II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1469,

annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014,

valtiontuesta SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Saksa – Infrastruktuurihankkeiden rahoittaminen Leipzig/Hallen lentoasemalla (2)

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 5071)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ([1]),

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti pyytänyt asianomaisia esittämään huomautuksensa ([2]),

sekä katsoo seuraavaa:

1 MENETTELY

(1) Saksa ilmoitti oikeusvarmuuden vuoksi 12 päivänä huhtikuuta 2010 päivätyllä kirjeellä komissiolle suunnitelluista pääomanlisäyksistä Mitteldeutsche Flughafen AG:lle, jäljempänä 'MFAG', ja Flughafen Leipzig/Halle GmbH:lle, jäljempänä 'FLH'. Saksa ilmoitti komissiolle myös, että ilmoitettujen pääomanlisäysten toteuttaminen edellyttää sen hyväksyntää. Tällä välin hanke rahoitetaan osakaslainoin, jotka väitetään myönnetyn markkinaehdoin.

(2) Komissio pyysi ilmoitetuista toimenpiteistä lisätietoja (myös osakaslainojen ehdoista) kirjeillä, jotka oli päivätty 10 päivänä kesäkuuta 2010, 26 päivänä marraskuuta 2010 ja 3 päivänä maaliskuuta 2011. Saksa toimitti lisätietoja 29 päivänä syyskuuta 2010, 4 päivänä tammikuuta 2011 ja 26 päivänä huhtikuuta 2011.

(3) Komissio ilmoitti 15 päivänä kesäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätty menettely, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös', joka koskee FLG:lle myönnettyjä osakaslainoja ja pääomasijoituksia. Saksa esitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 15 päivänä elokuuta 2011.

(4) Menettelyn aloittamista koskeva komission päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([3]). Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa toimenpiteestä kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.

([1]) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 107 artikla ja 88 artiklasta 108 artikla. Kyseisten artiklojen määräykset ovat asiasisällöltään samat. Tässä päätöksessä viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksessa on tehty myös eräitä terminologiaa koskevia muutoksia, esimerkiksi "yhteisö" on korvattu "unionilla" ja "yhteismarkkinat" "sisämarkkinoilla". Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen mukaista terminologiaa.

([2]) EUVL C 284, 28.9.2011, s. 6.

([3]) Ks. alaviite 2.

(5) Komissio sai huomautuksia 34 asianomaiselta osapuolelta. Se toimitti nämä huomautukset Saksalle 21 päivänä marraskuuta 2011. Saksalle annettiin tilaisuus vastata näihin huomautuksiin kuukauden kuluessa. Komissio vastaanotti Saksan huomautukset 20 päivänä joulukuuta 2011.

(6) Komissio lähetti tietopyynnön 14 päivänä maaliskuuta 2012. Komissio vastaanotti Saksan vastauksen 26 päivänä huhtikuuta 2012.

(7) Komissio pyysi lisätietoja 15 päivänä toukokuuta 2012, 20 päivänä heinäkuuta 2012 ja 21 päivänä joulukuuta 2012. Saksa vastasi 28 päivänä kesäkuuta 2012, 10 päivänä syyskuuta 2012 ja 15 päivänä tammikuuta 2013 päivätyillä kirjeillä.

(8) Komissio hyväksyi 31 päivänä maaliskuuta 2014 vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat ([4]), jotka korvasivat vuoden 1994 ilmailusuuntaviivat ([5]) ja vuoden 2005 ilmailusuuntaviivat ([6]). *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus, jossa jäsenvaltioita ja muita asianomaisia kehotettiin esittämään huomautuksensa vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltamisesta tähän tapaukseen kuukauden kuluessa suuntaviivojen julkaisemisesta ([7]).

(9) Komissio pyysi 14 päivänä huhtikuuta 2014 lisätietoja, jotka koskevat yhteisten periaatteiden soveltamista tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointiin vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen perusteella. Saksa vastasi 19 päivänä toukokuuta 2014, 26 päivänä toukokuuta 2014, 10 päivänä heinäkuuta 2014 ja 11 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyillä kirjeillä.

(10) Saksa ilmoitti 17 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä hyväksyvänsä sen, että tämä päätös hyväksytään ja annetaan tiedoksi englannin kielellä.

2 TOIMENPITEIDEN KUVAUS

2.1 TUTKINNAN JA INFRASTRUKTUURIHANKKEEN TAUSTA

2.1.1 **Leipzig/Hallen lentoasema**

(11) Leipzig/Hallen lentoasema sijaitsee Sachsenin osavaltiossa Saksan keskiosassa. Lentoasemaa ylläpitää FLH ([8]), joka on MFAG:n ([9]) tytäryhtiö. MFAG on holdingyhtiö, jolla on neljä tytäryhtiötä (FLH, Dresden Airport GmbH ja PortGround GmbH).

(12) Saksan jälleenyhdistymisen jälkeen laadittiin lentoaseman kehittämistä koskeva yleissuunnitelma. Suunnitelmassa hahmoteltiin tulevaa kahden kiitotien järjestelmän rakentamista. Pohjoisen kiitotien rakentaminen hyväksyttiin vuonna 1997. Vuonna 2004 osakkaat päättivät rahoittaa eteläisen kiitotien rakentamisen ([10]).

(13) Sen jälkeen, kun eteläistä kiitotietä koskeva hanke aloitettiin vuonna 2007, DHL Express on siirtänyt kuljetustensa Euroopan keskuspaikan Brysselistä Leipzigiin. DHL Expressin lisäksi Leipzig/Hallen lentoasemaa käyttävät myös Lufthansa Cargo ja muutkin lentorahtiyhtiöt. Sen vuoksi Leipzig/Hallen lentoasema nousi vuonna 2011 Saksan toiseksi suurimmaksi rahtiliikenteen lentoasemaksi (Frankfurt/Mainin lentoaseman jälkeen). Taulukko 1 sisältää yhteenvedon matkustaja- ja rahtiliikenteen kehityksestä lentoasemalla vuodesta 2006.

([4]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3).
([5]) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltaminen valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).
([6]) Komission tiedonanto – Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1).
([7]) EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.
([8]) FLH:n pääosakas on Mitteldeutsche Flughafen AG, joka omistaa 94 prosenttia FLH:n osakkeista. Muut osakkeenomistajat ovat Sachsenin osavaltio, Nordsachsenin piirikunta ja Schkeuditzin kaupunki. FLH:lla ei ole yksityisiä osakkaita.
([9]) MFAG:n osakkaat ovat Sachsenin osavaltio (76,64 prosenttia), Sachsen-Anhaltin osavaltio (18,54 prosenttia), Dresdenin kaupunki (2,52 prosenttia), Hallen kaupunki (0,2 prosenttia) ja Leipzigin kaupunki (2,1 prosenttia). MFAG:llä ei ole yksityisiä osakkaita.
([10]) FLG:n julkisten osakkeenomistajien myöntämät pääomanlisäykset uuden eteläisen kiitotien rakentamisen rahoittamiseksi ja muut toimenpiteet, joiden suuruus on jopa 350 miljoonaa euroa ja joista päätettiin vuoteen 2006 mennessä, on jo arvioitu ja todettu sisämarkkinoille soveltuviksi Saksan toimenpiteistä DHL:n ja Leipzig/Hallen lentoaseman hyväksi 23 päivänä heinäkuuta 2008 tehdyssä komission päätöksessä 2008/948/EY (EUVL L 346, 23.12.2008, s. 1). Tästä syystä ne eivät kuulu tämän tutkimuksen piiriin.

Taulukko 1

Matkustaja- ja rahtiliikenteen kehitys Leipzig/Hallen lentoasemalla vuosina 2006–2013

Vuosi	Matkustajamäärän kehitys	Lentorahdin ja postipalvelujen kehitys tonneina	Lennot (rahti ja matkustajat)
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

Lähde: Leipzig/Hallen lentoasema (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2 **Yleiskatsaus infrastruktuuri-investointiohjelmaan**

(14) Osakaslainoilla ja pääomanlisäyksillä on tarkoitus rahoittaa infrastruktuuria ja infrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä, joista taulukko 2 sisältää yhteenvedon ja joiden kokonaismäärä on 255,6 miljoonaa euroa.

Taulukko 2

Yleiskatsaus Leipzig/Hallen lentoaseman infrastruktuuri-investointiohjelmaan

Numero	Kuvaus	Budjetoidut/ odotettavissa olevat kustannukset (euroina)
M1	Maanhankinta/uudelleensijoittaminen/meluntorjunta/maisemanhoidon suunnittelu	[…] (*)
M2	Moottorien testirakenne	(…)
M3	Rullaustie ja rullasilta E7	(…)
M4	Pohjoisen lentoonlähtö- ja laskeutumiskiitotien pidentäminen: suunnittelukustannukset	(…)
M5	Alueen raivaus valmistautumiseksi Victor-rullaustien ja uusien paloasemarakennusten/monikäyttölentokonehallin rakentamiseen	(…)
M6	Rinnakkainen Victor-rullaustie	(…)
M7	Uudet jäänpoistoalueet	(…)
M8	Helikopterikenttä	(…)
M9.1 –M9.4	Lisätoimenpiteet infrastruktuurin kehittämiseksi: Tarkistuspisteen I uudelleenrakentaminen Tarkoituksenmukainen turvallisuuspalvelujen rakennus Teknisen kaluston hankinta Eläinsuoja	(…)

Numero	Kuvaus	Budjetoidut/ odotettavissa olevat kustannukset (euroina)
M10	Meluntorjunnan lisätoimenpiteet	(…)
M11	Kaakkoisen vyöhykkeen maaliikennealueen kehittäminen, vaihe I	(…)
M12	Eteläisen laajentamisen kaavoitusmenettely	(…)
M13	Pohjoisen asematason laajentaminen	(…)
M14	Itäisen asematason laajentaminen	(…)
M15	Infrastruktuurin mukauttaminen	(…)
M16	Lisätoimenpiteet infrastruktuurin kehittämiseksi: Pohjoisen vyöhykkeen lentokonehallin laajentaminen (M16.1) Uuden ilmailuterminaalin ja pienten ilma-alusten hallin rakentaminen (M16.2)	(…)
	Yhteensä	**255,625 miljoonaa**

(*) Kuuluu salassapitovelvollisuuden piiriin.

(15) M1 – Laajamittaiset meluntorjuntatoimenpiteet (mukaan lukien maanhankinta, uudelleensijoittaminen, maisemanhoidon suunnittelu): eteläisen kiitotien ja asematasojen kaavoituksen hyväksymispäätöksen ([11]) mukaan Leipzig/Hallen lentoasemalla on toteutettava meluntorjuntatoimenpiteitä yöajan suoja-alueella. Yöajan suoja-alueen oli alun perin tarkoitus kattaa noin 211 km^2, jolla sijaitsee noin 6 000 asuntoa. Helmikuun 2009 lopussa toteutetun uudelleenlaskennan perusteella alkuperäistä suoja-aluetta on laajennettava kattamaan noin 4 000 asuntoa lisää.

(16) M2 – Moottorien testirakenne: Leipzig/Hallen lentoasemalle rakennettiin vuosina 2007–2008 uusi moottorien testirakenne. Leipzig/Hallen lentoasema toimii 24 tuntia vuorokaudessa, joten sen on tarjottava mahdollisuudet ilma-alusten moottorien testaamisen päivisin ja öisin. Moottorien testirakenne on suunniteltu suljetuksi rakenteeksi melupäästöjen rajoittamiseksi.

(17) M3 – Rullaustie ja rullasilta E7: nykyisiin rullausteihin ja rullasiltoihin kohdistuvan paineen vähentämiseksi ja jotta onnettomuus- tai toimintahäiriötapauksissa on käytettävissä vaihtoehto, lentoaseman itäosaan rakennettiin rullaustie ja rullasilta E7. Teknisistä syistä tämä infrastruktuurihanke jakautuu kolmeen osaan: rullasilta ([12]), rullaustie ja tekniset laitteet (valaistus). Hankkeen toteutus käynnistyi vuonna 2008.

(18) M4 – Pohjoisen lentoonlähtö- ja laskeutumiskiitotien pidentäminen nykyisestä 3 600 metristä 3 800 metriin (suunnittelukustannukset): pohjoisen kiitotien pidentämisellä on tarkoitus varmistaa, että rahtikoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino (MTOW) on suuri, voivat nousta ilmaan ilman hyötykuormaan kohdistuvia rajoituksia. Tämän infrastruktuurihankkeen suunnittelu aloitettiin vuonna 2008.

(19) M5 – Alueen raivaus aikataulun mukaisesti Victor-rullaustien, uuden paloasemarakennuksen ja monikäyttölentokonehallin I rakentamista varten: paloasema ja monikäyttölentokonehalli on purettava ja rakennettava uudelleen. Monikäyttölentokonehallin I ja paloaseman rakennustyöt alkoivat toukokuussa 2009. Uutta monikäyttölentokonehallia on tarkoitus käyttää talvikauden palvelujen kaluston säilyttämiseen. Lisäksi rakennetaan uudet palokunnan koulutustilat.

([11]) Eteläisen lentoonlähtö- ja laskeutumiskiitotien sekä asematasojen kaavoituksen hyväksymispäätöksen teki asiasta vastaava Saksan suunnitteluviranomainen 4 päivänä marraskuuta 2004, ja päätöstä muutettiin ensimmäisen kerran 9 päivänä joulukuuta 2005.

([12]) Leipzig/Hallen lentoasemalla on kaksi rullaustietä, jotka risteävät liikenneväylien kanssa (A14-moottoritie, suurnopeusrata, neliväyläinen valtatie). Tämän vuoksi rullausteitä varten on rakennettava siltoja.

(20) M6 – Rinnakkainen Victor-rullaustie: ilmoituksen mukaan Victor-rullaustien rakentaminen kahden olemassa olevan rullaustien väliin on keskeisen tärkeää, jotta voidaan lisätä Leipzig/Hallen lentoaseman kapasiteettia yleensä ja lentoaseman lounaisosassa ruuhka-aikoina sekä itätuulen vallitessa.

(21) M7 – Uudet jäänpoistoalueet: uusia jäänpoistoalueita tarvitaan sen varmistamiseksi, että ilma-alusten jäänpoisto pystytään hoitamaan sujuvasti ja vältetään epätarkoituksenmukaisesta infrastruktuurista johtuvat viivästykset.

(22) M8 – Helikopterikenttä: Leipzig/Hallen lentoasemalle perustettiin vuosina 2008–2009 helikopterikenttä mukauttamalla pintarakennetta ja rajaamalla se muusta alueesta; sitä käytetään lentopelastus- ja hätäoperaatioiden tukikohtana.

(23) M9.1 – Tarkistuspisteen I uudelleenrakentaminen: tarkistuspiste 1 on rakennettava uudelleen, jotta se on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002 ([13]) mukainen. Siitä tulee tukikohta kaikille lentoaseman turvaamiseen liittyville organisatorisille toiminnoille (kulkulupien ja avainten hallinta, turvallisuuskoulutus, johtotehtävät), valvonnalle (esimerkiksi henkilöiden ja rahdin) ja turvallisuuspalveluille (esim. vierailijapalvelut, vip-henkilöt).

(24) M9.2 – Tarkoituksenmukainen turvallisuuspalvelujen rakennus: uutta turvallisuuspalvelujen rakennusta käyttävät liittovaltion poliisi, alueellinen poliisi, tulli ja Saksan sääpalvelu.

(25) M9.3 – Teknisen kaluston hankinta: uuteen infrastruktuuriin mukautumiseksi Leipzig/Hallen lentoaseman on hankittava myös lisää talvikauden huoltokalustoa ja palontorjuntakalustoa. Lentoasemaa ympäröivään aitaan on lisäksi asennettava ilmaisimet ja digitaaliset videovalvontalaitteet, joissa on älykäs liiketunnistus.

(26) M9.4 – Eläinsuoja: hanke koskee erillisen, eläinlääkinnällisillä laitteilla varustetun rakennuksen rakentamista lentoasemalle eläinten kolmansista maista tuontia ja kolmansiin maihin vientiä varten.

(27) M10 – Meluntorjunnan lisätoimenpiteet: kun otetaan huomioon erityisesti ennakoitu lentorahtiliikenteen kasvu Leipzig/Hallen lentoasemalla, meluntorjunnan lisätoimenpiteiden (ja siihen liittyvien töiden) odotetaan olevan tarpeen keskipitkällä aikavälillä lentoaseman laajentuessa.

(28) M11 – Kaakkoisen vyöhykkeen maaliikennealueen kehittäminen, vaihe I: Leipzig/Hallen lentoaseman nykyisten maaliikennealueen tilojen (lentokonehalli ja toimintaa tukeva rakennus) itäpuoleen yhteydessä oleville alueille on tarkoitus asentaa kattava sähkö- ja vesihuolto, jätevesihuolto ja sadeveden viemäröinti vuoteen 2010 mennessä; työt aloitettiin vuonna 2008. Kun nykyinen lentorahdin siirtorahtiterminaalin liikenneympyrä on kytketty julkiseen tieverkostoon, on toteutettava lisää meluntorjuntatoimenpiteitä.

(29) M12 – Eteläisen laajentamisen kaavoitusmenettely: Leipzig/Hallen lentoaseman eteläistä kiitotietä (3 600 metriä) ja asematasoa on tarkoitus jatkaa pitkällä aikavälillä. Tämä edellyttää kaavoitusmenettelyä.

(30) M13 – Pohjoisen asematason laajentaminen: vuoteen 2020 mennessä suunnitellaan rakennettavaksi 12 seisontapaikkaa lisää. Terminaalien kehittäminen lentokentän pohjoisosassa mahdollistaa lentotoiminnan tasaisemman jakautumisen kahden kiitotien välillä.

(31) M14 – Itäisen asematason laajentaminen: itäisen asematason rajaa on tarkoitus siirtää etelään, jotta varmistetaan tarvittavat esteettömät alueet kiitotietoimintoja varten. Lisäksi asemataso on yhdistettävä rullaustiejärjestelmään ja jäänpoistopisteisiin.

(32) M 15 – Infrastruktuurin mukauttaminen: pohjoisen vyöhykkeen terminaalitiloja on mukautettava, jotta voitaisiin ottaa huomioon uusi pohjoiselle vyöhykkeelle rakennettu asemataso ja rahtitoimintojen siirtäminen tälle vyöhykkeelle. Tätä varten lentokonehallia ja tarvittavia lisätoimintoja on mukautettava luokan F ilma-aluksia varten.

(33) M16.1 – Pohjoisen vyöhykkeen lentokonehallin laajentaminen: tähän kuuluu uuden asematason rakentaminen pohjoiselle vyöhykkeelle, mihin sisältyy myös rahtitoimintojen siirtäminen tälle vyöhykkeelle sekä huoltoa varten tarkoitettujen seisontapaikkojen perustaminen.

([13]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä (EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1).

(34) M16.2 – Uuden ilmailuterminaalin ja pienten ilma-alusten hallin rakentaminen: on tarpeen rakentaa uusi ilmailuterminaali ja pienten ilma-alusten halli. Entinen ilmailuterminaali purettiin uutta eteläistä kiitotietä rakennettaessa.

2.2 TUTKITTAVANA OLEVAT TOIMENPITEET JA MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN PERUSTEET

(35) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä tutkittiin seuraavia investointihankkeen rahoitusta koskevia toimenpiteitä (toisin sanoen infrastruktuuria koskevia ja siihen liittyviä toimenpiteitä) Leipzig/Hallen lentoasemalla:

i) FLH:lle myönnetyt osakaslainat, joiden yhteismäärä on mahdollisesti jopa 255,6 miljoonaa euroa (”väliaikaisrahoitus, joka on osittain jo otettu käyttöön”);

ii) FLH:lle myönnetyt pääomanlisäykset, joiden yhteismäärä on jopa 255,6 miljoonaa euroa.

(36) Komissio esitti ilmoitettujen infrastruktuuritoimenpiteiden osalta epäilyjä sen suhteen, voitiinko ne todella katsoa yleisen edun piiriin kuuluviksi toiminnoiksi, ja näin ollen myös sen suhteen, että niiden rahoitus ei olisi valtiontukea.

(37) Komissio päätteli, että osakaslainat ja pääomanlisäykset MFAG:lle eivät ole valtiontukea, koska ne molemmat on tarkoitus siirtää FLH:lle. MFAG:ta voidaan pitää ainoastaan välineenä, jolla siirretään varoja FLH:lle, eikä näin ollen varsinaisena tuensaajana.

2.2.1 **Osakaslainat FLH:n hyväksi**

(38) Infrastruktuurihankkeet ja infrastruktuuriin liittyvät hankkeet on aluksi rahoitettu osakaslainoina, jotka muutetaan pääomaksi vasta, kun komissio antaa hyväksyntänsä näille rahoitustoimenpiteille. FLH:lle myönnettyjen osakaslainojen kokonaismäärä vuosina 2006–2011 ([14]) oli […] miljoonaa euroa.

(39) Vuosina 2006–2008 myönnettyjen osakaslainojen ehdot määritettiin Sachsen LB:n ja MFAG:n välisen lainasopimuksen perusteella. Lainojen peruskorko on kolmen kuukauden Euribor korotettuna […] peruspisteen riskimarginaalilla. Vuoden 2009 osalta lainojen peruskorko on kolmen kuukauden Euribor korotettuna […] peruspisteen riskimarginaalilla. Vuoden 2010 osalta lainojen peruskorko on kolmen kuukauden Euribor korotettuna […] peruspisteen riskimarginaalilla.

Komission alustava arvio tuen olemassaolosta

(40) Komissio totesi FLH:lle myönnettyjen osakaslainojen tukiluonteen osalta epäilevänsä, myönnettiinkö FLH:n osakaslainat ehdoilla, jotka olisi voinut tavallisesti saada markkinoilta. Erityisesti vertailukelpoisten lainasopimusten osalta komissio esitti epäilyjä siitä, voidaanko luotettavana markkinaviitearvona pitää sähköpostitse esitettyjä alustavia ehdotuksia, joihin ei liity tarkoitusta tehdä oikeudellisesti sitovaa lainasopimusta, arviointia maksukyvyttömyyden todennäköisyydestä eikä vakuuksia.

(41) Koska markkinaviitearvoa ei voitu määrittää, komissio käytti arvionsa perustana vuonna 2008 annetussa viitekorkotiedonannossa ([15]) esitettyä korvaavaa indikaattoria. Koska FLH:lla ei ollut luottoluokitusta ja vakuuksia, FLH:n osakaslainojen ehdot vaikuttivat suotuisammilta kuin komission vuonna 2008 annettua viitekorkotiedonantoa soveltamalla määrittämä korvaava indikaattori.

(42) Mahdollinen tukiosuus muodostuu markkinakoron ja todellisen koron välisestä erotuksesta.

2.2.2 **FLH:lle myönnetyt pääomanlisäykset**

(43) FLH:lle myönnetyille pääomanlisäyksille, jotka on tarkoitettu rahoittamaan infrastruktuuria ja siihen liittyviä toimenpiteitä (ks. taulukko 2), on saatava komission hyväksyntä. Näin ollen vasta tuen hyväksymisen jälkeen FLH:n osakaslainat on tarkoitus muuntaa omaksi pääomaksi.

(44) Rahoituksen kokonaismäärä, jonka tarkoituksena on korvata infrastruktuurin ja infrastruktuuriin liittyvien hankkeiden kustannukset, on 255,6 miljoonaa euroa. Yhteensä 240,3 miljoonaa euroa on tarkoitus tallettaa MFAG:n pääomavaraukseen, ja ne kohdennetaan siirrettäviksi edelleen FLH:lle sen pääoman korottamiseksi (ts. oman pääoman varannoksi). FLH:n osakkeenomistajat puolestaan lisäävät jäljelle jäävän määrän suoraan FLH:n pääomavaraukseen.

([14]) 1 päivään huhtikuuta 2011 saakka.

([15]) Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

(45) Saksan mukaan pääomanlisäykset toteutetaan ilman liiketoimintasuunnitelmaa tai pitkän aikavälin tuottavuusnäkymiä.

(46) Vaikka osa suunnitelluilla pääomanlisäyksillä rahoitettavista infrastruktuurihankkeista on jo aloitettu, julkinen osakas ilmoitti kussakin tapauksessa ennen hankkeiden käynnistymistä aikomuksestaan rahoittaa nämä toimenpiteet ennen töiden aloittamista. Varsinaisia pääomanlisäyksiä ei ole vielä tehty.

Komission alustava arvio tuen olemassaolosta

(47) Pääomanlisäysten tukiluonteen osalta komissio ilmoitti epäilevänsä, toimivatko FLH:n osakkaat markkinataloustoimijan tavoin, kun otetaan huomioon, ettei pitkän aikavälin kannattavuusodotuksia ollut laadittu. Tämän vuoksi komissio epäili, oliko mahdollista katsoa, ettei pääomanlisäysten yhteydessä ole kyse valtiontuesta.

2.2.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(48) Koska FLH:n osakaslainat ja sitä seuranneet pääomanlisäykset saattaisivat olla valtiontukea, komission oli tutkittava, voitiinko kyseinen tuki katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaksi. Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa on tiivistetty yhteiset periaatteet, jotka koskevat lentoasemainfrastruktuurin rahoittamiseen myönnetyn tuen arvioimista SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(49) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio päätteli, että tietyt vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa esitetyt kriteerit täyttyvät esillä olevassa asiassa. Komissio katsoi, että tuki vastaa selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta, erityisesti, koska se parantaa alueen yhteyksiä rahtiliikenteen osalta ja vaikuttaa myönteisesti paikalliseen kehitykseen. Komissio otti huomioon lentoaseman kehittämisen myönteiset tulevaisuudennäkymät ja päätteli, että lentoaseman käyttöä koskevat keskipitkän aikavälin näkymät ovat hyvät ja että infrastruktuuriohjelma on tarpeellinen.

(50) Komissio esitti kuitenkin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilyjä siitä, ovatko kyseiset infrastruktuuritoimenpiteet oikeassa suhteessa vahvistettuun tavoitteeseen. Lisäksi komissio ilmaisi huolensa siitä, etteivät kaikki käyttäjät mahdollisesti pääse käyttämään lentoasemaa tasavertaisella ja syrjimättömällä tavalla. Komissio totesi myös, että koska FLH rahtiliikenteeseen erikoistuneena lentoasemana kilpailee muiden jäsenvaltioiden lentoasemien kanssa, se ei voi tässä vaiheessa päätellä, että kaupan kehitykseen ei vaikuteta sellaisessa määrin, joka olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa. Lisäksi komissiolla oli tuen välttämättömyyttä ja oikeasuhteisuutta koskevia epäilyjä.

(51) Näin ollen komissio ilmaisi epäilynsä siitä, voidaanko ilmoitettujen toimenpiteiden rahoitusta pitää SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvana.

3 **SAKSAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

3.1 TUTKITTAVIEN TOIMENPITEIDEN TAUSTA

(52) Saksa aloitti huomautuksensa esittämällä lisäselvityksiä tutkittavien toimenpiteiden taustasta. Tässä yhteydessä Saksa vakuutti, että jo vuonna 1990 tehdyssä Saksan jälleenyhdistymistä koskevassa sopimuksessa määrättiin Leipzig/Hallen lentoaseman edelleenkehittämisestä. Saksan mukaan tuolloin laadittiin lentoaseman kehittämistä koskeva yleissuunnitelma ja päätettiin kahteen rinnakkaiseen kiitotiehen perustuvan järjestelmän luomisesta. Saksa selitti, että pohjoisen kiitotien rakentaminen hyväksyttiin vuonna 1997 ja sen toiminta käynnistyi vuonna 2000, kun taas eteläisen kiitotien rakentaminen hyväksyttiin vuonna 2004 ja sen toiminta käynnistyi vuonna 2007.

(53) Tätä taustaa vasten Saksa väitti, että rinnakkaisten kiitoteiden järjestelmän ja useiden suurten lentorahtiliikenteen harjoittajien toiminnan uudelleensijoittumisen vuoksi Leipzig/Hallen lentoasema oli pystynyt nousemaan Saksan toiseksi suurimmaksi lentorahdin keskukseksi. Saksa totesi, että vuodesta 2010 lähtien lentoasema oli voinut edistää asemaansa yhtenä tärkeimmistä uudelleenlastatun lentorahdin keskuksista Euroopassa. Saksa lisäsi, että lentoasemalla toimi tällä hetkellä 133 yritystä, jotka työllistivät vuonna 2010 yhteensä 5 106 henkilöä (kasvua 14,4 % vuodesta 2009).

(54) Saksan käsityksen mukaan lentoasema siis edistää taloudellista kehitystä alueella, ja sillä on merkittävä vaikutus alueen työllisyyteen. Saksa korostaa, että tämän vahvistaa myös tulojen ja lentoasemalla käsitellyn rahtimäärän kasvu: vuosina 2005–2009 FLH:n tuottamat tulot kasvoivat 47 miljoonasta eurosta 80 miljoonaan euroon. Rahdin

määrän osalta Saksa ilmoitti, että verrattuna muihin lentoasemiin Leipzig/Hallen kasvu on ollut jatkuvaa (vuonna 2007 käsiteltiin 101 364 tonnia rahtia, vastaava luku oli 442 453 tonnia vuonna 2008, 524 084 tonnia vuonna 2009 ja 663 059 tonnia vuonna 2010). Ilmoituksensa täydennykseksi Saksa totesi, että lentorahdin määrä kasvoi 18,5 prosenttia vuonna 2009 ja 26,5 prosenttia vuonna 2010. Saksan mukaan odotettavissa oli, että rahdin määrä kasvaisi edelleen. Tältä osin se tarkensi, että vuoteen 2020 mennessä oli tarkoitus käsitellä noin 820 000 tonnia lentorahtia ([16]). Saksa totesi, että tämä ennuste toteutuu kuitenkin jo vuoteen 2015 mennessä ([17]).

(55) Lisäksi Saksa totesi, että lentoaseman matkustajamäärä oli edellisinä vuosina kasvanut asteittain (1 988 854 matkustajaa vuonna 2002, mutta 2 723 748 matkustajaa vuonna 2007). Vaikka matkustajaliikenne on Saksan mukaan vähentynyt vuodesta 2007 (vain 2 352 827 matkustajaa vuonna 2010), se arvioi matkustajaliikenteen lisääntyvän keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä jälleen jopa 4,6 miljoonaan matkustajaan vuonna 2020.

(56) Saksa totesi, että toisin kuin monilla muilla unionin lentoasemilla, kuten Saksan kolmella suurimmalla rahtilentoasemalla (Frankfurt/Main, Köln/Bonn ja München), Leipzig/Hallen lentoasemalla kaupallisella lentorahtiliikenteellä on rajoittamaton yölentolupa. Saksan mukaan tämä on yksi syy siihen, että lentoasemalla on hyvät tulevaisuudennäkymät. Lisäksi Saksa huomautti, että Saksan liittovaltion korkein hallinto-oikeus (*Bundesverwaltungsgericht*) oli vahvistanut 4 päivänä huhtikuuta 2012 antamassaan tuomiossa Frankfurt/Mainin lentoasemaa, Saksan suurinta lentorahdin keskusta, koskevan yölentokiellon. Saksan mukaan lähdöt ja saapumiset ovat näin ollen kokonaan kiellettyjä Frankfurt/Mainin lentoasemalla klo 23:00–5:00.

(57) Saksa esitti myös, että FLH ei voinut rahoittaa suunniteltuja infrastruktuuritoimenpiteitä omista varoistaan. Tässä yhteydessä Saksa painotti sitä, että entisen Saksan demokraattisen tasavallan ajalta kasautuneen investointitarpeen vuoksi lentoasema joutui tekemään investointeja paljon lyhyemmässä ajassa kuin Saksan länsiosissa sijaitsevat lentoasemat. Saksan mukaan varsinkaan lyhyen aikavälin huomattavia investointeja ei voida rahoittaa FLH:n omista varoista, koska investointien suuruuden (225,6 miljoonaa euroa) ja lentoaseman vuotuisten tulojen (80 miljoonaa euroa vuonna 2009) välillä vallitsee huomattava ero.

3.2 TALOUDELLISEN TOIMINNAN JA YLEISEN EDUN PIIRIIN KUULUVIEN TOIMINTOJEN KÄSITE

3.2.1 **Taloudellisen toiminnan käsite ja valtiontukisääntöjen sovellettavuus lentoasemainfrastruktuuriin**

(58) Saksa muistutti aluksi, että se ei ollut komission kanssa samaa mieltä siitä, että lentoasemien infrastruktuurin rakentaminen on taloudellista toimintaa. Näin ollen Saksa esitti, että ilmoitetut toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(59) Saksa katsoi, ettei SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yrityksen käsitettä voida soveltaa lentoasemiin ainakaan niiden infrastruktuurin rahoituksen osalta. Saksa korosti, että lentoasemien infrastruktuurin rakentaminen ei ole taloudellista toimintaa, vaan pikemminkin yleinen liikenne-, alue- ja talouspoliittinen toimenpide. Se viittasi vuoden 1994 ilmailusuuntaviivojen 12 kohtaan, jossa todetaan, että ”infrastruktuurin […] rakentaminen tai laajentaminen on yleisluonteinen talouspoliittinen toimenpide, jota komissio ei voi valvoa perustamissopimuksen valtiontukisääntöjen nojalla. Infrastruktuurien kehittämistä koskevat päätökset eivät kuulu tämän tiedonannon soveltamisalaan”. Saksan mukaan vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa tätä kohtaa ei korvattu.

(60) Lisäksi Saksa väitti, että lentoasemien infrastruktuurin rakentaminen ei ole taloudellista toimintaa, koska yksityinen sijoittaja ei harjoittaisi tällaista toimintaa. Saksa totesi, että investoinnin ei ole mahdollista olla kannattava, koska rakennuskustannuksia ei voida periä lentoaseman käyttäjiltä lentoasemamaksuina. Saksan mukaan tämä johtuu siitä, että lentoasemamaksuille tarvitaan lentoaseman sijaintipaikan osavaltion lentoasemaviranomaisen hyväksyntä, eikä yksityisillä sijoittajilla ole mahdollisuutta vaikuttaa näiden maksujen määrään. Saksan mukaan lentoaseman pitäjä ei siten voi määrittää näitä maksuja vapaasti taloudellisten näkökohtien perusteella, vaan itse asiassa ne vahvistetaan ilman mitään yhteyttä investointikustannuksiin. Muihin kaupallisiin tarkoituksiin kuin lentoliikennetoimintaan vuokratuilla alueilla ei Saksan mukaan ole merkitystä.

(61) Saksa totesi lisäksi, että lentoasemilla on keskimääräistä suuremmat kiinteät kustannukset, jotka liittyvät infrastruktuuriin, kalustoon ja toimintaan. Lisäksi niiden toimintavapautta kaventavat tiukat oikeudelliset velvoitteet ja ehdot.

([16]) Ennen vuotta 2011 laadittu arvio.
([17]) Vuonna 2011 laadittu arvio.

(62) Saksa katsoi myös, että viittauksilla Aéroports de Paris -tuomioon ([18]) ja Leipzig/Halle -tuomioon ([19]) ei ole merkitystä. Aéroports de Paris -tuomion osalta Saksa väitti, että tuomio ei koske lentoasemien infrastruktuurin rakentamista vaan lentoasematoiminnan harjoittamista. Lisäksi Saksa katsoi, että Aéroports de Paris -tuomiossa ei käsitellä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun käsitteen 'yritys' tulkintaa, vaan se koskee SEUT-sopimuksen 102 artiklassa tarkoitettua määräävän aseman väärinkäyttöä koskevan kiellon rikkomista. Leipzig/Halle -tuomion osalta Saksa katsoi, että unionin yleisen tuomioistuimen tuomiolla ei ole vaikutusta ennakkotapauksena oikeuskäytännössä, koska siihen on haettu muutosta.

3.2.2 **Yleisen edun piiriin kuuluvat toiminnot**

(63) Saksa katsoi, että vaikka infrastruktuuritoimenpiteiden rahoitukseen oli sovellettava valtiontukisääntöjä, se ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, koska infrastruktuuritoimenpiteiden rahoitus oli pääasiallisesti välttämätöntä ja oikeasuhteista kustannusten korvaamista sellaisten tehtävien suorittamisesta, jotka kuuluvat valtion toimivaltuuksien piiriin. Saksa väitti tältä osin, että vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen mukaan toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä siten kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

(64) Saksan mukaan yleisen edun piiriin kuuluvien tehtävien suorittamisen yhteydessä komission päätöskäytännössä tehdään jako vähintään seuraaviin turvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä koskeviin luokkiin: lentoliikenteen suojeleminen ulkoisilta uhkilta, kuten kaappauksilta ja muilta lentoliikenteeseen kohdistuvilta väkivallanteoilta, lentoliikenteen suojelu operatiivisilta riskeiltä ja kolmansien suojelu lentoliikenteen toiminnan aiheuttamilta vaaroilta. Saksa katsoi, että lentoliikenteen suojaamiseksi operatiivisilta riskeiltä lentoaseman pitäjällä on velvollisuus kunnostaa, uudenaikaistaa ja laajentaa lentoasemainfrastruktuuria toimintaan liittyvien vaarojen torjumiseksi. Saksa totesi, että kolmas toimenpiteiden luokka kattaa yleensä kolmansien osapuolten suojelemisen lentomelulta ja muilta haitallisilta ympäristövaikutuksilta.

(65) Kyseessä olevista infrastruktuuritoimista Saksa totesi, että niissä oli pääasiassa kyse korvauksesta yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen suorittamisesta, koska toimenpiteillä suojattiin kolmansia osapuolia lentoliikenteen toiminnan aiheuttamilta vaaroilta.

(66) Meluntorjunnan osalta Saksa ilmoitti, että kaavoitusmenettelyn yhteydessä edellytetään toimenpiteitä noin 10 000 talon osalta. Saksa totesi, että äskettäin muutetun lentomelun torjuntaa koskevan lain (*Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, FluglärmG*) säännösten mukaan meluntorjuntatoimenpiteet kattaisivat vain 78 km^2:n alueen, jolla sijaitsee noin 3 000 taloa, ja niistä aiheutuvat kustannukset ovat yhteensä […] miljoonaa euroa. Saksan mukaan FLH ei kuitenkaan hyötynyt tästä lentomelun torjuntaa koskevan lain muutoksesta, vaan siihen sovelletaan edelleen laajempaa suoja-aluetta. Saksa väitti tältä osin, että Leipzig/Hallen lentoasemalle aiheutuu huomattavasti suuremmat kustannukset kuin sen kilpailijoille (Saksassa ja unionin ulkopuolella).

(67) Lisäksi lentoasema osti pahasti melusta kärsivien asukkaiden kiinteistöjä ja maksoi heille korvauksia. Saksa totesi myös, että lentoasema toteutti joitakin luonnonsuojelutoimia kompensoidakseen rakentamistoimintaansa. Saksan mukaan tarkoituksena oli ehkäistä tai vähentää lentomelun ja rakennustöiden vaikutuksia kolmansiin osapuoliin, minkä vuoksi se oli yleisen edun piiriin kuuluva toiminto. Saksa katsoo, että kolmansien osapuolten suojelu melulta, erityisesti lentomelulta, oli eräs valtion perustavanlaatuisista virallisista velvollisuuksista ja tehtävistä.

(68) Saksa väitti lisäksi, että moottorimelun testauslaitteisto, M2, oli yleisen edun piiriin kuuluva toimenpide. Se totesi, että eteläisen kiitotien rakentamisesta tehdyn kaavoituksen hyväksymispäätöksen yhteydessä asetetut melun raja-arvot pystyttiin täyttämään päiväsaikaan (klo 6:00–22:00) ilman suljettua moottorintestausrakennetta. Saksan mukaan 31 päivänä heinäkuuta 2007 myönnetyn toimiluvan mukaisesti lentoaseman oli kuitenkin suoritettava testit suljetussa moottorintestausrakenteessa myös päiväsaikaan. Lisäksi Saksa totesi, että moottorien testausta tarvittiin ilma-alusten toiminnan turvallisuuden ylläpitämiseksi ja se ylittäisi lentomelun raja-arvot, jos se suoritetaan yöllä suljetun rakenteen ulkopuolella. Saksan mukaan sillä, että moottorien testauslaitteisto rakennetaan suljetuksi rakennukseksi, on tämän vuoksi tarkoitus suojella paikallisia asukkaita hyväksyttävän tason ylittävältä lentomelulta.

([18]) Asia T-128/98, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3929.

([19]) Yhdistetyt asiat T-443/08 ja T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH v. komissio (Leipzig-Halle -tuomio), tuomio 24.3.2011, Kok., s. II-1311.

(69) Toimenpiteestä M3 Saksa totesi, että näiden infrastruktuurin osien rakentaminen kuuluu yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin, koska se toteutettiin lentoliikenteen suojelemiseksi toimintaan liittyviltä vaaroilta. Riippumatta siitä, millaisia liikennemääriä on tarkoitus tulevaisuudessa käsitellä, nykyiset rullaustieyhteydet eivät aiemminkaan olleet riittävät takaamaan ilmaliikenteen turvallista ja sujuvaa käsittelyä. Lisäksi Saksa totesi, että uusi rullaustie tarjoaa palokunnalle hätäreitin itäiseltä paloasemalta lentoaseman pohjoiselle alueelle. Saksa katsoo, että vaikka valtiontukisääntöjä sovellettaisiinkin, on pidettävä mielessä, että osa näistä rullaustien kustannuksista liittyi valaistukseen. Valaistuksen osalta Saksa huomautti, että komissio oli jo todennut Memmingen-päätöksessään ([20]), että valaistus oli osa ilma-alusten ohjausta ja valvontaa, minkä vuoksi se voitiin luokitella yleisen edun piiriin kuuluvaksi toiminnoksi, joka ei kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

(70) Saksan mukaan myös toimenpide M4 on tarkoitus toteuttaa yleisen edun piiriin kuuluvan toiminnon hoitamiseksi, koska toimintavalmiudet ja turvallisuussyyt edellyttävät sen mahdollisuuden tarjoamista, että laajarunkoiset lentokoneet toimivat suurimmalla lentoonlähtöpainollaan tietyissä sääoloissa lisälentoonlähtömatkan turvin. Tämän lisäksi tarvitaan ylimääräinen jarrutusalue mahdollista keskeytettyä lentoonlähtöä varten.

(71) Toimenpiteestä M5 Saksa katsoo, että alueen raivaus ajallaan Victor-rullaustien rakentamista varten oli toteutettu yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen toteuttamiseksi, koska kyseinen rullaustie oli tarpeen toiminnan turvallisuuden takaamiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä turvallisuusriskien ja haitallisten ympäristövaikutusten torjumiseksi. Saksa totesi, että toisin kuin komissio väitti, Victor-rullaustien rakentamisen tarkoituksena ei ollut lisätä kapasiteettia ja välillisesti liikevaihtoa. Saksan mukaan se rakennettiin ainoastaan lentotoiminnan turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvistä syistä.

(72) Edelleen Saksan mukaan kahden uuden paloaseman rakentaminen toteutettiin yleisen edun piiriin kuuluvan toiminnon toteuttamiseksi, koska komission vakiintuneen käytännön mukaan toimenpiteitä, jotka koskevat paloturvallisuutta, etenkin lentoaseman paloasemarakennusten rakentamista ja toimintaa ja niihin liittyvän kaluston hankintaa, pidetään yleisen edun piiriin kuuluvina toimintoina. Saksa huomautti, että palontorjuntayksiköiden rakentaminen Saksan lentoasemilla on yleensä rahoitettu julkisesti.

(73) Saksan mukaan myös monikäyttölentokonehallin rakentamisessa oli kyse yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen toteuttamisesta, koska lentokonehallia käytettäisiin yksinomaan talvikauden huoltokaluston säilyttämiseen ja suojana hätätilanteen varalta. Saksa selosti, että tilojen tarjoaminen talvikauden huoltokaluston säilyttämiseen on valtion virallinen tehtävä, koska se takaa lentoaseman turvallisen toiminnan talvikaudella. Lisäksi Saksa totesi, että sen myötä lentoasema pystyi täyttämään lakisääteisen velvoitteensa hoitaa lentoaseman toimintaa jatkuvasti.

(74) Saksan mukaan hätäsuojan perustaminen kuuluu yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin, koska sen tarkoituksena on ihmishenkien suojeleminen. Saksa lainasi ICAO:n sääntöjä, joiden mukaan lentoasemien pitäjien on tarjottava tilat loukkaantuneiden hoitoa ja ruumiiden varastointia varten hätätilanteessa. Lisäksi Saksan mukaan monikäyttölentokonehallissa voidaan majoittaa matkustajia, jotka eivät voi jatkaa matkaansa luonnonilmiöiden vuoksi (esim. tuhkapilvi vuonna 2010).

(75) Lisäksi Saksa korosti, että uuden lentokonehallin rakentaminen oli välttämätöntä, koska monikäyttölentokonehallin laajentaminen ei olisi sen aiemmassa sijaintipaikassa ollut mahdollista.

(76) Toimenpiteen M6 osalta Saksa viittasi toimenpiteen M5 yhteydessä esitettyihin perusteluihin. Lisäksi Saksa totesi, että Victor-rullaustien rakentamista oli lykätty.

(77) Saksan mukaan myös jäänpoistoalueiden laajentaminen (M7) toteutettiin valtion virallisten velvoitteiden täyttämiseksi, sillä tilat olivat tarpeen toiminnan turvallisuuden vuoksi ja ympäristöön liittyvistä syistä. Lisäksi Saksa selosti, että jäänpoistoalueita ei tarvita lisää riittävän kapasiteetin takaamiseksi liikenteen mahdollisesti kasvaessa, sillä Leipzig/Hallen lentoasema pystyi käsittelemään kasvavat liikennemäärät myös ilman ylimääräisiä jäänpoistoalueita.

([20]) Komission päätös, annettu 7 päivänä maaliskuuta 2007, valtiontukiasia N620/06, Saksa, Memmingen/Allgäun alueellinen lentoasema (EUVL C 133, 15.6.2007, s. 8).

Se väitti, että jäänpoistoalueiden laajentaminen todettiin tarpeelliseksi talvella 2008–2009 saatujen kokemusten perusteella. Saksan mukaan jäänpoistoalueiden laajentamisella taataan ilma-alusten sujuva jäänpoisto ja estetään lentoaseman riittämättömästä jäänpoistoinfrastruktuurista johtuvat viivästykset. Tältä osin Saksa totesi, että viivästykset puolestaan vaikuttaisivat kielteisesti ympäristöön, kuten kerosiinin kulutukseen, haitallisiin päästöihin ja meluun.

(78) Toimenpiteestä M8 Saksa totesi, että helikopterikentän rakentaminen helpottaa lentopelastustoimintaa lentoasemalla ja yleensä.

(79) Toimenpiteestä M9.1 Saksa totesi, että tarkistuspisteen I uudistaminen on ehdottoman välttämätöntä, kun otetaan huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008 ([21]). Saksa huomautti, että tämä uudistaminen on yleisen edun piiriin kuuluva toiminto ja että sen rahoitus rajoittui aiheutuneisiin menoihin.

(80) Lisäksi Saksa katsoo, että tarkoituksenmukaisen turvallisuuspalvelujen rakennuksen rakentaminen (M9.2) kuului yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin ja että rahoitus rajoittui aiheutuneisiin kustannuksiin. Saksa väitti, että uusi tarkoituksenmukainen turvallisuuspalvelujen rakennus edisti myös asetuksen (EY) N:o 300/2008 säännösten noudattamista ja oli tarpeen liittovaltion ja alueellisen poliisin, tullin ja Saksan sääpalvelun käyttötarkoituksia varten.

(81) Toimenpide M9.3 koski teknisen kaluston hankintaa, eli talvikauden kaluston ja palontorjuntakaluston lisäämistä sekä lentoasemaa ympäröivään aitaan asennettavia ilmaisimia ja digitaalisia videovalvontalaitteita. Kaikki kolme toimenpidettä olivat Saksan mukaan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja.

(82) Talvikauden uuden huoltokaluston osalta Saksa ilmoitti, että kaluston avulla kiitotiet pystytään puhdistamaan rinnakkain. Tämä takaa lentoaseman turvallisen toiminnan, joten kyseessä on yleisen edun piiriin kuuluva toiminto.

(83) Lisäksi Saksa huomautti, että Saksan lentoturvallisuuslain (*Luftsicherheitsgesetz, LuftSiG*), jolla pannaan täytäntöön asetus (EY) N:o 300/2008, 8 §:n mukaan lentoaseman ympärillä on oltava aita. Saksa korostaa, että komission vakiintuneen käytännön mukaan lentoasemien turvallisuusinfrastruktuuri, kuten alueen aitaaminen, on yleisen edun piiriin kuuluva toiminto.

(84) Toimenpiteestä M9.4 (eläinten kuljetusten yhteydessä käytettävä uusi rakennus ja sen eläinlääkinnälliset varusteet) Saksa ilmoitti, että myös tämän rakennuksen rakentaminen on yleisen edun piiriin kuuluva toiminto, koska sillä pyrittiin varmistamaan, ettei Saksaan ja muualle unioniin pääse eläintauteja tai muita sairauksia.

(85) Toimenpiteestä M12 Saksa totesi, että rahtiliikenteen kehittämiseksi edelleen ja onnettomuusriskin vähentämiseksi tarvittiin rakennuslupa.

(86) Toimenpiteistä M11 ja M13–M16 Saksa huomautti, että se ei väittänyt ilmoituksessaan, että nämä toimenpiteet toteutettiin, jotta voitaisiin huolehtia yleisen edun piiriin kuuluvista toiminnoista. Saksan mukaan näihin toimenpiteisiin kuului kaakkoisen vyöhykkeen maaliikennealueen kehittäminen, pohjoisen asematason laajentamisen, itäisen asematason laajentaminen, infrastruktuurin mukauttaminen pohjoisella vyöhykkeellä ja lisäinfrastruktuuritoimet pohjoisella vyöhykkeellä.

3.3 INFRASTRUKTUURIN RAHOITTAMINEN FLH:N OSAKASLAINOJEN AVULLA

3.3.1 **Rahoitusehdot**

(87) Saksa totesi kyseisten infrastruktuuritoimenpiteiden rahoituksesta, että toimenpiteet rahoitettiin osakaslainoilla, jotka myönnettiin tavanomaisin markkinaehdoin, eivätkä ne näin ollen ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Saksa huomautti, että näitä lainoja ei tähän mennessä ollut muunnettu omaksi pääomaksi ja että osakaslainojen muuntamiselle on saatava komission hyväksyvä päätös.

(88) Saksa selvensi, että lainoja myönnetään rakennustarpeiden mukaisesti ja että niiden kokonaismäärä muuttuu kuukausittain. Saksan mukaan laina-aika alkaa sinä päivänä, jona laina on maksettu. Saksa lisäsi, että kukin laina erääntyy sen vuoden lopussa (31 päivänä joulukuuta), jona se on myönnetty. Tässä yhteydessä Saksa totesi, että näitä lainoja pidennettiin tämän jälkeen edelleen yhdellä vuodella. Saksan mukaan laina-ajan useat pidennykset ovat mahdollisia niin pitkään, kunnes komissiolta saadaan pääomanlisäyksille odotettu hyväksyntä.

([21]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72).

(89) Saksa selosti lisäksi, että lainamäärä ja sen korot on maksettava erääntymispäivänä (eli kunkin vuoden 31 päivänä joulukuuta), mutta lainan kestoa voidaan pidentää yhdellä lisävuodella. Saksa selosti, että tämä mahdollisti lainan pidentämisen siihen saakka, että komissio tekee asiassa lopullisen päätöksen.

(90) Kunkin lainan koron Saksa selosti määräytyvän kunkin lainaerän myöntämishetkellä sovellettavan Euribor-koron perusteella, lisättynä riskimarginaalilla. Saksa toteaa, että jos laina myönnetään 1 päivänä heinäkuuta, sen laina-aika (vuoden loppuun asti) on kuusi kuukautta ja korko on yhteenlaskettu kuuden kuukauden Euribor ja riskimarginaali. Jos laina myönnetään 1 päivänä toukokuuta (laina-aika kahdeksan kuukautta vuoden loppuun saakka), viitekorkona käytettävä peruskorko lasketaan interpoloimalla kuuden kuukauden ja yhdeksän kuukauden Euribor-korko. Saksa selvensi lisäksi, että lainan jatkamisvuoden jälkeisestä tammikuusta alkaen lainan korko on 12 kuukauden Euribor lisättynä riskimarginaalilla. Saksa esitti yhteenvedon kertyneistä lainamääristä ja ehdoista, ja ne on kerätty taulukkoon 3.

Taulukko 3

Yleiskatsaus FLH:n osakaslainoista ajalla 13.12.2006–1.1.2012

Päivämäärä	Määrä (milj. euroa) (yhteenlasketut)	Euribor	Riskimarginaali	Kokonaiskorko (Euribor + marginaali)
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	(…)	(…)

Lähde: Saksan 26 päivänä huhtikuuta 2012 esittämät tiedot, liite 14.

(91) Riskimarginaalista vuosina 2006–2008 Saksa totesi, että tuolloin käytettiin […] peruspisteen riskimarginaalia. Saksa selvensi, että tämä korko määritettiin vertaamalla seuraavien lainasopimusten lainaehtoja:

a) Lainasopimus, MFAG ja Sachsen LB, 19./22.8.2003, jossa marginaaliksi määritettiin […] peruspistettä vuodessa;

b) Lainasopimus, MFAG ja Sachsen LB/Nord LB, 16.5.2007, jossa marginaaliksi määritettiin […] peruspistettä vuodessa;

c) Lainasopimus, MFAG ja Postbank, 28.6.2007/15.7.2007, jossa marginaaliksi määritettiin […] peruspistettä vuodessa.

(92) Saksa totesi, että laskettu keskimääräinen riskimarginaali pyöristettiin keskimäärin […] peruspisteestä […] peruspisteeseen.

(93) Vuonna 2009 asetetun […] peruspisteen riskimarginaalin osalta Saksa selvensi, että sen suuruus määritettiin vertaamalla Sachsen Bankin 8 päivänä tammikuuta 2009 ja Nord LB:n 9 päivänä tammikuuta 2009 tekemän alustavan tarjouksen ehtoja sekä MFAG:n lainasopimuksia Sachsen LB:n kanssa (19/22 päivänä elokuuta 2003) ja Postbankin kanssa (28 päivänä kesäkuuta ja 15 päivänä heinäkuuta 2007). Saksa totesi, että varovaisuussyistä marginaali pyöristettiin keskimäärin […] peruspisteestä […] peruspisteeseen.

(94) Saksan toimittamien tietojen mukaan riskimarginaali vuonna 2010 oli […] peruspistettä. Lisäksi Saksa totesi, että tämä määrä oli laskettu vertaamalla Sachsen LB:n ([22]) 11 päivänä tammikuuta ja Nord LB:n ([23]) 14 päivänä tammikuuta 2010 tekemää alustavaa tarjousta ja MFAG:n ja Sachsen LB:n 19/22 päivänä elokuuta 2003 tekemää

([22]) Sachsen LB:n 14 päivänä tammikuuta 2010 tekemä lainatarjous, jossa ehdotetaan marginaaliksi 55–80 peruspistettä vuodessa riippuen lainan määrästä (mitä suurempi lainamäärä, sitä alhaisempi marginaali).

([23]) Nord LB:n 11 päivänä tammikuuta 2010 tekemä lainatarjous, jossa ehdotetaan riskimarginaaliksi 22–238 peruspistettä vuodessa riippuen lainan määrästä.

lainasopimusta. Saksa totesi, että varovaisuussyistä keskimääräinen marginaali pyöristettiin jälleen keskimäärin […] peruspisteestä […] peruspisteeseen.

(95) Saksa toteaa, että vuonna 2011 käytetty korko oli […] peruspistettä ja että laskelma perustui Sachsen Bankin ja Nord LB:n 29 päivänä kesäkuuta 2011 tekemien alustavien tarjousten vertailuun sekä Postbankin ja MFAG:n 28 päivänä kesäkuuta/15 päivänä heinäkuuta 2007 tekemään lainasopimukseen ja Sachsen LB:n ja MFAG:n 19/22 päivänä elokuuta 2003 tekemään lainasopimukseen. Saksan mukaan laskettu marginaali pyöristettiin jälleen keskimäärin […] peruspisteestä […] peruspisteeseen.

3.3.2 **Markkinalähtöisen vertailuarvon soveltaminen FLH:n markkinakoron määrittämiseksi**

(96) Saksa katsoi, että FLH:n osakaslainojen markkinaehtoisuutta olisi arvioitava markkinalähtöisten vertailuarvojen perusteella, ei vuonna 2008 annetun viitekorkotiedonannon pohjalta.

(97) Lisäksi Saksa väitti, että MFAG:n ja Sachsen LB:n välinen lainasopimus 19/22 päivältä elokuuta 2003 oli todellakin soveltuva vertailuarvo osakaslainojen korkojen markkinaehtoisuuden arvioimiseksi. Saksa torjui väitteen, jonka mukaan MFAG:n ja Sachsen LB:n välinen lainasopimus ei olisi sopiva perusta vertailuanalyysille, koska se oli tehty FLH:n sijaan eri edunsaajan, MFAG:n kanssa. Saksa huomautti, että komissio itse piti MFAG:tä ainoastaan välineenä varojen siirtämiseksi FLH:lle, ei varsinaisena edunsaajana. Saksa selitti, että MFAG:n ja FLH:n välinen hallinta- ja voiton- ja tappionjakosopimus velvoitti FLH:n siirtämään kaikki voittonsa MFAG:lle ja edellytti MFAG:n kattavan kaikki FLH:n tappiot, joten FLH:n vuosittainen voitto/tappio oli aina nolla. Näin ollen konserniin kuuluvalle yhtiölle määritetty korko oli aina sama kuin emoyhtiölle myönnetty korko ja päinvastoin.

(98) Saksa katsoi, että vaikka lainasopimus tehtiin vuonna 2003, siihen sisältyi vuoteen 2013 ulottuva pitkäaikainen laina-ajan pidentäminen, jonka yhteydessä lainan korko vahvistettiin kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan. Tässä yhteydessä Saksa totesi, että […] peruspisteen riskimarginaalia sovellettiin siten vuosina 2006–2008, ja sitä sovellettaisiin edelleen nykyään. Saksa ei myöskään yhtynyt komission väitteeseen, jonka mukaan Sachsen LB pystyi tarjoamaan […] peruspisteen korkomarginaalin vain EIP:n rahoituksen kautta saadun matalamman korkotason avulla, mikä ei pidä paikkaansa. Saksan mukaan EIP:n rahoituksella ei ollut mitään vaikutusta korkomarginaalin määrittämiseen […] peruspisteeksi.

(99) Saksa hylkäsi myös komission havainnon, jonka mukaan Postbankin ja MFAG:n välistä lainasopimusta ei voitaisi käyttää vertailuarvona. Se tehtiin FLH:n hyväksi, siitä ei ollut sovittu eri aikaan, eikä maksuun sovellettu tiettyjä edellytyksiä. Lisäksi Saksan mukaan Sachsen LB:n ja Nord LB:n 16 päivänä toukokuuta 2007 tekemä sitova rahoitustarjous oli soveltuva vertailuarvo.

(100) Tämän ohella Saksa viittasi komission esittämiin epäilyihin siitä, voidaanko sähköpostitse esitettyjä alustavia ehdotuksia, joihin ei liity tarkoitusta tehdä oikeudellisesti sitovaa lainasopimusta, pitää luotettavana markkinavertailuarvona ([24]). Se totesi, että sekä Nord LB:llä että Sachsen Bankilla oli pitkäaikainen liikesuhde MFAG:n kanssa ja niitä pidettiin säännöllisesti ajan tasalla FLH:n ja MFAG:n taloudellisesta tilanteesta, joten alustavat ehdotukset perustuivat perusteelliseen riskinarviointiin.

(101) Lisäksi Saksa huomautti, että vaikka lainojen markkinaehtoisuus tai tukiekvivalentti tai molemmat testattaisiin vuonna 2008 annetun viitekorkotiedonannon mukaisesti, niihin ei voitaisi todeta sisältyvän valtiontukea. Saksa painotti, että viitekoron uutta laskentatapaa sovellettiin vasta 1 päivästä heinäkuuta 2008. Näin ollen ennen kyseistä päivää tehtyihin lainasopimuksiin on sovellettava aiempaa viitekorkotiedonantoa.

3.3.3 **MFAG:n/FLH:n luottoluokitus**

(102) Saksa vahvistaa, että FLH:lla ei ole julkisten luottoluokituslaitosten määrittämää luokitusta. Saksa totesi kuitenkin, että sen luottokelpoisuudesta voidaan tehdä päätelmiä tiettyjen osoittimien perusteella. Saksa totesi edelleen, että FLH:n suurin osakkeenomistaja on MFAG, joka omistaa 94 prosenttia FLH:n osakkeista. Saksa katsoo, että koska MFAG:n ja FLH:n välillä on 6 päivänä joulukuuta 2000 tehty tappion- ja voitonjakosopimus, joka velvoittaa MFAG:n kattamaan FLH:lle aiheutuneet tappiot, FLH:n luottoluokitus olisi oltava vähintään sama (tai parempi) kuin sen emoyhtiön MFAG:n.

([24]) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 95 kappale.

(103) Saksa totesi, että MFAG:llä ei ole julkisten luottoluokituslaitosten määrittämää luokitusta. Saksa esitti kuitenkin joitakin MFAG:stä laadittuja pankkien sisäisiä luottoluokituksia. Saksan mukaan Nord LB oli luokitellut MFAG:n vuonna 2006 sisäisen luokitusasteikkonsa luokkaan […] (maksukyvyttömyyden todennäköisyys […] prosenttia), joka vastaa Standard & Poor'sin luokitusta […]–[…], Moody's-yhtiön luokitusta […]–[…] ja Fitchin luokitusta […]–[…]. Saksa totesi lisäksi, että MFAG on ollut tässä luottoluokitusluokassa vuodesta 2006. Se selosti myös, että Nord LB oli vahvistanut tämän arvion 2 päivänä elokuuta 2011 ja 20 päivänä huhtikuuta 2012. Lisäksi Saksa ilmoitti, että myös Deutsche Kreditbank AG (DKB) on antanut luokitustietoja, joissa se vahvistaa, että MFAG:n vuoden 2006 tilinpäätöstietojen perusteella yritykselle on määritetty pankin sisäisellä luokitusasteikolla luokitus […], joka vastaa Standard & Poor'sin luokitusta […] ja Moody'sin luokitusta […].

(104) Taulukossa 4 esitetään yhteenveto MFAG:lle vuosina 2006–2012, jäljempänä 'tarkastelujakso', määritetyistä luokituksista.

Taulukko 4

MFAG:n luottoluokitus vuosina 2006–2012

(…) ([25])

3.3.4 **Tappio-osuus (LGD)**

(105) Lainoille asetettujen vakuuksien ja tappio-osuuden osalta Saksa totesi, että FLH:n osakkeenomistajat myöntävät lainat väliaikaisrahoituksena, mikä tarkoittaa sitä, että ne olisi muunnettava pääomaksi komission hyväksynnän jälkeen. Tämän vuoksi lainoilla ei Saksan mukaan ole vakuuksia.

(106) Saksa ilmoitti, että osakaslainoilla ei ole tarkkoja takaisinmaksumääräyksiä, koska oletuksena oli, että lainat muunnetaan omaksi pääomaksi, eikä niitä näin ollen makseta takaisin. Saksa totesi, että jos lainoja ei muutettaisi omaksi pääomaksi sen vuoksi, että komissio ei hyväksyisi infrastruktuuritoimenpiteiden rahoitusta, lainasopimus voidaan Saksan siviililain (*Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch*) 488 §:n 3 momentin mukaisesti irtisanoa kolmen kuukauden kuluessa. Sopimuksen irtisanominen johtaa lainamäärän erääntymiseen korkoineen.

(107) Saksa väittää, että vaikka lainoilla ei ole vakuuksia, FLH:n tappio-osuuden olisi katsottava olevan ainakin alle […] prosenttia ja jopa lähellä […] prosenttia, koska FLH:n varat (toisin sanoen […] miljoonaa euroa vuonna 2010) ovat suuremmat kuin sen vastuut ([…] miljoonaa euroa vuonna 2010). Saksa katsoo, että konkurssitapauksessa FLH:n varat riittävät kattamaan nämä vaateet.

(108) Saksa totesi, että FLH:n varoja, jotka koostuvat muun muassa maaomaisuudesta, rakennuksista, teknisistä laitteista ja koneista, ei ole pantattu millään tavalla sen osakkeenomistajien tai ulkopuolisten velkojien hyväksi.

3.3.5 **Pääomanlisäyksistä ei ole saatu etua**

(109) Lentoaseman rakentamiseen suunnattujen pääomanlisäysten osalta Saksa korosti, että markkinataloustoimijatestiä ei voida soveltaa, koska lentoaseman rakentaminen on yleinen talouspoliittinen toimenpide, joka ei kuulu valtiontukien valvonnan piiriin.

3.4 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

(110) Saksa väitti, että vaikka suunniteltujen toimenpiteiden rahoitus katsottaisiin valtiontueksi, se soveltuisi sisämarkkinoille, koska se täytti edellytykset, jotka esitetään vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 61 kohdassa. Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen voimaantulon jälkeen Saksa katsoi tuen olevan myös näiden suuntaviivojen 5 jaksossa esitettyjen yhteisten periaatteiden mukaista.

3.4.1 **Selkeästi määritelty yhteisen edun mukainen tavoite**

(111) Saksa totesi, että kyseessä olevien investointien rahoitus palvelee selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta.

([25]) Liikesalaisuus.

(112) Tässä yhteydessä Saksa ilmoitti, että lentorahtiala, erityisesti pikarahtiala on kasvamassa merkittävästi erityisesti Leipzig/Hallen lentoasemalla (vuosina 2007–2010 rahtimäärä kasvoi 101 364 tonnista 663 059 tonniin). Saksa selosti lisäksi lentorahtiyritysten lisäävän toimintakapasiteettiaan. Saksan mukaan kolmessa tärkeimmässä lentorahdin keskuksessa (Frankfurt/Main, München ja Köln/Bonn) on rajoitettu yölentoja. Saksa väittää lisäksi, että 4 päivänä huhtikuuta 2012 annetun tuomion mukaan Frankfurt/Mainin lentoasemalla ei saa enää suorittaa yölentoja. Näin ollen Saksa katsoo, että FLH auttaa myös helpottamaan muiden Saksan rahtiliikenteen lentoasemien ruuhkaisuutta.

(113) Lentoaseman osuudesta alueen liikenneyhteyksien parantamiseen Saksa toteaa, että suunniteltu hanke on osa lentoaseman kehittämisstrategiaa, joka sisältyy vuonna 2004 laadittuun Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaan (vuoteen 2020 ulottuvaan) yleissuunnitelmaan, jossa lentoaseman todetaan olevan yhteisön yhteyslentoasema. Lentoasema sijaitsee Keski-Saksassa (Euroopan laajuisen liikenneverkon ja yleiseurooppalaisten liikennekäytävien viiden pääväylän läheisyydessä) kahden moottoritien leikkauskohdassa. Nämä moottoritiet yhdistävät Pohjois- ja Etelä-Euroopan (A 9) sekä Länsi- ja Itä-Euroopan (A 14). Lisäksi lentoasemalla on yhteydet rautatie- ja maantieverkostoon. Saksa totesi, että yhteydet rautatie- ja maantieverkostoon tehostavat rahtiliikennettä. Hanke myös edistää Saksan mukaan ”yhdennetyn eurooppalaisen lentoliikenneverkon kehittämistä” Euroopan lentoasemien kapasiteettia, tehokkuutta ja turvallisuutta koskevan toimintasuunnitelman ([26]) 12 kohdan mukaisesti, jonka mukaan ”olisi suotavaa saada käyttöön alueellisilla lentoasemilla olevaa piilevää kapasiteettia, mutta se edellyttää, että jäsenvaltiot noudattavat valtiontukia koskevaa yhteisön lainsäädäntöä”.

(114) Saksa katsoi edelleen, että hankkeen toteuttamisella odotetaan olevan myönteinen vaikutus koko alueeseen, ja se vaikuttaa merkittävästi alueen taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen kehitykseen. Investointihankkeen myötä erityisesti liikenneyhteydet alueelle paranevat ja alue houkuttelee enemmän investoijia ja vierailijoita. Saksa väitti investointihankkeella olevan myönteisiä vaikutuksia myös työllisyyteen. Tämän väitteen tueksi Saksa totesi työttömyysasteen olevan Sachsenin alueella 10,3 prosenttia ja Sachsen-Anhaltissa 11,2 prosenttia, mikä on Saksan keskiarvoa (6,9 %) korkeampi.

(115) Näin ollen Saksa katsoi, että valtiontuki palvelee selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta.

3.4.2 **Tukitoimenpiteiden tarve**

(116) Saksa väittää, että yksikään yksityinen sijoittaja ei olisi kiinnostunut rahoittamaan näitä infrastruktuuritoimia. Saksa totesi, että Leipzig/Hallen lentoasemalla on ajan mittaan kasaantuneita investointitarpeita. Lisäksi toimenpiteet koskevat Saksan mukaan pitkän aikavälin infrastruktuuri-investointeja, jotka vastaavat lentoaseman tarpeisiin rahtiliikenteen kasvaessa tulevaisuudessa. Esittämättä todisteita Saksa väittää, etteivät toimenpiteet ole suhteettoman suuruisia eivätkä aiheuta kohtuuttomia kustannuksia. Saksa katsoo, että valtion rahoituksen supistaminen entisestään ei ole mahdollista, sillä tämän suuruusluokan infrastruktuuria ei voida rahoittaa lentoasemien pitäjien omista varoista.

(117) Saksa on ottanut esiin myös väitteen, jonka mukaan lentoaseman palveluista saadut tulot eivät kata infrastruktuurin rakentamisen kustannuksia, ja perustellut tätä väitettä rahoitusvajeella ja vaihtoehtoisella arvioinnilla.

(118) Näin ollen Saksa katsoo, että tuki merkitsee huomattavaa parannusta investointihankkeeseen, jota markkinat itse eivät saa aikaan, ja että valtion toimenpiteet ovat tarpeen.

3.4.3 **Tukitoimenpiteen tarkoituksenmukaisuus**

(119) Saksa väittää, että tuki olisi tarkoituksenmukainen tukitoimenpide. Saksa toteaa, että koska lentoasema sijaitsee entisessä Saksan demokraattisessa tasavallassa, siellä on kasautunutta investointitarvetta ja siellä on tehtävä huomattavia investointeja lyhyemmässä ajassa kuin muilla lentoasemilla.

([26]) Euroopan lentoasemien kapasiteettia, tehokkuutta ja turvallisuutta koskeva toimintasuunnitelma, KOM(2006) 819 lopullinen, 24.1.2007.

(120) Lisäksi Saksan mukaan infrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä ei olisi toteutettu lainkaan ilman valtiontukea. Tämän tueksi Saksa esitti, että vuonna 2005 MFAG-konserni tuotti 83,8–118 miljoonan euron tulot ja FLH 47–80 miljoonan euron tulot. Näin ollen Saksa katsoo, että 255,625 miljoonan euron investointimäärä on yli 2–3 kertaa suurempi kuin MFAG:n konsolidoidut tulot ja yli 3–5 kertaa suurempi kuin FLH:n tulot sen jakson aikana, jona infrastruktuurihankkeista on päätetty.

(121) Lisäksi Saksa totesi, että tulojen ja investointien määrän välinen suhde osoittaa, että asianomaiset yritykset eivät toteuttaisi näitä toimenpiteitä ilman julkista rahoitusta.

3.4.4 **Kannustava vaikutus**

(122) Kannustavan vaikutuksen osalta Saksa totesi, että kyseessä oleviin infrastruktuuritoimenpiteisiin kohdennettu valtiontuen määrä ja intensiteetti olivat perusteltuja. Saksa väitti, että infrastruktuuritoimenpiteitä ei olisi toteutettu lainkaan ilman valtion rahoitusta (ks. 3.4.3 jakso).

(123) Saksa katsoo komission näkemyksen vastaisesti, että se, että osa investointihankkeista oli jo saatu päätökseen, ei vähentänyt kannustavaa vaikutusta, koska osakkaiden rahoitussitoumukset oli jo annettu ennen infrastruktuuritoimenpiteiden täytäntöönpanon alkamista. Saksan mukaan komission väite, jonka mukaan infrastruktuurihankkeet saattavat saada aikaan merkittävää pääoman tuottoa, perustuu kyseisten toimenpiteiden luonteen ymmärtämiseen väärin ja on lisäksi ristiriidassa komission aikaisemman päätöskäytännön kanssa. Saksan mukaan komissio oli jo myöntänyt useissa yhteyksissä, että tällaiset toimenpiteet eivät yleensä tuota merkittävää pääoman tuottoa.

3.4.5 **Tuen oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään)**

(124) Saksan mukaan infrastruktuuritoimenpiteiden oikeasuhteisuus voidaan päätellä myös siitä, että ne auttavat vähentämään muiden Saksan rahtilentoasemien ruuhkaisuutta.

(125) Lisäksi Saksa totesi, että rahoituksen määrä ja intensiteetti on rajoitettu ehdottoman välttämättömään määrään, jota vaaditaan infrastruktuuritoimenpiteiden toteuttamiseen. Saksan mukaan kustannukset määritettiin etukäteen hankkimalla kustannusarviot ja alustavat suunnitelmat. Saksa totesi lisäksi, että toisin kuin komissio väittää, lentoasema ei kyennyt lisäämään tulojaan korottamalla lentoasemamaksuja. Saksan käsityksen mukaan tämä johtuu siitä, että useimmat investoinnit liittyvät infrastruktuuritoimenpiteisiin, joista ei voida määrätä erillisiä maksuja.

(126) Lisäksi Saksa katsoi, että yleisesti ottaen ei ole mahdollista kattaa lentoaseman infrastruktuurin rakentamisen investointikustannuksia korottamalla lentoaseman käyttäjille aiheutuvia maksuja. Saksan mukaan lentoasemamaksut hyväksyy lentoaseman sijaintipaikan osavaltion lentoasemaviranomainen, joten lentoaseman infrastruktuurin rakentamisen investointikustannuksia ei voida siirtää infrastruktuurin käyttäjien kannettavaksi lentoaseman pitäjän harkinnan mukaan. Saksan mukaan lentoasemamaksujen korottaminen Leipzig/Hallen lentoasemalla ei olisi markkinaehtojen mukaista eikä sitä voisi panna täytäntöön lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden osalta. Sen mielestä on muistettava, että FLH:n maksut ovat jo nyt tavanomaista markkinatasoa korkeammat.

(127) Saksa katsoo, että suunnitellun tuen intensiteetti oli perusteltu. Sen mukaan ainoastaan julkisen rahoituksen toteutumisella suunnitellun suuruisena voitiin taata, että investoinnit voidaan toteuttaa tarvittavassa laajuudessa ja aikataulussa. Saksa totesi, että mahdottomuus rahoittaa tällaisia alueellisten lentoasemien infrastruktuuritoimenpiteitä yksityisesti on osoitettu riittävässä määrin sekä komission päätöksentekokäytännössä että sen seikan myötä, ettei tunneta ainoatakaan tapausta, jossa yksityiset sijoittajat olisivat rahoittaneet tällaisia toimenpiteitä omalla kustannuksellaan.

(128) Saksa väitti komission hyväksyneen toistuvasti ja usein jopa 100 prosentin tuki-intensiteettejä. Saksan mukaan komission käytäntö on osoittanut, että kyseessä olevia investointeja vastaavien investointien tuki-intensiteetti on oltava vähintään 75 prosenttia, jotta ne voidaan toteuttaa.

(129) Saksa totesi, että koska FLH on rakennettu Saksan yleisen edun mukaisesti, kyseiset infrastruktuuritoimenpiteet eivät perustuneet mihinkään liiketoimintasuunnitelmaan, kannattavuuslaskelmaan tai tilinpäätöslaskelmiin.

(130) Komission pyynnöstä Saksa toimitti rahoitusvajetta koskevat laskelmat, joista esitetään yhteenveto taulukossa 5 ja taulukossa 6.

Taulukko 5

Rahoitusvajeen laskenta – Skenaario I – Vuonna 2014 toteutetuilla pääomanlisäyksillä rahoitetut investoinnit

Skenaario I – Vuonna 2014 toteutetuilla pääomanlisäyksillä rahoitetut investoinnit	milj. euroa
Diskonttokorko (1)	[…] %
FLH:n kokonaiskassavirtojen nettonykyarvo 2006–2055	(…)
Ilmoitettujen investointitoimenpiteiden M1–M16.2 nettonykyarvo (mukaan lukien kustannukset, jotka kuuluvat yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin)	189,4
Rahoitusvajeen nettonykyarvo	166,9
Tuki-intensiteetti (2)	88,1 %

(1) Diskonttokorko määritettiin pääomahyödykkeiden hinnoittelumallin (Capital Asset Pricing Model, CAPM) perusteella: re = rf + ßi (MRP)
R_f = peruskorko = […] % 30.12.2005
$ß_i$ = beetakerroin = […] 1.1.2006
MRP = riskipreemio ennen veroja = […] % 1.1.2006.
(2) Rahoitusvajeen nettonykyarvo/investointien nettonykyarvo = 166,9 miljoonaa euroa/189,4 miljoonaa euroa = 88,10 %.

Taulukko 6

Rahoitusvajeen laskenta – Skenaario II – Investointien kanssa samanaikaisesti toteutetuilla pääomanlisäyksillä rahoitetut investoinnit

Skenaario II – Rahoitustarpeen aiheutuessa toteutetuilla pääomanlisäyksillä rahoitetut investoinnit (1)	milj. euroa
Diskonttokorko	[…] %
FLH:n kokonaiskassavirtojen nettonykyarvo 2006–2055	(…)
Ilmoitettujen investointitoimenpiteiden M1–M16.2 nettonykyarvo (mukaan lukien kustannukset, jotka kuuluvat yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin)	189,4
Rahoitusvajeen nettonykyarvo	142,1
Tuki-intensiteetti (2)	75,00 %

(1) Investointien aikataulu on sama kuin pääomanlisäysten avulla toteutetulla rahoituksella.
(2) Rahoitusvajeen nettonykyarvo/investointien nettonykyarvo = 142,1 miljoonaa euroa/189,4 miljoonaa euroa = 75,00 %.

3.4.6 **Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen**

(131) Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttämisestä Saksa korosti, että Leipzig/Hallen lentoasemalla toteutettavien infrastruktuuritoimenpiteiden kokonaisvaikutus olisi myönteinen ja että toimenpiteillä ei olisi kohtuutonta vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailuun. Saksa ilmoitti, että kyseiset infrastruktuuritoimenpiteet eivät ole luonteeltaan kasvuhakuisia, eikä niillä ole vaikutusta liikenteen määrään. Saksa huomautti, että komissio oli jo myöntänyt muissa päätöksissä, että luonteeltaan eikasvuhakuisilla toimenpiteillä ei ole merkittävää vaikutusta lentoasemien väliseen kilpailuun.

(132) Saksa jakoi FLH:n mahdolliset kilpailijat kolmeen pääluokkaan: i) Leipzig/Hallen lentoaseman läheisyydessä sijaitsevat lentoasemat, ii) muut rahtiliikenteen lentoasemat Saksassa ja iii) suuret rahtiliikenteen lentoasemat koko unionissa.

(133) Leipzig/Hallen lentoaseman läheisyydessä sijaitsevista lentoasemista mikään ei Saksan mukaan ole erikoistunut lentorahtiliikenteeseen. Lisäksi Saksa totesi, että mikään läheisistä lentoasemista, kuten Altenburg-Nobitz, Berlin-Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt ja Prahan lentoasema, ole todellisessa kilpailutilanteessa Leipzig/Hallen lentoaseman kanssa. Tämän tueksi Saksa totesi, että jotkin näistä lentoasemista sijaitsevat liian kaukana tai eri talousalueilla, niiden vaikutusalueet ovat melko erilaisia tai lentoasemat ovat hyvin pieniä.

(134) Muista Saksan rahtiliikenteen lentoasemista Saksa totesi, että Leipzig/Hallen lentoasemaan kohdistui vain vähäistä kilpailua, koska Saksan suurilla lentorahtikeskuksilla (Frankfurt/Main, München ja Köln/Bonn), jotka kilpailivat Leipzig/Hallen kanssa, oli kapasiteetin pullonkauloja tai yölentoja koskevia rajoituksia.

(135) Kilpailullista päällekkäisyyttä ei Saksan mukaan ollut myöskään muiden unionin rahtilentoasemien, pääasiassa Brysselin ja Vatryn, kanssa. Tässä yhteydessä Saksa totesi, että Leipzig/Hallen lentoaseman keskeinen sijainti keskellä Eurooppaa mahdollisti sen, että se palvelee ainoana lentoasemana sekä Länsi- että Itä-Eurooppaa, kun taas Bryssel tai Vatry eivät pysty takaamaan riittävää pääsyä yhä tärkeämmille Keski- ja Itä-Euroopan markkinoille. Vatryn lentoasema on Saksan mukaan hyvin pieni ja esimerkiksi vuonna 2010 lentorahdin määrä Leipzig/Hallen lentoasemalla oli yli 80 kertaa suurempi kuin lentorahdin määrä Vatryn lentoasemalla. Lisäksi Saksa katsoo, että Vatryn lentoasemalla ei ole yhtä hyviä yhteyksiä rautatie- ja maantieverkostoon kuin Leipzig/Hallen lentoasemalla. Brysselin lentoaseman osalta Saksa totesi, että kun Leipzig/Hallen lentoaseman rahtimäärä on lisääntynyt viime vuosina, rahdin määrä Brysselin lentoasemalla on samalla ajanjaksolla vähentynyt. Saksan mukaan Brysselin lentoasemalla on myös merkittäviä yölentorajoituksia ja näin ollen sen aiheuttama kilpailu on vähäistä.

(136) Saksa huomautti lisäksi, että toisin kuin komissio väittää, kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön mahdollisuus käyttää lentoaseman infrastruktuuria. Saksan mukaan yksittäiset lentoaseman käyttäjät eivät ole saaneet perusteettomia määriin perustuvia alennuksia. Saksan käsityksen mukaan komissio käsitteli kysymystä tasavertaisista ja syrjimättömistä mahdollisuuksista käyttää lentoasemaa jo edellisessä päätöksessään, joka koski Leipzig/Hallen lentoaseman rahoitusta ([27]).

(137) Näin ollen Saksa katsoo, että mahdollinen valtiontuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi.

4 KOLMANSIEN HUOMAUTUKSET

4.1 MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) MFAG toimitti 26 päivänä lokakuuta 2011 yhdessä FLH:n kanssa huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä. MFAG:n huomautukset ovat pääosin samansuuntaisia kuin Saksan esittämät huomautukset.

4.1.1 **Taloudellisen toiminnan ja yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen käsite**

(139) MFAG totesi, että infrastruktuurin rakentaminen Leipzig/Hallen lentoasemalla ei ole taloudellista toimintaa. Siksi kyseinen rahoitus ei kuulu MFAG:n mielestä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. MFAG esitti, että yksityinen sijoittaja ei olisi toteuttanut kyseisiä toimenpiteitä eikä toteuttaisi edelleenkään. MFAG:n mukaan lentoasemien infrastruktuurilla ei siis ole markkinoita. Tässä yhteydessä MFAG totesi lisäksi, että lentoasemat eivät pysty rahoittamaan infrastruktuuri-investointejaan itse. Se oli huolissaan siitä, että valtiontukisääntöjen soveltaminen lentoasemien infrastruktuuriin johtaa lentoasemainfrastruktuuri-investointien vähentymiseen.

(140) MFAG totesi myös, että Leipzig/Hallen lentoasemaa kehitettiin yleisen edun piiriin kuuluvana toimintona ja että markkinataloustoimijatesti ei ole sovellettavissa lentoasemainfrastruktuurin rahoitukseen. Tältä osin MFAG väitti, ettei unionissa ole ollut yhtään tapausta, jossa yksityinen investoija olisi rakentanut tai kehittänyt merkittävästi lentoasemaa omilla varoillaan. Näin ollen MFAG katsoo, että markkinataloustoimijatestin käyttämisen sijaan komission on arvioitava, tarjotaanko infrastruktuurin käyttömahdollisuutta kaikille käyttäjille avoimella ja syrjimättömällä tavalla. MFAG totesi lisäksi, että Leipzig/Hallen lentoasemalla tämä toteutuu. Tämän vuoksi infrastruktuuritoimenpiteet eivät olleet perustuneet liiketoimintasuunnitelmaan tai pitkän aikavälin kannattavuusnäkymiin.

([27]) Komission päätös 2008/948/EY.

(141) Lisäksi MFAG selosti, että lentoaseman rakentaminen edisti aluepoliittisten tavoitteiden toteutumista ja taloudellisesti epäedullisessa asemassa olevan alueen tukemista. MFAG korosti, että kyseessä on tyyppiesimerkki valtion vastuusta, jota yksityiset sijoittajat eivät voi kantaa, eikä sitä sen vuoksi voida arvioida valtiontukisääntöjen nojalla.

(142) MFAG väitti vielä, että vaikka infrastruktuurin rahoitus yleensä olisi taloudellista toimintaa (mitä se ei ole), kyseessä olevat toimenpiteet kuuluvat yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin, eivätkä ne näin ollen ole valtiontukea.

(143) Yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen osalta MFAG totesi, että komission on erotettava toisistaan lentoliikenteen suojaaminen ulkoisilta uhkilta, lentoliikenteen suojaaminen operatiivisilta uhkilta ja toisaalta kolmansien suojaaminen lentoliikenteen operatiivisilta uhkilta. MFAG katsoi, että operatiivisilta uhkilta suojaamisen ja kolmansien osapuolten oikeuksien suojaamisen olisi katsottava kuuluvan yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin. MFAG:n mukaan komissio oli päätöskäytännössään katsonut palontorjunta-, lentosuunnistus- ja lennonjohtoalan toimenpiteiden, erityisesti Saksan sääpalvelun (*Deutscher Wetterdienst*) ja lennonvarmistuksen (*Deutsche Flugsicherung*), olevan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja.

4.1.2 **FLH:n osakaslainojen markkinaehtoisuus**

(144) MFAG:n mukaan osakaslainat myönnettiin markkinaehdoin. MFAG katsoi, että Nord LB:n ja Deutsche Kreditbank AG:n sille antamat luottoluokitukset olisi otettava huomioon. MFAG selvensi, että Nord LB ja Deutsche Kreditbank AG antoivat MFAG:lle ja FLH:lle luokituksen […] ja arvioivat maksukyvyttömyyden todennäköisyydeksi keskimäärin […] prosenttia. MFAG totesi myös, että luottokelpoisuusluokitus […] on verrattavissa Standardin & Poor'sin ulkoiseen luottoluokitusluokkaan […]–[…], Moody'sin luokkaan […]–[…] ja Fitchin luokkaan […]–[…].

(145) MFAG totesi lisäksi, että FLH:n osakaslainoilla on myös erittäin suuret vakuudet. Lisäksi MFAG selvensi, että FLH:n lainat käytetään rahoittamaan kestäviä infrastruktuuri-investointeja. MFAG:n mukaan FLH:n omaisuuseriä ei ole pantattu kiinnityksillä (*Grundpfandrechte*). Näin ollen MFAG on sitä mieltä, että kun otetaan huomioon erittäin hyvä luokitus ja hyvä vakuustaso, riskimarginaaliksi olisi asetettava enintään […] peruspistettä.

(146) Koska FLH:n lainojen riskimarginaaleiksi on asetettu […]–[…] peruspistettä, MFAG katsoo, että lainat ovat markkinaehtoisia eikä niihin siten sisälly valtiontukea.

4.1.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(147) MFAG katsoo, että pääomanlisäykset soveltuvat joka tapauksessa sisämarkkinoille.

(148) MFAG totesi, että Leipzig/Hallen lentoasemalla on merkittävä myönteinen vaikutus alueen työllisyyteen, sillä se työllistää 5 100 suoraan lentoasemalla työskentelevää henkilöä (mukaan luettuina MFAG:n, lentoyhtiöiden, ravintoloiden, catering-palveluyritysten, julkisten viranomaisten ja muiden yritysten työntekijät) ja välillisesti noin 8 100 työntekijää.

(149) Lisäksi MFAG korosti, että muiden lentoasemien (Frankfurt/Main, München, Berliini, Düsseldorf ja Hampuri) kapasiteetin pullonkaulojen ja yölentorajoitusten vuoksi Leipzig/Hallen lentoasemalla on tärkeä rooli näiden muiden Saksan lentoasemien ruuhkien vähentämisessä, mikä parantaa toimitusvarmuutta koko Saksassa.

(150) Lentoasemamaksujen syrjimättömän luonteen osalta MFAG totesi, että Leipzig/Hallen lentoaseman lentoasemamaksutariffin tarkoituksena ei ole suosia vain yhtä lentoyhtiötä, vaan kaikilta lentoyhtiöiltä peritään samat laskeutumismaksut. Näin ollen infrastruktuuri on kaikkien sen käyttäjien käytettävissä yhdenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla.

(151) Tuen välttämättömyydestä ja sen kannustavasta vaikutuksesta MFAG totesi, että toimenpiteitä ei olisi toteutettu ilman osakaslainoja tai pääomanlisäyksiä. MFAG:n mukaan investoinnin kokonaismäärä 225,6 miljoonaa euroa on kaksi tai kolme kertaa niin suuri kuin MFAG:n keskimääräinen liikevaihto ja yli viisi kertaa FLH:n keskimääräinen vuosittainen liikevaihto jaksolla, jonka aikana infrastruktuurihankkeista päätettiin. MFAG:n mukaan se seikka, että toimenpiteet on jo osittain toteutettu, ei sulje pois kannustavaa vaikutusta, koska nämä toimenpiteet on toteutettu vasta rahoitustakuiden ja julkisten osakkaiden päätösten saamisen jälkeen. Julkiset osakkaat myös antoivat väliaikaisen rahoituksen osakaslainojen välityksellä.

(152) MFAG:n mielestä kyseiset toimenpiteet eivät vääristäneet kilpailua. Lisäksi MFAG katsoi, ettei Brysselin tai Vatryn lentoasemalle aiheutunut kielteistä vaikutusta. MFAG:n mukaan Brysselin lentoaseman haittapuolena ovat yölentorajoitukset, jotka olivat syynä siihen, että DHL päätti siirtyä pitkällä aikavälillä Leipzig/Hallen lentoasemalle. Vatryn lentoaseman osalta MFAG totesi, että lehtiartikkelien mukaan siellä on vain hyvin vähäistä lentorahtitoimintaa (vain noin 5–6 lentoa viikossa).

4.2 ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) ADV esitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 27 päivänä lokakuuta 2011. ADV:n huomautukset vastaavat täysin MFAG:n huomautuksia. ADV huomautti, että Leipzig/Hallen lentoasema on tärkeä alueellisen kehityksen kannalta.

4.3 DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS esitti huomautuksensa 28 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(155) DFS totesi, että infrastruktuurihankkeet M3–M8 ja M10 (ks. taulukko 2) edistävät lentoliikenteen turvallista ja joustavaa hallintaa Leipzig/Hallen lentoasemalla. DFS totesi myös, että M3 auttoi lievittämään rullausteihin ja rullasiltoihin kohdistuvaa painetta. M5 oli pikaisesti tarpeen sen varmistamiseksi, ettei lentoaseman eteläosassa ole esteitä rullaukselle. M8:n tehtävänä oli toimia lentopelastus- ja hätäoperaatioiden tukikohtana. DFS:n mukaan M10 edistäisi lisäksi sen lentoliikennelain (*Luftverkehrsgesetz*) 29b §:n 2 momentin mukaista työtä, jonka tavoitteena oli suojata kansalaisia kohtuuttomalta melulta.

4.4 MFAG:N JA/TAI FLH:N OSAKKEENOMISTAJAT

4.4.1 **Nordsachsenin piirikunta**

(156) Nordsachsenin piirikunta esitti huomautuksensa 27 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(157) Nordsachsenin piirikunta totesi, että lentoasema on tärkeä alueen taloudellisen kehityksen ja työllisyyden veturi. Lisäksi piirikunta huomautti, että historiallisista syistä lentoasemalla tarvitaan lisäinvestointeja kiireellisemmin kuin muilla Saksan lentoasemilla. Se katsoi, että yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja on tulkittava nykyistä laajemmin.

(158) Nordsachsenin piirikunta huomautti lisäksi, että lentoasemamaksut eivät riitä rahoittamaan tarvittavia investointeja. Se katsoi, että suunnitelluilla pääomanlisäyksillä oli kannustava vaikutus. Piirikunta päätti huomautuksensa toteamukseen, jonka mukaan lentoasema ei olisi voinut ilman kyseistä rahoitusta panna infrastruktuurihanketta täytäntöön.

4.4.2 **Dresdenin kaupunki**

(159) Dresdenin kaupunki, MFAG:n vähemmistöosakas, esitti huomautuksensa 28 päivänä lokakuuta 2011. Dresdenin kaupungin huomautukset olivat samansuuntaisia kuin MFAG:n ja Nordsachsenin piirikunnan huomautukset.

(160) Dresdenin kaupunki totesi lentoaseman olevan alueen suurin työnantaja, joka työllistää suoraan 5 100 henkilöä. Näin ollen Dresdenin kaupunki korosti sitä, että lentoasema on merkittävä piristysruiske alueen taloudelle. Lisäksi Dresdenin kaupunki väitti, että yölentoluvan myötä Leipzig/Hallen lentoasemalla on tärkeä rooli muiden Saksan lentoasemien ruuhkien purkajana.

(161) Dresdenin kaupunki katsoi, ettei lentoasemainfrastruktuurin investointikustannuksia voida rahoittaa kokonaan lentoaseman käyttäjiltä perittävillä lentoasemamaksuilla. Se totesi lisäksi, että lentoasemien kehittäminen on yleensä perinteisesti rahoitettu julkisin varoin. Lisäksi Dresdenin kaupungin mukaan lentoaseman pitäjät eivät Saksassa määrää lentoasemamaksuja vapaasti, vaan niiden on oltava julkisten viranomaisten virallisesti hyväksymiä.

(162) Dresdenin kaupunki totesi myös, että Leipzig/Hallen lentoaseman infrastruktuuritoimenpiteillä ei ole kohtuutonta vaikutusta sisämarkkinoihin, koska kaikki kilpailevat lentoasemat Saksassa ja muissa maissa toimivat lähes täydellä kapasiteetilla, kun taas Vatryn lentoasemalla toimintaa ei juurikaan ole.

4.4.3 **Leipzigin kaupunki**

(163) Komissio sai 28 päivänä lokakuuta 2011 huomautuksia Leipzigin kaupungilta, joka on MFAG:n osakkeenomistaja. Leipzigin kaupungin huomautukset olivat täysin yhteneväisiä Dresdenin kaupungin ja MFAG:n huomautusten kanssa.

4.5 LENTORAHDIN HUOLITSIJAT JA PAKETTIEN PIKAKULJETUSYHTIÖT

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

(164) EAT, Leipzig/Hallen lentoasemalle sijoittautunut lentorahtiyritys, esitti 27 päivänä lokakuuta 2011 huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä. EAT ilmoitti olevansa Deutsche Post AG:n kokonaan omistama tytäryhtiö ja käyttävänsä Leipzig/Hallen lentoasemaa pääkeskuksenaan.

(165) EAT totesi, että sen tietojen mukaan kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön mahdollisuus käyttää infrastruktuuria. EAT:n mielestä tätä tukee erityisesti läpinäkyvä, kaikkiin käyttäjiin sovellettava hinnoittelu.

4.5.2 **Lufthansa Cargo**

(166) Lufthansa Cargo toimitti huomautuksensa 26 päivänä lokakuuta 2011. Sen huomautukset vastaavat täysin EAT:n huomautuksia. Lufthansa Cargo vahvisti, että kaikilla mahdollisilla käyttäjillä on tasavertainen ja syrjimätön mahdollisuus käyttää lentoasemaa.

4.5.3 **Emons Spedition**

(167) Emons Spedition toimitti huomautuksensa 18 päivänä lokakuuta 2011. Sen huomautukset vastaavat täysin EAT:n huomautuksia. Emons korosti sitä, että lentoasemien infrastruktuurin parantamisen julkinen rahoitus on välttämätöntä lentoasemien ja niiden käyttäjien kannalta.

4.5.4 **Spero Logistics Europe**

(168) Spero Logistics Europe toimitti huomautuksensa 28 päivänä lokakuuta 2011. Sen huomautukset vastaavat täysin EAT:n ja Emons Speditionin huomautuksia.

(169) Lisäksi Spero totesi, että lupa harjoittaa yölentoja on erityisen tärkeää lentorahtiliikenteelle. Se täsmensi päättäneensä perustaa toimintojensa keskuksen Leipzig/Halleen sen maantieteellisen sijainnin vuoksi (keskellä Eurooppaa, josta on pääsy Euroopan suurimmille markkinoille ja lyhyempi lentoaika Aasiaan).

4.5.5 **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (saksalais-venäläinen taloudellinen etuyhdistys)**

(170) Saksalais-venäläinen taloudellinen etuyhdistys, jäljempänä 'Wirtschaftsallianz' esitti huomautuksissaan 25 päivänä lokakuuta 2011, että lentoaseman kehittäminen on olennaista alueen talouskasvun kannalta.

(171) Wirtschaftsallianz totesi, että Leipzig/Hallen lentoasemalla on tärkeä tehtävä SALIS-hankkeessa, joka on perustettu Afganistanissa toteutettavien Nato-operaatioiden erityiskuljetuksia varten. Wirtschaftsallianz väitti, että vain Leipzigissa on tällä hetkellä edellytykset toteuttaa tämä hanke. Wirtschaftsallianz selosti, että tämä koskee erityisesti Naton toimintaohjeisiin sisältyviä turvallisuusvaatimuksia, ympärivuorokautista toimilupaa, 3 000 metrin pituisia kiitoteitä, riittäviä varastointi- ja lastausalueita ja hankkeessa käytetyn vuokratun venäläisen ilma-aluksen teknistä kunnossapitokapasiteettia.

4.5.6 **Muut huolitsijat ja yhdistykset**

(172) Komissio sai huomautuksia myös seuraavilta yrityksiltä: Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic ja Volga-Dnepr. Niiden huomautukset vastaavat täysin EAT:n huomautuksia, joissa korostetaan Leipzig/Hallen lentoaseman merkitystä aluekehityksen ja kulkuyhteyksien kannalta.

4.6 MATKUSTAJALIIKENNETTÄ HARJOITTAVAT LENTOYHTIÖT JA MATKAILUJÄRJESTÖT

4.6.1 **Germanwings**

(173) Deutsche Lufthansa AG:n tytäryhtiö Germanwings esitti huomautuksensa 26 päivänä lokakuuta 2011.

(174) Germanwings totesi, että lentoasemien infrastruktuurin rakentamista ja kehittämistä ei voitu rahoittaa kokonaan lentoasemamaksuilla. Germanwings selitti, että hyvin suuri osa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainituista toimenpiteistä liittyi lentoturvallisuustoimenpiteisiin tai turvallisuussääntöjen täytäntöönpanotoimenpiteisiin. Germanwings totesi lisäksi, että kyseiset toimenpiteet eivät kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

(175) Germanwings korosti, että komission olisi otettava huomioon Leipzig/Hallen lentoaseman erityistilanne ja Saksan yhdistymisen vuoksi kasautunut lentoasemainfrastruktuuri-investointien tarve.

(176) Lisäksi Germanwings totesi, että Leipzig/Hallen lentoaseman infrastruktuuri on kaikkien mahdollisten käyttäjien käytettävissä ilman syrjintää tai tosiasiallista yhdelle lentoyhtiölle myönnettyä etuuskohtelua.

4.6.2 **Muut lentoyhtiöt ja matkailujärjestöt**

(177) Komissio sai huomautuksia myös seuraavilta: Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband, ja Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Niiden huomautukset vastasivat täysin Germanwingsin huomautuksia.

4.7 LENTOASEMAN LÄHELLÄ SIJAITSEVAT YRITYKSET JA YHDISTYKSET

4.7.1 **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) BMW esitti huomautuksensa 27 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

(179) BMW totesi, että Leipzig/Hallen lentoasema on tärkeä paikallisen teollisuuden kannalta ja että sillä on myönteisiä ulkoisia vaikutuksia alueeseen ja sinne sijoittautuneisiin yrityksiin. BMW totesi lisäksi, että komission olisi otettava huomioon ajalta ennen Saksan yhdistymistä kasautunut investointitarve Leipzig/Hallen lentoasemalla. Kun otetaan huomioon lentoaseman merkitys alueelle, BWM katsoo, että julkinen rahoitus olisi katsottava sisämarkkinoille soveltuvaksi.

4.7.2 **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) EADS toimitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 27 päivänä lokakuuta 2011 päivätyssä kirjeessä.

(181) EADS huomautti, että Leipzig/Hallen lentoasema on erittäin tärkeä alueen talouden kannalta ja että se oli ollut merkittävä tekijä EADS:n päättäessä sijoittaa tytäryhtiönsä tälle alueelle.

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

(182) EEX, energiakauppaa harjoittava yhtiö, jonka toimipaikka on Leipzigissa, esitti huomautuksensa 27 päivänä lokakuuta 2011.

(183) EEX totesi, että Leipzig/Hallen lentoasema oli erittäin merkittävä alueen ja EEX:n työntekijöiden kannalta. EEX ilmoitti lisäksi, että se ei näe mitään mahdollisuutta korvata FLH:ta käyttämällä muita Euroopan lentoasemia.

4.7.4 **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (Halle-Dessaun teollisuus- ja kauppakamari) (IHK)**

(184) IHK toimitti huomautuksensa 26 päivänä lokakuuta 2014.

(185) Se totesi, että kilpailu unionin lentoasemamarkkinoilla johtaa myönteisiin keskinäisiin riippuvuussuhteisiin. Sen mielestä infrastruktuurin parantaminen yhdessä sijaintipaikassa vaikutti myönteisesti myös muihin lentoasemiin. IHK katsoi lisäksi, että Leipzig/Hallen lentoaseman infrastruktuuri-ohjelman positiiviset verkostovaikutukset olivat erityisen merkittäviä. IHK:n mukaan on otettava huomioon alueen rakenteelliset heikkoudet ja investointitarpeiden kasautuminen itäisessä Saksassa. Lopuksi se totesi, että ilman alkuvaiheen julkisia investointeja ei ole kuviteltavissa, että yksityinen sektori toteuttaisi laajoja jatkoinvestointeja.

4.7.5 **Muut järjestöt**

(186) Komissio sai huomautuksia myös seuraavilta: Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland ja Leipziger Messe. Niiden huomautukset vastasivat täysin BMW:n ja EADS:n huomautuksia.

4.8 SCHKEUDITZIN KANSALAISTEN MELUNVASTAINEN ALOITE

(187) Kansalaisaloite toimitti huomautuksensa 24 päivänä elokuuta 2011.

(188) Kansalaisaloite ilmoitti jäsentensä huomanneen, että eteläinen kiitotie oli lähes yksinomaan DHL:n käytössä. Kansalaisaloitteen mukaan DHL on lähes ainoa tämän kiitotien ja lentoaseman kaakkoisosan käyttäjä. Kansalaisaloitteen jäsenet totesivat, että koska DHL käyttää tätä infrastruktuuria intensiivisesti, ei voida olettaa, että investoinnit liittyvät matkustajaliikenteeseen.

5 SAKSAN HUOMAUTUKSET KOLMANSIEN ESITTÄMISTÄ HUOMAUTUKSISTA

(189) Saksa aloitti kommenttinsa toteamalla, että 34 tapauksessa kolmansien esittämissä huomautuksissa tuettiin ilmoitettujen toimien täytäntöönpanoa.

(190) Saksa totesi, että kolmansien osapuolten huomautukset vahvistivat sen näkemyksen, jonka mukaan kyseiset infrastruktuuritoimenpiteet kuuluvat yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin. Tässä yhteydessä Saksa korosti DFS:n painottamaa seikkaa, että toimenpiteet M3–M8 ja M10 oli toteutettu valtion vastuun täyttämiseksi. Saksa korosti myös sitä, että kolmansista osapuolista monet katsoivat, ettei valtiontukea koskevia sääntöjä voitu soveltaa kyseessä oleviin toimenpiteisiin.

(191) Lisäksi Saksa totesi, että huomautukset osoittavat selvästi, että julkinen rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan mukaista. Saksa huomautti, että erityisesti kaupungit, paikallisviranomaiset ja kauppakamarit sekä alueella sijaitsevat yritykset korostivat lentoaseman taloudellista ja alueellista merkitystä. Saksan mukaan näin ollen on selvää, että lentoaseman rakentaminen ja toiminta palvelevat selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta. Lisäksi Saksa katsoi, että kolmansien osapuolten huomautukset vahvistivat myös julkisen rahoituksen tarpeellisuuden ja suhteellisuuden.

(192) Kilpailuun ja kauppaan mahdollisesti kohdistuvasta kohtuuttomasta kielteisestä vaikutuksesta Saksa huomautti, että Vatryn tai Brysselin lentoasemat eivät esittäneet huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä. Saksan mukaan tämä osoitti, ettei kumpikaan näistä lentoasemista ollut huolissaan kyseessä olevien toimenpiteiden mahdollisista kielteisistä vaikutuksista. Saksa huomautti, että tätä näkemystä tukivat myös muut kolmannet osapuolet, kuten Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings ja Jade Cargo. Saksa totesi lisäksi, että Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING ja Aircargo Club Deutschland ilmoittivat myös, että Leipzig/Hallen ja Brysselin tai Vatryn lentoasemien vaikutusalueissa ei ole kilpailullista päällekkäisyyttä.

(193) Vaatimuksesta taata tasavertainen ja syrjimätön mahdollisuus käyttää lentoasemaa Saksa totesi, että kolmansien osapuolen huomautukset vahvistavat, että lentoasemamaksut oli määritetty syrjimättömällä tavalla.

6 ARVIOINTI

(194) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(195) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Sen määrittämiseksi, ovatko kyseiset toimenpiteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, on tarkasteltava, täyttävätkö ne kaikki seuraavat ehdot. Niiden on

a) oltava valtion myöntämiä tai valtion varoista myönnettyjä,

b) suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa,

c) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua,

d) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1 YRITYKSEN JA TALOUDELLISEN TOIMINNAN KÄSITTEET

6.1.1 **Yrityksen käsite**

(196) Tarkasteltaessa sitä, onko kyse valtiontuesta, on selvitettävä aluksi, harjoittaako tuensaaja taloudellista toimintaa ja voidaanko se näin ollen katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yritykseksi ([28]).

([28]) Ks. asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998, Kok., s. I-3851, sekä yhdistetyt asiat C-180/98–184/98, Pavlov ym., tuomio 12.9.2000, Kok., s. I-6451.

(197) Saksa katsoi, ettei SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yrityksen käsitettä voida soveltaa alueellisiin lentoasemiin ainakaan alueellisten lentoasemien infrastruktuurin rahoituksen osalta. Saksan mielestä tällaisen infrastruktuurin rakentaminen ei ole taloudellista toimintaa, vaan yleinen toimenpide, jolla edistetään liikenne-, talous- ja aluepoliittisia näkökohtia. Lisäksi Saksa väitti, että lentoasemien infrastruktuurin rakentaminen ei ole taloudellista toimintaa, koska yksityinen sijoittaja ei harjoittaisi sitä. Saksa totesi lisäksi, että lentoasemilla on keskimääräistä suuremmat kiinteät kustannukset, jotka liittyvät infrastruktuuriin, kalustoon ja toimintaan. Lisäksi niiden toimintavapautta kaventavat tiukat oikeudelliset velvoitteet ja ehdot. Saksa katsoi myös, että viittauksilla Aéroports de Paris -tuomioon ja Leipzig/Halle -tuomioon ei ole merkitystä tarkasteltavana olevien toimenpiteiden kannalta. Aéroports de Paris -tuomion osalta Saksa väitti, että tuomio ei koske lentoasemien infrastruktuurin rakentamista vaan lentoasematoiminnan harjoittamista. Lisäksi Saksa katsoi, että Aéroports de Paris -tuomiossa ei käsitellä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun käsitteen 'yritys' tulkintaa, vaan se koskee SEUT-sopimuksen 102 artiklan tarkoitettua määräävän aseman väärinkäyttöä koskevan kiellon rikkomista. Leipzig/Halle -tuomion osalta Saksa katsoi, että unionin yleisen tuomioistuimen tuomiolla ei ole vaikutusta ennakkotapauksena oikeuskäytännössä, koska siihen on haettu muutosta.

(198) "Yrityksen" käsitteen osalta on huomautettava, että Euroopan unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai omistuksesta ja niiden rahoitustavasta ([29]). Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ([30]). Toiminnan taloudellinen luonne ei sinällään riipu siitä, tuottaako toiminta voittoa ([31]).

(199) Asiassa Aéroports de Paris antamassaan tuomiossa ([32]) tuomioistuin totesi, että myös lentoasematoiminnan harjoittaminen, joka koostuu lentoasemapalvelujen tarjoamisesta lentoyhtiöille ja eri palveluntarjoajille, on taloudellista toimintaa. Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossa ([33]) unionin yleinen tuomioistuin vahvisti, että lentoaseman pitäminen on taloudellista toimintaa, ja että lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen on erottamaton osa tätä toimintaa.

(200) Komissio muistuttaa, että Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossa unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että vuodesta 2000 alkaen lentoasemien infrastruktuurin rahoitusta ei ole enää ollut syytä jättää valtiontukisääntöjen soveltamisen ulkopuolelle ([34]). Sen johdosta asiassa Aéroports de Paris annetun tuomion antamispäivästä (12 päivänä joulukuuta 2000) alkaen lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen ja sen toiminnan harjoittaminen on katsottava tehtäväksi, joka kuuluu valtiontukien valvonnan piiriin.

(201) Unionin yleinen tuomioistuin totesi Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossa myös, että ei ole merkityksellistä, tavoitellaanko lentoaseman infrastruktuurin rakentamisella tai laajentamisella alue-, talous- vai liikennepoliittisia päämääriä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan merkityksellistä ei ole, mihin tavoitteisiin tietyillä toimenpiteillä pyritään, vaan pikemminkin se, mitä vaikutuksia niistä aiheutuu ([35]).

(202) Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin on vahvistanut Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossa, että lentoasemien infrastruktuurin markkinoiden olemassaolon osoittaa se, että Leipzig/Hallen lentoasema kilpaili muiden alueellisten lentoasemien, erityisesti Vatryn (Ranska) ja Brysselin (Belgia), kanssa DHL:n Euroopan lentorahtikeskuksen sijaintipaikasta.

([29]) Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4), 2.1 osa, ja asiaankuuluva oikeuskäytäntö, erityisesti yhdistetyt asiat C-180/98 – C-184/98, Pavlov ym., tuomio 12.9.2000, Kok., s. I-6451, mutta myös asia C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze ym., tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-289, asia C-205/03, FENIN v. komissio, tuomio 11.7.2006, Kok., s. I-6295, ja asia C-49/07, MOTOE, tuomio 1.7.2008, Kok., s. I-4863.

([30]) Asia 118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987, Kok., s. 2599, 7 kohta; asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998, Kok., s. I-3851, 36 kohta; Pavlov ym., 75 kohta.

([31]) Yhdistetyt asiat 209/78–215/78 ja 218/78, Van Landewyck, tuomio 29.10.1980, Kok., s. 3125, 88 kohta; asia C-244/94, FFSA ym., tuomio 16.11.1995, Kok., s. I-4013, 21 kohta; ja asia C-49/07, MOTOE, tuomio 1.7.2008, Kok., s. I-4863, 27 ja 28 kohta.

([32]) Asia T-128/98, Aéroports de Paris v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3929, vahvistettu asiassa C-82/01 P, tuomio 24.10.2002, Kok., s. I-9297, 75–79 kohta.

([33]) Yhdistetyt asiat T-443/08 ja T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG ja Flughafen Leipzig Halle GmbH v. komissio (Leipzig-Hallen lentoasemaa koskeva tuomio), tuomio 24.3.2011, Kok., s. II-1311, erityisesti 93 ja 94 kohta; vahvistettu asiassa C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen ja Flughafen Leipzig-Halle v. komissio, tuomio 19.12.2012, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa.

([34]) Ks. Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 106 kohta.

([35]) Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 102 kohta ja sitä seuraava kohta.

(203) Oikeuskäytännön mukaan on myös otettava huomioon, että arvioitaessa lentoaseman pitäjän toiminnan taloudellista luonnetta infrastruktuurin kehittämistoimenpiteiden julkisen rahoituksen yhteydessä, ei ole syytä erottaa toisistaan infrastruktuurin rakentamista tai laajentamista ja sen myöhempää käyttöä ([36]).

(204) Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin on todennut Leipzig/Hallen lentoasemaa koskevassa tuomiossaan, että ”[l]asku- ja nousukiitoradat ovat nimittäin keskeisiä tekijöitä lentoaseman pitäjän harjoittamassa taloudellisessa toiminnassa. Lasku- ja nousukiitoratojen rakentaminen mahdollistaa siten lentoasemalle sen pääasiallisen taloudellisen toiminnan harjoittamisen tai olemassa olevan kiitoradan laajennuksen yhteydessä sen kehittämisen.”

(205) Johdanto-osan 196 ja 204 kappaleessa mainitun oikeuskäytännön perusteella komissio toteaa, että joko FLH, lentoaseman pitäjä, hoitaa tämän päätöksen kohteena olevaa infrastruktuuria suoraan kaupalliselta pohjalta tai infrastruktuuri tukee välillisesti lentoaseman kaupallista toimintaa kokonaisuudessaan ja mahdollistaa sen.

(206) Komissio huomauttaa, että Saksan lainsäädännön ja erityisesti […] mukaan lentoaseman pitäjän on vahvistettava maksut ja ne on esitettävä liittovaltion liikenneministeriön hyväksyttäviksi. Komissio toteaa, että lentoaseman pitäjät määrittävät lentoasemamaksut sääntelyrajoitusten puitteissa, jotta vältetään perusteeton syrjintä lentoaseman käyttäjien välillä ja lentoaseman pitäjän mahdollisen määräävän aseman väärinkäyttö. Komissio katsoo kuitenkin, että tämä ei estä lentoasemien pitäjiä ottamasta huomioon tarvittavia investointeja ja niiden kustannuksia määrittäessään lentoasemamaksujen tasoa. Tämän vahvistavat erityisesti […]:n ja […]:n […]:n vaatimukset.

(207) Komissio toteaa lisäksi, että tämän päätöksen kohteena olevan infrastruktuurin rakentaminen ja kehittäminen antaa FLH:lle mahdollisuuden lisätä kapasiteettiaan ja laajentaa taloudellista toimintaansa Leipzig/Hallen lentoaseman pitäjänä. Lentoaseman pitäjä FLH tarjoaa lentoasemapalveluja palkkiota vastaan, joka koostuu erityisesti lentoasemamaksuista, mutta myös muista tuloista, jotka liittyvät infrastruktuurin hyödyntämiseen ja siihen liittyvien palvelujen tarjoamiseen, kuten lentokonehallien vuokraamiseen, joita on pidettävä vastikkeena suoritetuista palveluista.

(208) Näin ollen komissio katsoo, että tämän päätöksen kohteena oleva infrastruktuuri on kaupallisesti hyödynnettävää infrastruktuuria. Näin ollen FLH on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

6.1.2 **Yleisen edun piiriin kuuluvat toiminnot**

(209) Kaikki lentoaseman harjoittama toiminta ei kuitenkaan välttämättä ole taloudellista toimintaa ([37]). Koska yksikön luokittelu yritykseksi liittyy aina tiettyyn toimintaan, on tarpeen erottaa toisistaan tietyn lentoaseman toiminnot ja määritellä, missä määrin nämä toiminnot ovat luonteeltaan taloudellista toimintaa. Jos lentoasema harjoittaa sekä taloudellista että muuta kuin taloudellista toimintaa, se katsotaan yritykseksi ainoastaan taloudellisen toimintansa osalta.

(210) Kuten tuomioistuin on todennut, toiminta, joka kuuluu tavallisesti julkista valtaa käyttävän valtion vastuulle, ei ole luonteeltaan taloudellista eikä yleensä kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan ([38]). Sellaiset lentoasematoiminnot kuin lennonjohto, poliisi, tulli, palontorjunta ja toimet, jotka ovat tarpeen siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja investoinnit, jotka liittyvät näiden toimien harjoittamisessa tarvittavaan infrastruktuuriin ja laitteisiin, eivät yleensä ole luonteeltaan taloudellisia ([39]).

([36]) Asia C-205/03P, FENIN v. komissio, tuomio 11.7.2006, Kok., s. I-6295, 88 kohta, ja Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 95 kohta.
([37]) Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 98 kohta.
([38]) Asia C-118/85, komissio v. Italia, tuomio 16.6.1987, Kok., s. 2599, 7 ja 8 kohta, ja asia C-30/87, Bodson v. Pompes funèbres des régions libérées, tuomio 4.5.1988, Kok., s. 2479, 18 kohta.
([39]) Ks. erityisesti asia C-364/92, SAT v. Eurocontrol, tuomio 19.1.1994, Kok., s. I-43, 30 kohta, ja asia C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati v. komissio, tuomio 26.3.2009, Kok., s. I-2207, 71 kohta.

(211) Tällaisen muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoitus ei ole valtiontukea, mutta sen on rajoituttava ainoastaan toiminnasta aiheutuvien kustannusten kattamiseen, eikä sitä saa siirtää muun toiminnan rahoittamiseen ([40]). Viranomaisten mahdollisesti suorittamat liialliset korvaukset kustannuksista, jotka liittyvät muihin kuin taloudellisiin toimintoihin, voivat olla valtiontukea. Jos lentoasema harjoittaa muun kuin taloudellisen toiminnan ohella taloudellista toimintaa, edellytetään erillistä kustannuslaskentaa, jotta vältettäisiin julkisten varojen siirto muiden kuin taloudellisten ja taloudellisten toimintojen välillä.

(212) Muun kuin taloudellisen toiminnan julkinen rahoittaminen ei saa aiheuttaa perusteetonta syrjintää lentoasemien välillä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan edusta on kyse silloin, kun viranomaiset vapauttavat yritykset sellaisista kustannuksista, jotka ovat olennainen osa niiden taloudellista toimintaa ([41]). Jos tietyn oikeusjärjestyksen mukaan on tavanomaista, että siviililentoasemien on vastattava tietyistä siviililentoaseman toimintaan olennaisesti liittyvistä kustannuksista kun taas muilla siviililentoasemilla ei ole tätä velvoitetta, jälkimmäiset voivat sen vuoksi saada etua riippumatta siitä, liittyvätkö kyseiset kustannukset toimintaan, joka yleensä katsotaan muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi.

(213) Sen vuoksi komission on johdanto-osan 209 ja 212 kappale huomioon ottaen analysoitava tämän päätöksen kohteena olevien Leipzig/Hallen lentoasemalla toteutettavien infrastruktuuritoimenpiteiden luonne.

(214) Saksa väitti, että ilmoitetut toimenpiteet M1–M11 koskevat yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja ja että näiden toimintojen rahoitus on rajattu tarkasti vain kyseisten toimenpiteiden kannalta välttämättömiin kustannuksiin. Näin ollen Saksa katsoi, että kyseiset kustannukset eivät kuulu valtiontukisääntöjen soveltamisalaan. Tältä osin Saksa väitti, että toimenpiteet M1–M11 kuuluvat yhteen seuraavista luokista:

i) toimenpiteet, joilla suojellaan siviili-ilmailua laittomilta teoilta ([42]) ja jotka kuuluvat Saksan lentoturvallisuuslain (*Luftsicherheitsgesetz*) ja erityisesti sen 8 §:n piiriin;

ii) turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet, joihin sovelletaan ilmaliikenteen harjoittamisluvasta annetun asetuksen (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, LuftVZO) 45 §:ää; tai

iii) toimenpiteet, jotka liittyvät kolmansien osapuolten suojeluun lentoliikenteen operatiivisilta riskeiltä (kuten melusaaste).

(215) Operatiiviseen turvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden osalta komissio katsoo, että toiminnan turvallisuuden varmistaminen lentoasemalla on tavanomainen osa lentoaseman pitoon liittyvää toimintaa ([43]). Tässä yhteydessä on huomattava, että lakisääteisiin vaatimuksiin ja normeihin liittyvien kustannusten ei myöskään voida katsoa kuuluvan yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin. Komissio katsoo, että toimenpiteet, jotka on tarkoitettu toiminnan turvallisuuden varmistamiseen lentoasemalla, eivät ole yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja. Yksittäisistä toiminnoista ja kustannuksista on tarkempi selostus jäljempänä. Jokaisen yrityksen, joka aikoo toimia tietyillä markkinoilla, on varmistettava laitteistojen turvallisuus (lentoasemien osalta esimerkiksi kiitotiet, rullaustiet ja asematasot) ja myös lakisääteisten vaatimusten noudattaminen.

(216) Komissio katsoo kiitoteiden, rullausteiden ja asematasojen olevan keskeisiä tekijöitä lentoaseman pitäjän harjoittamalle taloudelliselle toiminnalle. Kiitoteiden, rullausteiden ja asematasojen rakentaminen mahdollistaa näin ollen lentoaseman pitäjän pääasiallisen taloudellisen toiminnan harjoittamisen.

(217) Saksan lentoturvallisuuslain 8 §:n mukaisista toimenpiteistä lennonjohdon, sääpalvelujen ja palokunnan voidaan periaatteessa katsoa olevan toimintoja, jotka kuuluvat yleisen edun piiriin.

([40]) Asia C-343/95, Calì & Figli v. Servizi Ecologici Porto di Genova, tuomio 18.3.1997, Kok., s. I-1547. Komission päätös N 309/02, tehty 19 päivänä maaliskuuta 2003, ilmailun turvaaminen – 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen aiheuttamien kustannusten korvaaminen (EUVL C 148, 25.6.2003, s. 7). Komission päätös N 438/02, tehty 16 päivänä lokakuuta 2002, tuki satamaviranomaisille julkisten viranomaisten tehtävien suorittamiseksi (EYVL C 284, 21.11.2002, s. 2).

([41]) Ks. muun muassa asia C-172/03, Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, tuomio 3.3.2005, Kok., s. I-01627, 36 kohta, oikeuskäytäntöviittauksineen.

([42]) Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002 mukaisesti (EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1).

([43]) Komission päätös, annettu 20 päivänä helmikuuta 2014, valtiontukiasiassa SA.35847 (2012/N) – Tšekki – Ostravan lentoasema, ei vielä julkaistu EUVL:ssä, johdanto-osan 16 kappale.

(218) Saksa on ilmoittanut, että sovellettavassa oikeudellisessa kehyksessä ei ole tiukkoja säännöksiä, joiden mukaan palokunnasta aiheutuvat kustannukset kuuluisivat lentoaseman pitäjälle. Lisäksi komissio toteaa, että palokunnan kustannusten korvaaminen kuuluu osavaltioiden oikeudellisen toimivallan piiriin ja näiden kustannusten korvaamisen hoitavat yleensä alueviranomaiset. Kustannusten korvaaminen rajoittuu kustannusten kattamiseen tarvittavaan määrään.

(219) Komissio toteaa, että lentoliikennelain 27 §:n d ja f momentissa säädetään, että tietyillä lentoasemilla lentoliikennelain 27 §:n c momentin mukaiset lennonjohtoon ja sääpalveluihin liittyvät kustannukset kattaa valtio. Lentoliikennelain 27 §:n d ja f momentin mukaan lentoasemat ovat ”hyväksyttyinä lentoasemina” oikeutettuja kustannusten korvaamiseen, jos liittovaltion liikenneministeriö on katsonut tämän olevan turvallisuussyistä ja liikennepoliittisten etujen vuoksi välttämätöntä ([44]). Saksalaiset lentoasemat, joita ei ole hyväksytty, eivät ole oikeutettuja lentoliikennelain 27 §:n d ja f momentin mukaiseen kustannusten korvaamiseen. Niiden on periaatteessa katettava lentoliikennelain 27 §:n c momentissa säädettyihin toimenpiteisiin liittyvät kustannukset itse. Nämä kustannukset liittyvät olennaisesti lentoasemien toimintaan. Koska joidenkin lentoasemien on vastattava näistä kustannuksista itse mutta toisten ei, viimeksi mainitut voivat saada etua, vaikka lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteitä sekä sääpalveluja ei voidakaan pitää taloudellisena toimintana. Leipzig/Hallen lentoasema on tunnustettu tällaiseksi lentoasemaksi, ja se on näin ollen oikeutettu lentoliikennelain 27 §:n d ja f momentin mukaiseen kustannusten korvaamiseen. Muiden lentoasemien on vastattava näistä kustannuksista itse. Sen vuoksi lennonjohto- ja lentoturvallisuustoimenpiteisiin sekä sääpalveluihin liittyvien kustannusten korvaaminen lentoliikennelain 27 §:n d ja f momentin nojalla antaa Leipzig/Hallen lentoasemalle edun.

(220) Näyttää siltä, että Saksan mielestä asianomaiset viranomaiset voivat vastata kaikista lentoturvallisuuslain 8 §:n mukaisiin toimenpiteisiin liittyvistä kustannuksista. Komissio toteaa kuitenkin, että lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan korvata voidaan ainoastaan kustannukset, jotka liittyvät lentoturvallisuuslain 5 §:ssä tarkoitettujen toimintojen kannalta välttämättömien tilojen rakentamiseen ja kunnossapitoon. Kaikista muista kustannuksista lentoaseman pitäjän on vastattava itse. Siltä osin kuin FLH:lle myönnetty julkinen rahoitus vapautti yrityksen kustannuksista, joista sen olisi lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan pitänyt vastata, kyseistä julkista rahoitusta ei ole vapautettu unionin valtiontukisääntöjen mukaisesta valvonnasta. Siitä riippumatta, luokitellaanko kyseiset kustannukset yleisen edun piiriin kuuluviksi vai ei, on osoitettu, että lentoaseman pitäjän on vastattava niistä sovellettavan oikeudellisen kehyksen nojalla. Näin ollen, jos valtio maksaa kyseiset kustannukset, lentoaseman pitäjä vapautuu kustannuksista, joita sille tavallisesti aiheutuisi.

(221) Johdanto-osan 215 ja 220 kappaleessa esitettyjen näkökohtien perusteella komission mielestä on asianmukaista tehdä erikseen tarkemmat päätelmät investointikustannuksista, joiden väitetään kuuluvan yleisen edun piiriin.

M1 – Maanhankinta/uudelleensijoittaminen/meluntorjunta/maisemanhoidon suunnittelu, M2 – Moottorien testirakenne ja M10 – Meluntorjunnan lisätoimenpiteet

(222) Saksa väitti, että toimenpiteet M1, M2 ja M10 ovat yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja, koska niiden tarkoituksena on suojella kolmansia osapuolia lentoliikenteen operatiivisia riskejä vastaan, esimerkiksi asuntojen omistajia ja ympäristöä meluhaittojen vaikutuksilta.

(223) Komissio katsoo, että toimenpiteisiin M1, M2 ja M10 liittyvät kustannukset ovat tavanomaisia kustannuksia, joista yrityksen olisi vastattava, jotta voidaan rakentaa tiettyjen sääntelystandardien mukaisia kohteita. Näitä toimenpiteitä ei myöskään voida erottaa lentoaseman taloudellisesta toiminnasta. Esimerkkinä tästä on erityisesti se, että ilman näitä toimenpiteitä lentoasemalta ei saisi liikennöidä öisin, eikä se voisi keskittyä lentorahtitoimintaan, johon liittyy kaavoituksen hyväksymispäätös eteläisen kiitotien rakentamisesta Leipzig/Hallen lentoasemalle ja lentoaseman laajentumisstrategia.

(224) Näin ollen komissio katsoo, että toimenpiteiden M1, M2 ja M10 ei voida katsoa kuuluvan yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin.

([44]) Lentoliikennelain 27 §:n d momentin 1 kohta: Lentoasemilla varmistetaan lentoturvallisuuspalvelut ja lentoturvallisuustekniset laitteistot, joiden tarpeen liikenne-, rakennus- ja kaupunkikehitysministeriö on turvallisuussyistä ja liikennepoliittisten etujen vuoksi tunnustanut. (Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.)

M3 – Rullaustie ja rullasilta E7, M4 – Pohjoisen kiitotien pidentäminen (suunnittelukustannukset), M5 – Alueen raivaus Victor-rullaustien rakentamiseen valmistautumiseksi, M6 – Rinnakkainen Victor-rullaustie, M12 – Eteläisen laajentamisen kaavoitusmenettely (kiitotie ja asemataso), M13 – Pohjoisen asematason laajentaminen, M14 – Itäisen asematason laajentaminen, M15 – Infrastruktuurin mukauttaminen ja M16 – Lisätoimenpiteet infrastruktuurin kehittämiseksi, kuten pohjoisen lentokonehallin laajentaminen ja uuden ilmailuterminaalin ja pienten ilma-alusten hallin rakentaminen

(225) Nyt esillä olevassa asiassa kiitotien pidentämisellä on tarkoitus varmistaa, että rahtikoneilla, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino on korkea, voidaan lähteä lentoon onnistuneesti ilman hyötykuormaan kohdistuvia rajoituksia. Asematason laajentamisella taas edistetään lentojen jakautumista nykyistä tasaisemmin. Komissio toteaa, että lentoasemalla rullaustiet yhdistävät kiitotiet asematasoihin, lentokonehalleihin, terminaaleihin ja muihin palveluihin. Nämä yhteydet mahdollistavat ilma-aluksen poistumisen kiitotieltä, jotta toinen ilma-alus voi laskeutua tai nousta ilmaan. Näin ollen rullaustiet ja rullasillat ovat luontaisesti sidoksissa kiitoteihin, joista lentoaseman pitäjä saa maksuja. Lisäksi Saksan antamat tiedot vahvistavat, että nämä toimenpiteet ovat olennaisia, kun otetaan huomioon liikennemäärät ja -virrat. Jos rakennustöitä ei toteutettaisi, lentoasema ei hyötyisi odotetusta liikennevirtojen kasvusta tai liikennevirtojen nykyistä määrää olisi vähennettävä, jotta varmistettaisiin ilma-alusten turvallinen toiminta. Komissio katsoo, että tämä ei ole ristiriidassa sen kanssa, että tiettyä määrää rullausteitä ja rullasiltoja voidaan käyttää turvallisesti vain rajoitetun liikennemäärän hoitamiseen.

(226) Tältä osin komissio muistuttaa, että kiitotiet, rullaustiet ja asematasot ovat keskeisiä tekijöitä taloudellisessa toiminnassa, jota lentoaseman pitäjä harjoittaa. Kiitoteiden, rullausteiden ja asematasojen rakentaminen mahdollistaa näin ollen lentoaseman pitäjän pääasiallisen taloudellisen toiminnan harjoittamisen eikä rakentamista voida erottaa tästä taloudellisesta toiminnasta.

(227) Komissio toteaa, että lentoaseman pitäjä toteuttaa toimenpiteet M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 ja M16 kaupalliselta pohjalta. Sen vuoksi ne ovat kaupallisesti hyödynnettävää infrastruktuuria, eikä niiden voida katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja.

M11 – Kaakkoisen vyöhykkeen maaliikennealueen kehittäminen, vaihe I

(228) Komissio toteaa, että toimenpiteeseen M11 kuuluvat olemassa olevien rakennusten sähkö- ja vesihuollon, jätevedenkäsittelyn ja sadeveden viemäröinnin järjestäminen sekä meluntorjunnan lisätoimenpiteet.

(229) Johdanto-osan 215 ja 220 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella nämä toimenpiteet eivät koske toimia, jotka yleensä kuuluvat valtion vastuulle sen käyttäessä julkista valtaa. Ne pidemminkin auttavat osaltaan saattamaan ajan tasalle infrastruktuurin, jota käytetään kaupallisiin tarkoituksiin. Näin ollen niihin liittyy taloudellista toimintaa, eikä niiden sen vuoksi voida katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja.

M5 – Uusi paloasemarakennus ja M9 – Palontorjuntakalusto

(230) Paloasemarakennukseen ja palontorjuntakalustoon liittyvien toimien voidaan yleisesti ottaen katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja, kuten johdanto-osan 218 kappaleessa todettiin.

(231) Saksa on ilmoittanut, että oikeudellisessa kehyksessä ei ole tiukkoja paloasemarakennusta ja palontorjuntakalustoa koskevia säännöksiä, joiden mukaan niistä aiheutuvat kustannukset kuuluisivat lentoaseman pitäjälle. Lisäksi komissio toteaa, että uuden paloasemarakennuksen ja palontorjuntakaluston kustannusten korvaaminen kuuluu osavaltioiden oikeudellisen toimivallan piiriin ja näiden kustannusten korvaamisen hoitavat yleensä alueviranomaiset, kuten Saksa on esittänyt. Kustannusten korvaaminen rajoittuu kustannusten kattamiseen tarvittavaan määrään.

(232) Näin ollen uuden paloasemarakennuksen rakentamiseen liittyvien kustannusten ja palontorjuntakaluston hankintakustannusten voidaan katsoa kuuluvan yleisen edun piiriin.

M5 – Monikäyttölentokonehalli ja M9.3 – Talvikauden huoltokalusto)

(233) Saksa totesi monikäyttölentokonehallin olevan yleisen edun piiriin kuuluva toiminto, koska hätätilanteessa sitä käytettäisiin hätäsuojana. Saksan mukaan myös tämän lentokonehallin rakentamiskustannukset ovat yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja, koska siellä säilytetään tällä hetkellä talvikauden kalustoa, joka on tarpeen lentoaseman turvallisen toiminnan takaamiseksi talven aikana.

(234) Komissio toteaa monikäyttölentokonehallin rakentamisesta Leipzig/Hallen lentoasemalle, että rakennusta voidaan käyttää eri tarkoituksiin. Kuten jo johdanto-osan 215 kappaleessa todettiin, talvikauden kaluston (M9.3) kustannukset, jotka ovat välttämättömät lentoaseman turvallisen käytön kannalta, ovat yrityksen toiminnan harjoittamisen tavanomainen kustannuserä, joten niitä ei voida pitää yleisen edun piiriin kuuluvina toimintoina. Näin ollen komissio katsoo, että monikäyttölentokonehallin rakennuskustannukset eivät myöskään ole yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja.

(235) Tämä toteamus ei kuitenkaan estä Saksaa antamasta lentoasemalle hätätilanteissa erityistehtäviä, jotka kuuluvat yleiseen taloudelliseen tarkoitukseen liittyvien palvelujen piiriin.

M7 – Uudet jäänpoistoalueet

(236) Saksa väittää, että uusia jäänpoistoalueita tarvitaan ilma-alusten turvallisen ja oikea-aikaisen toiminnan takaamiseksi lentoasemalla. Saksan mukaan olemassa olevien jäänpoistoalueiden laajentaminen on välttämätöntä lentoaseman liikenteen lisääntymisen vuoksi, jotta vältetään reittilentojen viivästykset. Lisäksi Saksa korostaa, että lentoaseman tarjoamista jäänpoistopalveluista saatavat tulot eivät kata infrastruktuurin perustamisesta aiheutuvia kustannuksia.

(237) Komissio toteaa ensinnäkin, että sillä, onko toiminta kannattavaa, ei ole ratkaisevaa merkitystä taloudellisen toiminnan käsitteen kannalta ([45]). Toiseksi komissio panee merkille, että jäänpoistopalveluja tarjotaan korvausta vastaan lentoyhtiöille. Ne ovat olennaisen tärkeitä palveluja, joita kaikki lentoasemat tarjoavat osana taloudellista toimintaansa. Mitä enemmän näitä palveluja tarjotaan, sitä enemmän lentoja lentoasemalta voi liikennöidä, ja sen myötä lentoasema voi kasvattaa tulojaan.

(238) Näin ollen komissio katsoo, että jäänpoistopalvelut kytkeytyvät kiinteästi lentoaseman taloudelliseen hyödyntämiseen eikä niitä voida erottaa kyseisestä toiminnasta, joten ne on katsottava taloudelliseksi toiminnaksi.

M8 – Helikopterikenttä

(239) Toimenpiteen yhteydessä perustetaan helikopterikenttä, jota käytetään ainoastaan lentopelastuspalvelujen tukikohtana.

(240) Komissio katsoo, että helikopterikentän perustaminen helpottaa lentopelastustoimintaa. Näin ollen pelastuspalveluja varten tarkoitetun helikopterikentän perustamisen voidaan katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluva toiminto. Korvauksen on oltava tiukasti kytköksissä näiden palvelujen kustannuksiin.

M9 – Lisätoimenpiteet infrastruktuurin kehittämiseksi

(241) Lisätoimenpiteisiin infrastruktuurin kehittämiseksi kuuluu tarkastuspisteen I uudelleenrakentaminen, tarkoituksenmukaisen turvallisuuspalvelujen rakennuksen rakentaminen alue- ja liittovaltion poliisin, tullin, eläinsuojan ja lentoasemaa ympäröivän aidan tarpeisiin (mukaan lukien digitaalinen videovalvontajärjestelmä ja liiketunnistimet). Saksan mukaan nämä toimenpiteet ovat tarpeen, jotta siviili-ilmailua voidaan suojata siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, ja näin ollen ne kuuluvat Saksan lentoturvallisuuslain 8 §:n soveltamisalaan.

(242) Näyttää siltä, että Saksan mielestä asianomaiset viranomaiset voivat vastata kaikista lentoturvallisuuslain 8 §:n mukaisiin toimenpiteisiin liittyvistä kustannuksista. Komissio toteaa kuitenkin, että lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan korvata voidaan ainoastaan kustannukset, jotka liittyvät lentoturvallisuuslain 5 §:ssä tarkoitettujen toimintojen kannalta välttämättömien tilojen rakentamiseen ja kunnossapitoon. Kaikista muista kustannuksista lentoaseman pitäjän on vastattava itse. Siltä osin kuin FLH:lle myönnetty julkinen rahoitus vapauttaa yrityksen kustannuksista, joista sen olisi lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan pitänyt vastata, kyseistä julkista rahoitusta ei ole vapautettu unionin valtiontukisääntöjen mukaisesta valvonnasta.

(243) Kustannuksista, jotka aiheutuvat uuden tarkoituksenmukaisen turvallisuuspalvelujen rakennuksen käytöstä Saksan sääpalvelun tarpeisiin, komissio huomauttaa, että lentoliikennelain 27 §:n f momentin mukaan valtio kattaa tietyillä lentoasemilla lentoliikennelain 27 §:n c momenttiin liittyvät kustannukset. Lentoliikennelain 27 §:n f momentin mukaan lentoasemat ovat ”hyväksyttyinä lentoasemina” oikeutettuja kustannusten korvaamiseen, jos liittovaltion liikenneministeriö on katsonut tämän olevan turvallisuussyistä ja liikennepoliittisten etujen vuoksi välttämätöntä. Saksalaiset lentoasemat, joita ei ole hyväksytty, eivät ole oikeutettuja lentoliikennelain 27 §:n f momentin mukaiseen kustannusten korvaamiseen. Niiden on periaatteessa katettava lentoliikennelain 27 §:n c momentissa säädettyihin toimenpiteisiin liittyvät kustannukset itse. Nämä kustannukset liittyvät olennaisesti lentoasemien

([45]) Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomion 115 kohta.

toimintaan. Koska joidenkin lentoasemien on vastattava näistä kustannuksista itse mutta toisten ei, viimeksi mainitut voivat saada etua, vaikka Saksan sääpalvelua ei voidakaan pitää taloudellisena toimintana. Leipzig/Hallen lentoasema on tunnustettu tällaiseksi lentoasemaksi, ja se on näin ollen oikeutettu lentoliikennelain 27 §:n f momentin mukaiseen kustannusten korvaamiseen. Muiden lentoasemien on vastattava näistä kustannuksista itse. Sen vuoksi sääpalveluihin liittyvien kustannusten korvaaminen lentoliikennelain 27 §:n f momentin nojalla antaa Leipzig/Hallen lentoasemalle edun.

6.1.3 **Päätelmä**

(244) Kun otetaan huomioon 6.1.1 jaksossa todetut seikat, FLH on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys.

(245) Kun otetaan huomioon 6.1.2 jaksossa todetut seikat, seuraavien toimenpiteiden rahoituksen ei voida katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluva toiminto: M1 – Maanhankinta, uudelleensijoittaminen, meluntorjunta ja siihen liittyvä maisemanhoidon suunnittelu, M2 – Moottorien testirakenne, M3 – Rullaustie ja rullasilta E7, M4 – Pohjoisen kiitotien pidentäminen (suunnittelukustannukset), M5 – Alueen raivaus Victor-rullaustien rakentamiseen valmistautumiseksi, M5 – Monikäyttölentokonehalli, M6 – Rinnakkainen Victor-rullaustie, M7 – Uudet jäänpoistoalueet, M9.3 – Talvikauden huoltokalusto, M10 – Meluntorjunnan lisätoimenpiteet, M11 – Kaakkoisen vyöhykkeen maaliikennealueen kehittäminen, vaihe I, M12 – Eteläisen laajentamisen kaavoitusmenettely (kiitotie ja asemataso), M13 – Pohjoisen asematason laajentaminen, M14 – Itäisen asematason laajentaminen, M15 – Infrastruktuurin mukauttaminen ja M16 – Lisätoimenpiteet infrastruktuurin kehittämiseksi, kuten pohjoisen lentokonehallin laajentaminen ja uuden ilmailuterminaalin ja pienten ilma-alusten hallin rakentaminen. Näiden toimintojen rahoittaminen mahdollistaa lentoaseman pitäjän pääasiallisen taloudellisen toiminnan harjoittamisen eikä niitä voida erottaa tästä taloudellisesta toiminnasta.

(246) Komissio katsoo, että toimenpiteiden M5 – Uusi paloasemarakennus, M9 – Palontorjuntakalusto ja M8 – Helikopterikenttä voidaan katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja (ks. 6.1.2 jakso).

(247) Toimenpiteestä M9 – Lisätoimenpiteet infrastruktuurin kehittämiseksi, kuten tarkastuspisteen I uudelleenrakentaminen, tarkoituksenmukaisen turvallisuuspalvelujen rakennuksen rakentaminen alue- ja liittovaltion poliisin, tullin, eläinsuojan ja lentoasemaa ympäröivän aidan tarpeisiin (mukaan lukien digitaalinen videovalvontajärjestelmä ja liiketunnistimet) – komissio toteaa, että ne saattavat olla yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja. Saksan lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan korvata voidaan kuitenkin ainoastaan kustannukset, jotka liittyvät lentoturvallisuuslain 5 §:ssä tarkoitettujen toimintojen kannalta välttämättömien tilojen rakentamiseen ja kunnossapitoon. Kaikista muista kustannuksista lentoaseman pitäjän on vastattava itse. Siltä osin kuin FLH:lle myönnetty julkinen rahoitus vapauttaa yrityksen kustannuksista, joista sen olisi lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin mukaan pitänyt vastata, kyseistä julkista rahoitusta ei ole vapautettu unionin valtiontukisääntöjen mukaisesta valvonnasta.

(248) Kustannuksista, jotka aiheutuvat uuden tarkoituksenmukaisen turvallisuuspalvelujen rakennuksen käytöstä Saksan sääpalvelun tarpeisiin (liittyen toimenpiteeseen M9), komissio katsoo johdanto-osan 243 kappaleessa mainituista syistä, että Leipzig/Hallen lentoaseman sääpalveluihin liittyvien kustannusten kattaminen lentoliikennelain 27 §:n f momentin nojalla tuo Leipzig/Hallen lentoasemalle edun, vaikka sääpalvelut voidaankin katsoa muuksi kuin taloudelliseksi toiminnaksi.

6.2 FLH:N HYVÄKSI MYÖNNETTYJEN OSAKASLAINOJEN TUKILUONNE

6.2.1 **Osakaslainojen ja pääomanlisäysten välinen suhde**

(249) Ennen kuin arvioidaan, ovatko FLH:n hyväksi myönnetyt osakaslainat valtiontukea, on arvioitava, olisiko osakaslainoja ja pääomanlisäyksiä pidettävä erillisinä toimenpiteinä vai yhtenä toimenpiteenä.

(250) Näyttö osoittaa, että molemmista toimenpiteistä päätettiin samanaikaisesti, osana laajempaa suunnitelmaa, jolla oli tarkoitus rahoittaa lentoaseman infrastruktuurin parannuksia, ja että FLH:n osakkeenomistajilla oli aikomus muuntaa lainansa omaksi pääomaksi. Saksa on kuitenkin ilmoittanut, että pääomanlisäyksiä ei ole myönnetty peruuttamattomasti ja että FLH:lla ei ole mitään välitöntä oikeutta pääomankorotukseen.

(251) Näin ollen komissio katsoo, että osakaslainoja ja pääomanlisäyksiä voidaan pitää erillisinä toimenpiteinä.

6.2.2 **Taloudellinen etu**

(252) Komissio arvioi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti, onko edullisin ehdoin myönnettyä lainaa saaneelle yritykselle koitunut taloudellista etua. Tämän periaatteen mukaan valtiontueksi ei katsota velkapääomaa, jonka valtio on antanut suoraan tai välillisesti yrityksen käyttöön tavanomaisin markkinaehdoin ([46]).

(253) Käsiteltävänä olevassa asiassa komission on arvioitava, antavatko FLH:lle myönnettyjen osakaslainojen ehdot (ks. taulukko 3) sille taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

(254) Saksa katsoo, että markkinataloussijoittajaperiaatetta on noudatettu täysimääräisesti, sillä lainat myönnettiin markkinaehdoin. Perustellakseen tarkasteltavina olevien lainojen ehtoja Saksa vertaa osakaslainojen ehtoja muiden pankkien tarjoamiin ehtoihin (ks. 3.3.1 ja 3.3.2 jaksossa esitetyt perustelut).

(255) Kun komissio tutkii, onko kyseinen rahoitus myönnetty edullisin ehdoin, se voi vakiintuneen päätöksentekokäytäntönsä mukaisesti arvioida muiden vertailuarvojen puuttuessa sitä, ovatko kyseisten lainojen korkotasot komission määrittämien viitekorkojen mukaisia. Komissio noudattaa viitekoron määrittelyssä vuonna 2008 annetun viitekorkotiedonannon mukaisia menetelmiä.

(256) Vuonna 2008 annetussa viitekorkotiedonannossa vahvistetaan määritysmenetelmä sellaisille viite- ja diskonttokoroille, joita voidaan käyttää markkinakoron sijaan. Koska kuitenkin komission viitekorko on vertailuarvo, jos komissiolla on tietyssä tapauksessa muita indikaattoreita korkotasosta, jonka lainanottaja olisi voinut saada markkinoilta, se voi perustaa arvionsa näihin indikaattoreihin.

FLH:n luottoluokitus

(257) Jotta osakaslainojen ehdot voidaan arvioida, komission on ensin arvioitava FLH:n luottokelpoisuus.

(258) FLH:lla ei ole luottoluokituslaitosten määrittämää luokitusta. Saksa kuitenkin väittää, että FLH:n ja MFAG:n välisten voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten vuoksi olisi otettava huomioon emoyhtiöiden luokitus.

(259) Komissio toteaa, että Saksan lainsäädännön mukaan MFAG vastaa kaikista lainoista, jotka FLH ottaa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen voimassaoloaikana, vaikka sopimus myöhemmin irtisanottaisiin.

(260) Tällä perusteella komissio katsoo, että FLH:n luokituksen olisi katsottava vastaavan vähintään sen emoyhtiön MFAG:n luokitusta.

(261) Myöskään MFAG:llä ei ole luottoluokituslaitosten määrittämää luokitusta. Saksa on kuitenkin toimittanut joitakin MFAG:tä koskevia pankkien sisäisiä luokituksia, jotka esitetään tiivistetysti taulukossa 4.

(262) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 257–261 kappale, komissio katsoo, että FLH:lla on vähintään MFAG:n alinta luokitusta vastaava luokitus, eli […] Standard & Poor'sin asteikolla vuonna 2006 ja […] Standard & Poor'sin asteikolla vuosina 2007–2012.

Tappio-osuus (tai vakuustaso)

(263) Jos kyseessä olevilla osakaslainoilla voitaisiin katsoa olevan erittäin suuret vakuudet, markkinakäytännön mukaan tällaisissa tapauksissa nostettaisiin kyseisen velkainstrumentin luokitusta (liikkeeseenlaskuluokitus) yhdellä luokalla verrattuna liikkeeseenlaskijan luokitukseen ([47]). Sen vuoksi komission on määritettävä kyseessä olevien osakaslainojen tappio-osuus ([48]).

([46]) Komission tiedonanto jäsenvaltioille: ETY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan sekä komission direktiivin 80/723/ETY 5 artiklan soveltaminen julkisiin yrityksiin tehdasteollisuuden alalla (EYVL C 307, 13.11.1993, s. 3, 11 kohta). Tiedonanto koskee tehdasteollisuutta, mutta se on sovellettavissa myös muihin talouden aloihin. Ks. myös asia T-16/96, Cityflyer, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-757, 51 kohta.

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

([48]) Vakuustasoa voidaan mitata tappio-osuudella (Loss Given Default, LGD), joka on prosenttiosuutena ilmaistu odotettu tappio velallisen velasta, kun otetaan huomioon vakuuksista ja konkurssipesän varoista saatavat määrät; näin ollen tappio-osuus on käänteisesti verrannollinen vakuuksien laatuun.

(264) Koska lainat oli tarkoitettu vain lyhyen aikavälin väliaikaisrahoitukseksi, ne olivat vakuudettomia. Saksa kuitenkin väitti, että tappio-osuuden olisi oltava vähintään alle 30 prosenttia, koska FLH:n panttaamattomien omaisuuserien arvo ([…] miljoonaa euroa vuonna 2010) ylittää vastuiden arvon ([…] miljoonaa euroa vuonna 2010).

(265) Tältä osin komissio toteaa, että omaisuuserien kirjanpitoarvo ei riitä likvidaatioarvon määrittämiseksi lentoaseman maksukyvyttömyys- tai konkurssintapauksessa. Baselin pankkivalvontakomitean kesäkuussa 2006 julkaiseman asiakirjan mukaan on suositeltavaa, että yrityksille myönnettyjen etuoikeudeltaan parempien lainojen, joilla ei ole hyväksyttyä vakuutta, tappio-osuudeksi määritettäisiin noin 45 prosenttia ([49]). Näin ollen vuoden 2008 viitekorkotiedonannon mukaan kyseisillä osakaslainoilla on ”normaali” vakuustaso, jonka tappio-osuus on keskitasoa (30 % < tappio-osuus < 60 %).

(266) Näin ollen komissio katsoo, että vakuustaso ei ole riittävä, jotta yrityksen luokitusta voitaisiin korottaa yhdellä luokalla.

FLH:n osakaslainojen ehtojen vertailuanalyysi luottoriskinvaihtosopimusten hintaerojen (credit default swap spread) perusteella

(267) Jotta voidaan arvioida, onko FLH:n osakaslainat myönnetty markkinaehdoin, komissio on toteuttanut korkovertailun luottoriskinvaihtosopimusten hintaerojen perusteella.

(268) Vuonna 2008 annetun viitekorkotiedonannon lähtökohtana olevan määritysmenetelmän mukaisesti komissio katsoo, että lainakorkoja voidaan pitää markkinaehtoisina, jos laina on myönnetty korolla, joka on vähintään samansuuruinen kuin seuraavan kaavan mukaan laskettu vertailuarvo:

Vertailukorkotaso = peruskorko + riskimarginaali + palkkio

(269) Peruskorko vastaa pankeille aiheutuvia kustannuksia likviditeetin tarjoamisesta käyttöön (rahoituskulut). Kiinteäkorkoisen rahoituksen (ts. korkotaso vahvistetaan koko lainasopimuksen ajaksi) tapauksessa peruskorko määritetään swap-korkojen ([50]) perusteella, joiden juoksuaika ja valuutta vastaavat kulloistakin sitoumusta. Riskimarginaali korvaa lainanantajalle määrättyyn rahoitustapahtumaan liittyvät riskit ja erityisesti luottoriskin. Riskimarginaali voidaan johtaa luottoriskinvaihtosopimusten hintaerojen ([51]) asianmukaisesta otoksesta (kuten yritysvelkakirjat), joilla on vastaava luokitus kuin FLH:n lainoilla. Vaikuttaa aiheelliselta myös lisätä 10–20 peruspistettä arviona pankkimaksuista, jotka yritysten on yleensä maksettava ([52]).

(270) Komissio katsoo, että arvioitavina olevat rahoitustoimenpiteet eivät ole tyypillisiä lainoja. Tässä arvioinnissa oletetaan, että lainat myönnetään uusiutuvana luottojärjestelynä, joka uusitaan vuosittain uusilla korkoehdoilla. Näin ollen juoksuajan oletetaan olevan yksi vuosi.

(271) Lainat myönnetään vaihtuvalla korolla käyttäen viitekorkona yhden vuoden Euribor-korkoa. Riskimarginaali voidaan arvioida luottoriskinvaihtosopimusten hintaerojen otoksen perusteella kunkin merkityksellisen ajankohdan osalta. Taulukossa 7 esitetään yhteenveto riskimarginaaleja koskevien havaintojen määrästä (eri alojen yritykset, joiden luottoluokitus vastaa FLH:n luokitusta, lukuun ottamatta rahoituslaitoksia ja valtionhallintoa) ja luottoriskinvaihtosopimusten hintaeroista.

([49]) Paper International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards, Baselin pankkivalvontakomitea, kesäkuu 2006.

([50]) Swap-korko on pitemmän maturiteetin vastine pankkien väliselle antolainauskorolle (IBOR). Sitä käytetään rahoitusmarkkinoilla vertailukorkona määritettäessä rahoituskorkoa.

([51]) Luottoriskinvaihtosopimus (Credit Default Swap, CDS) on (vakioitu) luottojohdannaissopimus, joka tehdään kahden vastapuolen välillä. Kohdeyksikköön liittyvä luottoriski siirtyy sopimuksen myötä suojan ostajalta suojan myyjälle. Suojan ostaja maksaa suojan myyjälle säännöllisin väliajoin preemiota luottoriskinvaihtosopimuksen juoksuajan päättymiseen asti tai kunnes ennalta määritelty luottotapahtuma aiheutuu kohdeyksikölle (jos tämä tapahtuu ensin). Suojan ostajan säännöllisin väliajoin maksamia preemioita (jotka määritetään prosenttiosuuksina tai peruspisteinä suojan kohteena olevan määrän nimellisarvosta) kutsutaan luottoriskinvaihtosopimuksen hintaeroiksi. Luottoriskinvaihtosopimuksen hintaeroja voidaan käyttää luottoriskin hinnan määrittämisen kannalta riittävänä vertailuarvona.

([52]) Vrt. esimerkiksi Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 (s. 3), tai Bloombergin tiedot velkakirjojen liikkeeseenlaskussa sovellettavista merkintäpalkkioista. Tässä päätöksessä lähtökohtana on varovainen arvio eli 20 peruspistettä.

Taulukko 7

Yleiskatsaus riskimarginaaleista yrityksillä, joiden luottoluokitus vastaa FLH:ta

Päivämäärä	Luokitus	Havaintojen määrä	1. kvartiili (peruspistettä)	2. kvartiili (peruspistettä)	3. kvartiili (peruspistettä)
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) Vertailukoron riskimarginaali on määritetty painotetun keskimääräisen luottoriskinvaihtosopimusten hintaeron perusteella toisessa kvartiilissa (ks. taulukko 7).

(273) Taulukossa 8 verrataan tosiasiallista korkoa, joka peritään arvioitavina olevista osakaslainoista, ja vertailukorkoa.

Taulukko 8

Vertaileva katsaus FLH:n todellisen koron ja vertailukoron välillä

Päivämäärä	Todellinen korko (%)				Vertailukorko (%)			
	Peruskorko	Riskimarginaali	Maksu	Yhteensä	Peruskorko	Riskimarginaali	Maksu	Yhteensä
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) Markkinakäytännön mukaan luottoriskinvaihtosopimusten hintaerojen perusteella määritetyn vertailukoron yhteydessä on otettava huomioon noin […] peruspisteen pankkimaksu ([53]). Jotta arvio on varovainen, nyt käsiteltävänä olevassa asiassa lisätään […] peruspisteen pankkimaksu.

(275) Komissio katsoo, että taulukossa 8 esitetyt tulokset ovat osoitus siitä, että lainat vastasivat markkinaehtoja. Komissio toteaa, että kaikkina vuosina – lukuun ottamatta vuotta 2009 – FLH:n todellinen korko oli korkeampi kuin vertailukorko. Vuoden 2009 alhaisemman tosiasiallisen koron kuittaa kuitenkin vuosien 2010–2012 korkeampi, suuremmasta osakaslainamäärästä peritty korko.

(276) Lisäksi komissio huomauttaa, että myös Saksan 3.3.1 ja 3.3.2 jaksossa mainitsemat vertailuanalyysilainat vahvistavat nämä tulokset.

6.2.3 **Päätelmä**

(277) Komissio katsoo 6.2.1 ja 6.2.2. jaksossa esitettyjen havaintojen pohjalta, että FLH:n osakaslainat on myönnetty markkinaehdoin, eivätkä ne näin ollen ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

([53]) Vrt. esimerkiksi Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 (s. 3), tai Bloombergin tiedot velkakirjojen liikkeeseenlaskussa sovellettavista merkintäpalkkioista.

6.3 FLH:LLE MYÖNNETTYJEN PÄÄOMANLISÄYSTEN TUKILUONNE

6.3.1 **Valtion varat ja valtion toimenpide**

(278) Jotta toimenpiteet olisivat valtiontukea, ne on rahoitettava valtion varoista ja toimenpiteen toteuttamista koskeva päätös on voitava katsoa valtion toimenpiteeksi.

(279) Valtiontuen käsitettä sovelletaan etuihin, joita valtio itse tai jokin valtuuksiensa nojalla toimiva välittävä elin myöntää valtion varoista ([54]). SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa paikallisviranomaisten varat ovat valtion varoja ([55]).

(280) Unionin tuomioistuin on myös katsonut, että sillä, myöntääkö toimenpiteen valtio suoraan vai sen toimenpiteen hallinnointia varten perustamat tai valitsemat julkiset tai yksityiset elimet, ei ole merkitystä sen kannalta, katsotaanko se valtiontueksi ([56]).

(281) Nyt esillä olevassa asiassa kyseessä olevat toimenpiteet, eli FLH:lle myönnetyt pääomanlisäykset, myönnetään osittain suoraan paikallisviranomaisten talousarviosta (Sachsen-Anhaltin osavaltio, Sachsenin osavaltio sekä asianomaiset kaupungit ja kunnat) ja osittain paikallisviranomaisten talousarviosta myönnettynä rahoituksena, joka kanavoidaan välittävänä elimenä toimivan MFAG:n kautta FLH:lle. Tässä yhteydessä komissio toteaa, että paikallisviranomaiset kohdensivat MFAG:n kautta kanavoitavat varat siirrettäviksi FLH:lle.

(282) Näin ollen kyseessä olevat varat olivat jatkuvasti valtion suorassa tai välillisessä määräysvallassa. Sen vuoksi komissio katsoo, että kyseiset toimenpiteet rahoitetaan valtion varoista. Päätöksen näiden valtion varojen myöntämisestä ovat tehneet julkiset viranomaiset, koska FLH:n julkinen osakas suostui tekemään pääomanlisäyksiä.

6.3.2 **Taloudellinen etu**

(283) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, ts. ilman valtion toimenpidettä ([57]). Ainoastaan toimenpiteen vaikutuksilla yritykseen on merkitystä, ei valtion toimenpiteen syyllä eikä tavoitteella ([58]). Edusta on kyse aina, kun yrityksen taloudellinen tilanne paranee valtion toimenpiteen johdosta.

(284) Komissio muistuttaa, että ”valtion yrityksen käyttöön suoraan tai välillisesti asettamaa pääomaa ei voida katsoa valtiontueksi, jos olosuhteet ovat tavanomaisten markkinaehtojen mukaiset” ([59]). Voidakseen määrittää tässä asiassa, antaako Leipzig/Hallen lentoaseman julkinen rahoittaminen FLH:lle etua, jota se ei olisi tavanomaisissa markkinaolosuhteissa saanut, komission on verrattava suorat investointiavustukset ja pääomanlisäykset antaneiden julkisten viranomaisten toimintaa markkinataloustoimijan toimintaan, jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkymät ([60]).

(285) Tässä yhteydessä lentoaseman sijaintialueen talouteen kohdistuvilla myönteisillä vaikutuksilla ei pitäisi olla merkitystä, sillä tuomioistuin on selventänyt, että markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa ratkaiseva kysymys on, olisiko ”yksityinen sijoittaja, joka perustaa toimintansa odotettavissa olevaan tuottoon jättäen kaikki yhteiskunnalliset sekä aluepoliittiset ja alakohtaiset näkökannat huomioon ottamatta, tehnyt tällaisen pääomasijoituksen samanlaisissa olosuhteissa” ([61]).

(286) Stardust Marine -tapauksessa antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, ”että sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen” ([62]).

([54]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio (ns. Stardust Marine -tuomio), tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397.
([55]) Yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, tuomio 12.5.2011, Kok. 2011, s. II-1999, 108 kohta.
([56]) Asia C-78/76, Steinike & Weinlig v. Saksa, tuomio 22.3.1977, Kok., s. 595, 21 kohta.
([57]) Asia C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) ym. v. La Poste ym., tuomio 11.7.1996, Kok., s. I-3547, 60 kohta, ja asia C-342/96, Espanjan kuningaskunta v. Euroopan yhteisöjen komissio, tuomio 29.4.1999, Kok., s. I-2459, 41 kohta.
([58]) Asia 173/73, Italian tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio, tuomio 2.7.1974, Kok., s. 709, 13 kohta.
([59]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio (Stardust Marine), tuomio 16.5.2002 (Kok., s. I-4397), 69 kohta.
([60]) Asia C-305/89, Italia v. komissio (Alfa Romeo), tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603, 23 kohta; asia T-296/97, Alitalia v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-03871, 84 kohta.
([61]) Asia C-40/85, Belgia v. komissio, tuomio 10.7.1986, Kok., s. I-2321.
([62]) Em. Stardust Marine -tuomio, 71 kohta.

(287) Lisäksi tuomioistuin on asiassa EDF todennut, että ”[s]itä vastoin kyseisen edun myöntämisen jälkeen laaditut taloudelliset arviot, kyseisen jäsenvaltion toteuttaman sijoituksen todellisen tuottavuuden toteaminen jälkikäteen tai myöhemmät perustelut tosiasiallisesti valitusta toimintatavasta eivät riitä osoittamaan sitä, että tämä jäsenvaltio olisi ennen edun myöntämistä tai samanaikaisesti sen kanssa tehnyt tällaisen päätöksen osakkeenomistajan ominaisuudessaan” ([63]).

(288) Markkinataloustoimijatestiä soveltaessaan komission on tarkasteltava tapausta sen hetken tilanteessa, jolloin kukin päätös julkisten varojen myöntämisestä FLH:lle tehtiin. Komission arvion on perustuttava myös niihin tietoihin ja oletuksiin, joita paikallisviranomaisilla oli käytettävissään, kun ne tekivät päätöksen pääomanlisäyksistä.

(289) Saksa korosti myös sitä, että infrastruktuuri on tarpeen työpaikkojen luomiseksi (5 106 työpaikkaa on suoraan lentoasemasta riippuvaisia). Komissio huomauttaa kuitenkin, että sosiaalisia ja alueellisia näkökohtia ei voida ottaa huomioon markkinataloustoimijatestiä suoritettaessa.

(290) Tässä nimenomaisessa tapauksessa Saksa näyttää kyseenalaistavan markkinataloustoimijatestin soveltamisen infrastruktuuri-investointien ja siihen liittyvien investointien osalta.

(291) Saksa väitti, että markkinataloustoimijatestiä ei voida soveltaa liikenneinfrastruktuureihin, koska vertailukelpoisia yksityisiä sijoittajia ei ole. Saksan mukaan yksityiset sijoittajat eivät ole kiinnostuneita lentoasemista varsinkaan silloin, kun mittavat investoinnit ovat välttämättömiä. Saksa esitti, että tämä tarkoittaisi sitä, että investoinnit, joita yksityiset toimijat eivät toteuttaisi, jäisivät automaattisesti valtiontukisääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle.

(292) Komissio ei voi hyväksyä tätä Saksan väitettä. Markkinataloustoimijatestiä ei voida sulkea pois pelkästään siitä syystä, että yksityinen sektori ei osallistu lentoasemainfrastruktuurin rahoitukseen. Vaikea taloudellinen tilanne ei vapauta julkista sijoittajaa toimimasta yhtä järkevästi kuin yksityinen sijoittaja olisi toiminut samassa tilanteessa. Tässä yhteydessä komissio toteaa, että Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on selvennetty, että investoinnit taloudelliseen toimintaan, jota markkinataloudessa toimivat yksityiset sijoittajat eivät toteuttaisi, sisältävät valtiontukea ([64]).

(293) Saksa ei ole sitä mieltä, että FLH:n osakkeenomistajat olisivat toimineet markkinataloustoimijan tavoin päättäessään lisätä lentoaseman omaa pääomaa ja muuntaessaan osakaslainat omaksi pääomaksi. Komissio toteaa Saksan ilmoittaneen, etteivät pääomanlisäykset perustuneet liiketoimintasuunnitelmaan eivätkä pitkän aikavälin tuottavuusnäkymiin.

(294) Huolimatta luontaisista ja merkittävistä epävarmuustekijöistä, kuten investointihankkeen pitkäaikaisesta luonteesta (noin 50 vuotta), etukäteen ei ollut laadittu liiketoimintasuunnitelmaa eikä taustalla olevia kannattavuusoletuksia koskevaa herkkyysanalyysia. Tämä ei vastaa analyysia, jonka järkevästi toimiva sijoittaja olisi suorittanut tämän kokoluokan hankkeesta.

(295) Tämän perusteella komissio katsoo, että julkisten osakkaiden ja MFAG:n pääomanlisäykset FLH:lle antoivat tälle taloudellista etua (siinä määrin kuin investointiavustukset eivät liittyneet pelkästään yleisen edun piiriin kuuluviin toimintoihin, kuten 6.1.2 jaksossa todettiin).

6.3.3 **Tuen valikoivuus**

(296) Jotta valtiontuki kuuluisi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sen on suosittava ”jotakin yritystä tai tuotannonalaa”. Näin ollen ainoastaan sellaiset yrityksiä suosivat toimenpiteet, joilla myönnetään etua valikoivalla tavalla, kuuluvat valtiontuen käsitteen piiriin.

(297) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa pääomanlisäykset hyödyttävät ainoastaan FLH:ta. Näin ollen toimenpide on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valikoiva toimenpide.

6.3.4 **Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan**

(298) Jos jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa jonkin yrityksen asemaa muihin sisämarkkinoilla kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan kilpailijoihin ([65]). Pääomanlisäyksestä lentoaseman pitäjälle tuleva taloudellinen etu vahvistaa sen taloudellista asemaa, sillä lentoaseman pitäjän on mahdollista aloittaa liiketoimintansa vastaamatta siihen kuuluvista investointikustannuksista.

([63]) Asia C-124/10P, Euroopan komissio v. Électricité de France (EDF), tuomio 5.6.2012, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa, 85 kohta.
([64]) Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 115 kohta.
([65]) Asia T-214/95 Vlaams Gewest (Flanderin alue) v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-717.

(299) Kuten 6.1.1 jaksossa arvioidaan, lentoaseman pitäminen on taloudellista toimintaa. Toisaalta lentoasemat kilpailevat keskenään lentoyhtiöiden ja niiden lentoliikenteen (matkustajat ja rahti) houkuttelemisessa, ja toisaalta lentoaseman pitäjät voivat kilpailla keskenään tietyn lentoaseman saamisesta pidettäväksi. Lisäksi komissio korostaa, että erityisesti rahdin huolitsijoiden, lentorahtiin erikoistuneiden lentoyhtiöiden ja myös matkustajalentoyhtiöiden ja charter-toimijoiden kannalta lentoasemat, joilla ei ole sama vaikutusalue ja jotka voivat sijaita jopa eri jäsenvaltioissa, voivat kilpailla keskenään erityisesti kyseisten lentoyhtiöiden houkuttelemisessa.

(300) Unionin yleinen tuomioistuin on vahvistanut, että Leipzig/Hallen lentoasema kilpailee muiden jäsenvaltioiden lentoasemien kanssa, erityisesti Brysselin (Belgia) ja Vatryn (Ranska) lentoasemien kanssa ja erityisesti rahtilentojen osalta ([66]). Lisäksi Leipzig/Hallen lentoasemalla käsitellään tällä hetkellä noin 890 000 tonnia lentorahtia, ja se on Saksan toiseksi suurin rahtiliikenteen lentoasema.

(301) Saksan mukaan Leipzig/Hallen lentoasema kilpailee muiden Saksan rahtiliikenteen lentoasemien kanssa vain vähäisessä määrin, koska Saksan suurilla lentorahtikeskuksilla (Frankfurt/Main, München ja Köln/Bonn), jotka aiemmin kilpailivat Leipzig/Hallen kanssa, on nykyään kapasiteetin pullonkauloja tai yölentoja koskevia rajoituksia.

(302) Kilpailullista päällekkäisyyttä ei Saksan mukaan ollut myöskään muiden Euroopan rahtilentoasemien, pääasiassa Brysselin ja Vatryn, kanssa. Vatryn lentoasema on Saksan mukaan hyvin pieni, ja vuonna 2010 lentorahdin määrä Leipzig/Hallen lentoasemalla oli yli 80 kertaa suurempi kuin lentorahdin määrä Vatryn lentoasemalla. Brysselin lentoaseman osalta Saksa totesi, että kun Leipzig/Hallen lentoaseman rahtimäärä on lisääntynyt viime vuosina, rahdin määrä Brysselin lentoasemalla on samalla ajanjaksolla vähentynyt. Saksan mukaan Brysselin lentoasemalla on myös merkittäviä yölentorajoituksia ja näin ollen sen aiheuttama kilpailu on vähäistä.

(303) Kolmansien osapuolten toimittamien vastausten perusteella komissio toteaa, että Leipzig/Hallen lentoasemaa käyttävät kansainvälisen rahtiliikenteen harjoittajat, kuten SALIS-hankkeen Wirtschaftsallianz, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring jne. Lisäksi Leipzig/Hallen lentoasema on DHL:n Euroopan keskus. Ilmoitettuihin infrastruktuuritoimenpiteisiin kuuluu lentoaseman infrastruktuurin laajentaminen edelleen palvelemaan suurempia lentokoneita ilman suurimpaan lentoonlähtöpainoon kohdistuvia rajoituksia. Tästä komissio toteaa lisäksi, että lentoasemalla on kaksi kiitotietä (eteläinen ja pohjoinen kiitotie, pituus 3 600 metriä).

(304) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että FLH:n mahdollisesti saama taloudellinen etu pääomanlisäyksistä, jotka on tarkoitettu rahoittamaan Leipzig/Hallen lentoaseman kehittämiseen ja laajentamiseen liittyviä infrastruktuurihankkeita, vahvistaa sen asemaa suhteessa kilpailijoihin Euroopan unionin lentoasemapalvelujen tarjoajien markkinoilla, erityisesti rahdin osalta.

(305) Sen vuoksi komissio toteaa, että tarkasteltavana oleva julkinen rahoitus vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.3.5 **Päätelmä**

(306) Komissio katsoo johdanto-osan 278–305 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta, että FLH:lle pääomanlisäysten muodossa myönnetty julkinen rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

6.4 TUEN SÄÄNTÖJENMUKAISUUS

(307) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta eivätkä ne saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä, ennen kuin lopullinen päätös on annettu.

(308) Koska pääomanlisäykset edellyttävät komission päätöstä, eikä niitä ole vielä annettu FLH:n käyttöön, komissio katsoo, että Saksa on noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan kieltoa ([67]).

6.5 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

6.5.1 **Sovellettava oikeudellinen kehys**

(309) Koska FLH:lle kohdistettavat pääomanlisäykset ovat valtiontukea, komission on tutkittava, voidaanko tämän johdanto-osan 306 kappaleessa yksilöidyn tuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille.

([66]) Leipzig/Hallen lentoasemaa koskeva tuomio, 93 kohta, ja päätös 2008/948/EY, 8 kohta.
([67]) Asia T-109/01, Fleuren Compost v. komissio, tuomio 14.1.2004, Kok., s. II-127.

(310) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa määrätään tietyistä poikkeuksista 107 artiklan 1 kohdassa asetettuun yleiseen sääntöön, jonka mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille. Käsiteltävänä olevaa tukea voidaan arvioida SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella. Sen mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää ”tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla”.

(311) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa annetaan näiltä osin puitteet sen arvioimiseksi, voidaanko lentoasemille myönnettyä tukea pitää sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

(312) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaan komissio soveltaa suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin investointitukitoimenpiteisiin, joista se tekee päätöksen 4 päivästä huhtikuuta 2014, vaikka kyseisistä hankkeista olisi ilmoitettu jo ennen kyseistä päivämäärää ([68]).

(313) Komissio totesi jo johdanto-osan 308 kappaleessa, että suorat vuosittaiset pääomanlisäykset eivät ole ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettyä sääntöjenvastaista valtiontukea.

(314) Käsiteltävänä olevassa asiassa komissio kuitenkin katsoo, että Leipzig/Hallen lentoasema, jolla käsitellään yli 800 000 tonnia rahtia, on rahtitoimintaan erikoistunut lentoasema. Komissio toteaa myös, että kyseessä olevat toimenpiteet liittyvät lentoaseman laajentumisstrategiaan, jolla pyritään pääsemään rahtiliikenteen markkinoille.

(315) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 29 kohdan mukaan komissiolla ei ole vielä riittävästi kokemusta rahtiliikenteeseen erikoistuneille lentoasemille myönnetyn tuen sisämarkkinoille soveltumisen arvioinnista, jotta se voisi tiivistää käytäntönsä erityisten soveltuvuusedellytysten muotoon. Sen vuoksi komissio soveltaa tällaisten yritysten osalta vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5 jaksossa esitettyjä yleisiä soveltuvuusperiaatteita arvioimalla niitä tapauskohtaisesti.

6.5.2 **Sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi**

(316) Arvioidessaan, voidaanko ilmoitetun valtiontukitoimenpiteen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti, komissio analysoi yleensä, varmistaako toimenpidesuunnitelma, että tuen myönteinen vaikutus yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen ylittää sen mahdolliset kielteiset vaikutukset kauppaan ja kilpailuun.

(317) Valtiontukiuudistusta koskevassa tiedonannossa ([69]) kehotettiin yksilöimään ja määrittelemään yhteiset periaatteet, joita komissio soveltaa aina arvioidessaan, soveltuuko tukitoimenpide sisämarkkinoille. Tukitoimenpide katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan mukaisesti, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät:

a) vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen;

b) tukitoimenpiteiden tarve;

c) tukitoimenpiteen tarkoituksenmukaisuus;

d) kannustava vaikutus;

e) tuen oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään);

f) kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen;

g) tuen läpinäkyvyys: jäsenvaltioilla, komissiolla, talouden toimijoilla ja kiinnostuneella yleisöllä on oltava mahdollisuus saada helposti käyttöönsä kaikki asiaa koskevat asiakirjat ja muut tuen myöntämistä koskevat tarpeelliset tiedot, kuten vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 8.2 jaksosta ilmenee.

6.5.2.1 Vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen

(318) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan mukaan valtiontukitoimenpiteen tavoitteena on oltava yhteisen edun mukainen tavoite. Lentoasemille myönnettävän investointituen katsotaan yleensä edistävän yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista, jos se joko i) lisää liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteyspisteitä unionin sisäisille lennoille, ii) auttaa torjumaan lentoliikenteen ruuhkautumista unionin suurilla keskuslentoasemilla tai iii) edistää alueellista kehitystä.

([68]) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 173 kohta.

([69]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – EU:n valtiontukiuudistus, COM(2012) 209 lopullinen.

(319) Tämän päätöksen kohteena olevien pääomanlisäysten tarkoituksena on infrastruktuuritoimenpiteiden rahoittaminen Leipzig/Hallen lentoasemalla, joka on lentorahtiin erikoistunut lentoasema. Saksan mukaan lentorahtialalla ja erityisesti pikalähetysten alalla tapahtuu merkittävää kasvua. Saksa totesi edelleen, että maan kolmessa tärkeimmässä lentorahdin keskuksessa (Frankfurt/Main, München ja Köln/Bonn) on rajoitettu yölentoja. Saksa väitti lisäksi, että Saksan liittovaltion korkeimman hallinto-oikeuden 4 päivänä huhtikuuta 2012 antaman tuomion mukaan Frankfurt/Mainin lentoasemalla ei saa enää suorittaa yölentoja. Näin ollen Saksa totesi, että FLH auttaa torjumaan vakavaa lentorahtitoiminnan kapasiteettipulaa Saksassa.

(320) Saksa totesi edelleen, että suunniteltu hanke on osa lentoaseman kehittämisstrategiaa, joka sisältyy vuonna 2004 laadittuun Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaan (vuoteen 2020 ulottuvaan) yleissuunnitelmaan, jossa lentoaseman todetaan olevan yhteisön yhteyslentoasema. Lentoasema sijaitsee Keski-Saksassa (Euroopan laajuisen liikenneverkon ja yleiseurooppalaisten liikennekäytävien viiden pääväylän läheisyydessä) kahden moottoritien leikkauskohdassa. Nämä moottoritiet yhdistävät Pohjois- ja Etelä-Euroopan (A 9) sekä Länsi- ja Itä-Euroopan (A 14). Lisäksi lentoasemalla on yhteydet rautatie- ja maantieverkostoon.

(321) Koska lentoasema sijaitsee Saksan mukaan keskellä Eurooppaa ja sen ympärillä on 100 kilometrin säteellä noin seitsemän miljoonan ihmisen markkinat ja se on yhteydessä rautatie- ja maantieverkostoon, sen kasvupotentiaali on suuri. Kuten johdanto-osan 319 kappaleessa todettiin, lentorahtialalla kasvu on voimakasta (kansainvälisessä matkustajaliikenteessä keskimääräinen kasvuvauhti oli vuosien 2007 ja 2011 välillä noin 5,0 prosenttia ja rahtiliikenteessä 4,3 prosenttia) ([70]). Yölentorajoitukset kuitenkin asettavat rajat nykyiselle lentoasemakapasiteetille (ks. johdanto-osan 319 kappale).

(322) Kuten johdanto-osan 319 kappaleessa mainitaan, rahtiliikennemäärän odotetaan kasvavan lentoasemalla vähitellen merkittävästi. Rahdin määrän osalta Saksa ilmoitti, että verrattuna muihin lentoasemiin Leipzig/Hallessa on havaittavissa jatkuvaa kasvua (vuonna 2007 käsiteltiin 101 364 tonnia rahtia, vastaava luku oli 442 453 tonnia vuonna 2008, 524 084 tonnia vuonna 2009 ja 663 059 tonnia vuonna 2010). Ilmoituksensa täydennykseksi Saksa totesi, että lentorahdin määrä kasvoi 18,5 prosenttia vuonna 2009 ja 26,5 prosenttia vuonna 2010. Saksan mukaan odotettavissa oli, että rahdin määrä kasvaisi edelleen. Tältä osin se tarkensi, että vuoteen 2020 mennessä oli tarkoitus käsitellä noin 820 000 tonnia lentorahtia ([71]). Saksa kuitenkin totesi, että tämä ennuste toteutuu jo vuoteen 2015 mennessä ([72]). Rahtiliikenteen odotetaan kasvavan, erityisesti muilla Saksan lentoasemilla (esim. Frankfurt/Main) lisääntyvien yölentorajoitusten vuoksi.

(323) Komissio katsoo, että hankkeen toteuttamisella odotetaan olevan myönteinen vaikutus koko alueeseen, ja se vaikuttaa myönteisesti myös alueen taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen kehitykseen. Saksa totesi, että lentoasemalla toimii tällä hetkellä 133 yritystä, jotka työllistivät vuonna 2010 yhteensä 5 106 henkilöä (kasvua 14,4 % vuodesta 2009). Saksan mukaan investointihankkeen myötä erityisesti liikenneyhteydet alueelle paranevat, ja alue houkuttelee enemmän investoijia ja vierailijoita. Komissio toteaa, että myös kolmansien osapuolten huomautukset tukivat tätä näkemystä (ks. 4 jakso). Tämän pitäisi myös vaikuttaa myönteisesti työllisyyteen, kun otetaan huomioon, että työttömyys on Leipzig/Hallen alueella huomattavasti maan keskiarvoa (6,9 %) suurempaa (Sachsenin osavaltion työttömyysaste on 10,3 %, Sachsen-Anhaltin osavaltiossa 11,2 %).

(324) Sen vuoksi komissio toteaa, että infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö vastaavat selkeästi määriteltyä yhteisen edun mukaista tavoitetta, ja lentoaseman, jolla rahdin osuus on suuri, kehittäminen vastaa alueelliset näkökohdat huomioon ottaen sovellettavaa unionin politiikkaa. Tämän vuoksi tämä sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointiperuste täyttyy tarkasteltavana olevassa tapauksessa.

6.5.2.2 Tukitoimenpiteiden tarve

(325) Valtiontukitoimenpide on kohdennettava tilanteeseen, jossa tuella saadaan aikaan sellainen merkittävä vaikutus, johon ei päästä markkinoiden omin toimin, esimerkiksi korjaamalla markkinoiden toimintapuute tai puuttumalla oikeudenmukaisuutta tai koheesiota koskevaan ongelmaan.

([70]) IATA:n matkustaja- ja rahtiliikennettä koskevat ennusteet 2007–2011, lokakuu 2007.
([71]) Ennen vuotta 2011 laadittu arvio.
([72]) Vuonna 2011 laadittu arvio.

(326) Saksa totesi, että Leipzig/Hallen lentoasemalla on ajan mittaan kasaantuneita investointitarpeita. Saksan mukaan rahoitus on rajattu välttämättömään ja lainsäädännön mukaiseen vähimmäismäärään sekä tuen määrän että tukiintensiteetin osalta. Lisäksi Saksan mukaan toimenpiteet koskevat pitkän aikavälin infrastruktuuri-investointeja, jotka vastaavat lentoaseman tarpeisiin rahti- ja matkustajaliikenteen tulevan kasvun kannalta. Saksa väitti, etteivät toimenpiteet ole suhteettoman suuruisia eivätkä aiheuta kohtuuttomia kustannuksia. Saksa ilmoitti, että kustannukset on supistettu vähimmäistasolle perusteellisen ennakkosuunnittelun ja kustannusarvioiden myötä. Saksan mielestä valtion rahoituksen supistaminen entisestään ei ole mahdollista, sillä lentoasemien pitäjät eivät voi rahoittaa tämän suuruusluokan infrastruktuuria omista varoistaan.

(327) Saksan näkemyksen mukaan palveluista saadut tulot eivät kata infrastruktuurin rakentamisen kustannuksia, ja se on perustellut tätä väitettä rahoitusvajeella ja vaihtoehtoisella arvioinnilla.

(328) Komissio katsoo, että tuki merkitsee huomattavaa parannusta investointihankkeeseen, jota markkinat itse eivät saa aikaan, ja että valtion toimenpiteet ovat tarpeen.

6.5.2.3 Tukitoimenpiteen tarkoituksenmukaisuus

(329) Tukitoimenpiteen on oltava yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen soveltuva politiikan väline.

(330) Kuten 6.5.2.2 jaksossa todetaan, Saksa on osoittanut, että hankkeen rahoitus pääomanlisäysten välityksellä on tarkoituksenmukainen väline, jolla parannetaan infrastruktuurin kuntoa Leipzig/Hallen lentoasemalla. Mikään muu, kilpailua vähemmän vääristävä tukimuoto ei takaisi tarvittavien infrastruktuuritöiden rahoitusta.

(331) Komissio päättelee, että kyseessä oleva tukitoimenpide on tarkoituksenmukainen politiikan väline.

6.5.2.4 Kannustava vaikutus

(332) Tuen on muutettava yritysten käyttäytymistä niin, että ne harjoittavat sellaista ylimääräistä toimintaa, jota ne eivät harjoittaisi ilman tukea tai harjoittaisivat rajoitetusti tai eri tavalla taikka eri paikassa.

(333) Ensinnäkin yksittäisen investoinnin työt saa aloittaa vasta kun tukihakemus on jätetty tuen myöntävälle viranomaiselle. Jos työt aloitetaan ennen kuin tukihakemus on jätetty tuen myöntävälle viranomaiselle, kyseiselle yksittäiselle investoinnille myönnettyä tukea ei katsota sisämarkkinoille soveltuvaksi.

(334) Saksa totesi, että töitä ei ollut aloitettu ennen kuin tukihakemus oli jätetty tuen myöntävälle viranomaiselle. Näin ollen komissio voi päätellä, että tämä edellytys täyttyy.

(335) Toiseksi, lentoaseman investointihanke voi itsessään olla taloudellisesti houkutteleva. Sen vuoksi on varmistettava, että investointia ei olisi toteutettu ollenkaan tai samassa määrin ilman valtiontukea. Jos tämä oletus varmistuu, komissio katsoo, että tukitoimenpiteellä on kannustava vaikutus.

(336) Kannustavan vaikutuksen kartoittamiseksi laaditaan nk. kontrafaktuaalinen analyysi, jossa verrataan toiminnan toteutumista tuen kanssa ja ilman tukea.

(337) Kannustavasta vaikutuksesta voidaan olettaa olevan kyse silloin, kun tiedossa ei ole mitään tiettyä vaihtoehtoista tilannetta ja olemassa on pääomakustannusten rahoitusvaje, toisin sanoen kun ennakolta laaditun liiketoimintasuunnitelman perusteella voidaan osoittaa investoinnin elinaikana kertyvien positiivisten ja negatiivisten kassavirtojen (mukaan lukien kiinteään käyttöpääomaan tehdyistä investoinneista aiheutuvat kustannukset) välinen erotus nettonykyarvona ([73]).

(338) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa Saksa on esittänyt rahoitusvajetta koskevan laskelman, jossa rahoitusvajeeksi määritellään vähintään 142,1 miljoonaa euroa (ks. taulukko 5 ja taulukko 6). Lisäksi vaihtoehtoisen skenaarion arviointi osoittaa, että jos infrastruktuuri-investoinnit rahoitettaisiin kokonaan lainoilla, lentoasema ei pystyisi antamaan tarvittavaa rahoitusta.

(339) Näin ollen komissio voi päätellä, että investointituella on kannustava vaikutus.

([73]) Tämä ei estä mahdollisuutta kuitata alkuvaiheen tappioita tulevilla tuotoilla.

6.5.2.5 Tuen oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään)

(340) Tuen määrä on rajattava vähimmäismäärään, joka tarvitaan investointien tai toimintojen lisäämiseksi kyseisellä alueella.

(341) Jotta investointituki lentoasemille olisi oikeasuhteista, sen osuus on rajattava ylimääräisiin kustannuksiin (vähennettynä ylimääräisillä tuloilla), jotka aiheutuvat tuetun hankkeen/toiminnon toteuttamisesta sellaisen vaihtoehtoisen hankkeen/toiminnon sijasta, jonka tuensaaja olisi toteuttanut vaihtoehtoisessa tilanteessa, toisin sanoen jos se ei olisi saanut tukea. Jos tiedossa ei ole mitään tiettyä vaihtoehtotilannetta ja jotta valtiontuki olisi oikeasuhteista, tuen määrä ei saisi ylittää investointihankkeen rahoitusvajetta ("pääomakustannusten rahoitusvaje"), joka on määritetty ennakolta laaditun liiketoimintasuunnitelman perusteella investoinnin elinaikana kertyvien positiivisten ja negatiivisten kassavirtojen (mukaan lukien investointikustannukset) välisen erotuksen nettonykyarvona. Liiketoimintasuunnitelman olisi investointituen osalta katettava omaisuuserän taloudellinen käyttöaika.

(342) Missään tapauksessa tuki-intensiteetti ei saa olla suurempi kuin investointihankkeen todellinen rahoitusvaje.

(343) Kuten 6.5.2.2 ja 6.5.2.3 jaksossa todetaan, Saksa on esittänyt täydentävän laskelman ilmoitetun hankkeen rahoitusvajeesta. Sen mukaan rahoitusvaje on 142,1 miljoonaa euroa, mikä oikeuttaa 75 prosentin tuki-intensiteettiin (ks. taulukko 6), edellyttäen, että pääomanlisäykset olisi tehty samanaikaisesti investointien toteuttamisen kanssa. Koska pääomanlisäykset toteutetaan kuitenkin vasta sen jälkeen, kun komissio on antanut hyväksyntänsä vuonna 2014, Saksan määrittämä rahoitusvaje on 166,9 miljoonaa euroa, joka oikeuttaa 88,1 prosentin tuki-intensiteettiin (ks. taulukko 5).

(344) Koska rahtiliikenteen lentoasemille ei ole määritetty suurinta sallittua tuki-intensiteettiä, tuen enimmäisintensiteetti rajoitetaan investointihankkeen rahoitusvajeen suuruiseksi. Näin ollen komissio voi päätellä, että tuki on oikeasuhteista ja rajattu välttämättömään.

6.5.2.6 Kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen

(345) Tuen kielteisten vaikutusten on oltava riittävän rajoitettuja niin, että toimenpiteen kokonaisvaikutus on myönteinen.

(346) Vääristymien välttämiseksi edelleen lentoaseman, myös investoinnin, johon tukea on myönnetty, on oltava kaikkien mahdollisten käyttäjien käytettävissä, eikä se saa olla varattu yhdelle tietylle käyttäjälle. Jos kapasiteettia rajoitetaan fyysisesti, käyttöoikeudet on jaettava asiaa koskevien, objektiivisten, läpinäkyvien ja syrjimättömien perusteiden pohjalta.

(347) Saksan mukaan toimenpiteiden kokonaisvaikutus kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on myönteinen. Tältä osin Saksa vahvisti ensinnäkin, että kaikilla mahdollisilla käyttäjillä (lentoyhtiöillä ja lentorahtiliikenteen harjoittajilla) on oikeus uuden infrastruktuurin käyttöön yhtäläisin ja syrjimättömin ehdoin.

(348) Toiseksi Saksa korosti, että kyseiset infrastruktuuritoimenpiteet eivät ole luonteeltaan kasvuhakuisia. Mahdollisesta vaikutuksesta Leipzig/Hallen lentoaseman kilpailijoihin Saksa totesi, että Leipzig/Hallen lentoaseman läheisyydessä sijaitsevat lentoasemat eivät ole erikoistuneet lentorahdin kuljetukseen. Tämän lisäksi Saksa totesi Altenburg-Nobitzin, Berlin-Brandenburgin, Dresdenin, Erfurtin, Hofin, Magdeburgin, Magdeburg-Cochstedtin ja Prahan lentoasemista, että jotkin niistä sijaitsevat liian kaukana tai eri talousalueilla, niiden vaikutusalueet ovat melko erilaisia tai ne ovat hyvin pieniä.

(349) Muista Saksan rahtiliikenteen lentoasemista Saksa totesi, että Leipzig/Hallen lentoasemaan kohdistui vain vähäistä kilpailua, koska Saksan suurilla lentorahtikeskuksilla (Frankfurt/Main, München ja Köln/Bonn), jotka kilpailivat Leipzig/Hallen kanssa, oli kapasiteetin pullonkauloja tai yölentoja koskevia rajoituksia.

(350) Kilpailullista päällekkäisyyttä ei Saksan mukaan ollut myöskään muiden Euroopan rahtilentoasemien, pääasiassa Brysselin ja Vatryn, kanssa. Vatryn lentoasema on Saksan mukaan hyvin pieni ja vuonna 2010 lentorahdin määrä Leipzig/Hallen lentoasemalla oli yli 80 kertaa suurempi kuin lentorahdin määrä Vatryn lentoasemalla. Brysselin lentoaseman osalta Saksa totesi, että kun Leipzig/Hallen lentoaseman rahtimäärä on lisääntynyt viime vuosina, rahdin määrä Brysselin lentoasemalla on samalla ajanjaksolla vähentynyt. Saksan mukaan Brysselin lentoasemalla on myös merkittäviä yölentorajoituksia ja näin ollen sen aiheuttama kilpailu on vähäistä.

(351) Näin ollen komissio voi päätellä, että tuen kielteiset vaikutukset ovat riittävän rajoitettuja. Komissio voi siis päätellä, että sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytys täyttyy.

6.5.2.7 Tuen läpinäkyvyys

(352) Saksaa muistutetaan avoimuutta koskevista velvoitteista, jotka liittyvät myönnettyä tukea koskevien tietojen julkaisemiseen ja jotka esitetään vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 8.2 jaksossa.

6.5.3 **Päätelmä**

(353) Näin ollen komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa täyttyvät kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa esitetyt sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat yhteiset edellytykset.

(354) Arvioinnin perusteella komissio päättelee, että kyseinen toimenpide soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella siltä osin kuin se rajoittuu ainoastaan investointihankkeen rahoitusvajeen rahoittamiseen.

7 **PÄÄTELMÄ**

(355) Kun otetaan huomioon 6.1.1 jaksossa todetut seikat, FLH on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritys. Edellä 6.1.2 jaksossa esitetyn arvioinnin perusteella komissio katsoo, että toimenpiteiden M5 (uusi paloasemarakennus), M9 (palontorjuntakalusto) ja M8 (helikopterikenttä) voidaan katsoa olevan yleisen edun piiriin kuuluvia toimintoja. Edellä 6.1.2 jaksossa esitetyn arvioinnin mukaan muiden toimenpiteiden rahoitusta ei voida vapauttaa unionin valtiontukisääntöjen mukaisesta valvonnasta.

(356) Komissio katsoo 6.2.1 jaksossa esitettyjen havaintojen mukaisesti, että FLH:n osakaslainat on myönnetty markkinaehdoin, eivätkä ne näin ollen ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(357) Komissio katsoo 6.3 jaksossa esitettyjen havaintojen pohjalta, että FLH:lle pääomanlisäysten muodossa myönnetty julkinen rahoitus on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Koska pääomanlisäykset edellyttävät komission päätöstä, eikä niitä ole annettu FLH:n käyttöön, komissio katsoo, että Saksa on noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan kieltoa.

(358) Edellä 6.5 jaksossa esitetyn arvioinnin mukaisesti komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa täyttyvät kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa esitetyt sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat yhteiset edellytykset. Sen vuoksi komissio päättelee, että kyseiset toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella, siinä määrin kuin ne rajoittuvat ainoastaan investointihankkeen rahoitusvajeen rahoittamiseen.

(359) Komissio toteaa, että Saksa ilmoitti komissiolle 17 päivänä kesäkuuta 2014, että se hyväksyy poikkeuksellisesti tämän päätöksen antamisen englannin kielellä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Flughafen Leipzig/Halle GmbH:lle myönnetyt osakaslainat eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

1. Siltä osin, kun Flughafen Leipzig/Halle GmbH:lle myönnetyillä pääomanlisäyksillä katetaan yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen kustannuksia, joista lentoaseman pitäjä on oikeutettu saamaan korvauksen lentoturvallisuuslain 8 §:n 3 momentin nojalla, ja helikopterikentän kustannuksia, ne eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2. Siltä osin, kun Flughafen Leipzig/Halle GmbH:lle myönnetyt pääomanlisäykset rajoittuvat investointihankkeen rahoitusvajeen kattamiseen eivätkä kata 1 kohdassa mainittuja yleisen edun piiriin kuuluvien toimintojen kustannuksia, ne ovat valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

3. Siltä osin kuin pääomanlisäysten määrä ylittää määrät, jotka on 1 ja 2 kohdassa todettu sisämarkkinoille soveltuviksi, ne ovat valtiontukea, joka ei sovellu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 23 päivänä heinäkuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja