-äärne Frankfurt, München ja Köln/Bonn) olid mahu- või öiste lendude piirangud.

(350) Saksamaa teatel ei olnud konkurentsi kattuvusi ka teiste Euroopa lastilendudega tegelevate lennujaamadega, nagu Brüssel ja Vatry. Vatry lennujaamaga seoses tõi Saksamaa esile, et tegemist oli väga väikese lennujaamaga ja et 2010. aastal oli Leipzigi/Halle lennujaama lastilendude maht rohkem kui 80 korda suurem Vatry lennujaama lastilendude mahust. Saksamaa väitis seoses Brüsseli lennujaamaga, et kui Leipzigi/Halle lennujaama lastilendude maht oli viimastel aastatel kasvanud, siis Brüsseli lennujaama maht kahanes samal perioodil. Lisaks seisis Brüsseli lennujaam Saksamaa teatel silmitsi öiste lendude oluliste piirangutega ja seega oli tema konkurents piiratud.

(351) Seega võib komisjon jõuda järeldusele, et abi negatiivne mõju on piisavalt piiratud. Sellest lähtuvalt võib komisjon järeldada, et kokkusobivuse kriteerium on täidetud.

6.5.2.7. Abi läbipaistvus

(352) Saksamaale tuletatakse meelde eraldatud abi üksikasjade avaldamisega kaasnevaid läbipaistvusega seotud kohustusi, nagu on esile toodud 2014. aasta lennundussektori suuniste punktis 8.2.

6.5.3. **Järeldus**

(353) Seetõttu on komisjon seisukohal, et käesoleval juhul on kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohased kokkusobivuse ühised tingimused täidetud.

(354) Seoses läbiviidud hindamisega jõudis komisjon järeldusele, et kõnealune meede on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv seni, kuni see piirdub investeerimisprojekti rahastamispuudujäägi rahastamisega.

7. **JÄRELDUS**

(355) Punkti 6.1.1 järelduste valguses on FLH ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses „ettevõtja". Punktis 6.1.2 kirjeldatud hindamise kohaselt on komisjon seisukohal, et meetmeid M5 (uue tuletõrjedepoo ehitamine), M9 (tuletõrjevarustuse hankimine) ja M8 (kopteriväljaku rajamine) võib käsitada avalikes huvides täidetavate ülesannetena. Punktis 6.1.2 kirjeldatud hindamise kohaselt ei saa ülejäänud meetmeid vabastada liidu riigiabieeskirjadele vastavuse kontrollist.

(356) Punkti 6.2.1 kaalutluste kohaselt on komisjon seisukohal, et aktsionäride laenud anti FLH-le turutingimustel ja seega ei ole tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(357) Punktis 6.3 toodud kaalutluste valguses on komisjon seisukohal, et FLH-le kapitalisüstide vormis eraldatud riikliku rahastamise puhul on tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Kuna komisjon peab kapitalisüstid heaks kiitma ja need ei olnud FLH käsutusse antud, siis asub komisjon seisukohale, et Saksamaa on kinni pidanud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud keelust.

(358) Punktis 6.5 esitatud hindamise kohaselt on komisjon seisukohal, et käesoleval juhul on kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohased kokkusobivuse ühised tingimused täidetud. Seega jõudis komisjon järeldusele, et kõnealused meetmed on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivad seni, kuni need piirduvad investeerimisprojekti rahastamispuudujäägi rahastamisega.

(359) Komisjon märgib, et 17. juunil 2014 teatas Saksamaa komisjonile, et ta nõustub erandkorras sellega, et kõnealune otsus on vastu võetud inglise keeles,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Aktsionäride poolt ettevõtjale Flughafen Leipzig/Halle GmbH antud laenud ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

1. Niivõrd kuivõrd ettevõtjale Flughafen Leipzig/Halle GmbH tehtud kapitalisüstid katavad avalikes huvides täidetavate ülesannetega seotud kulusid, mis on lennuohutuse seaduse (LuftSiG) paragrahvi 8 lõike 3 kohaselt lennujaama käitaja jaoks rahastamiskõlblikud kulud, ning kopteriväljaku kulusid, ei ole tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

2. Niivõrd kuivõrd ettevõtjale Flughafen Leipzig/Halle GmbH tehtud kapitalisüstid piirduvad investeerimisprojekti rahastamispuudujäägi rahastamisega ja ei kata punktis 1 sätestatud avalikes huvides täidetavaid ülesandeid, on tegemist siseturuga kokkusobiva riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

3. Kui kapitalisüstide summa ületab summad, mis punktide 1 ja 2 kohaselt on siseturuga kokkusobivad, on tegemist siseturuga kokkusobimatu riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 23. juuli 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA