II

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1469

od 23. srpnja 2014.

o državnoj potpori SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Njemačka Financiranje infrastrukturnih projekata u zračnoj luci Leipzig/Halle (2)

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 5071)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak ([1]),

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da iznesu svoje primjedbe u skladu s gore navedenim odredbama ([2]),

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Dopisom od 12. travnja 2010. Njemačka je obavijestila Komisiju, iz razloga pravne sigurnosti, o planiranim injekcijama kapitala u društva Mitteldeutsche Flughafen AG („MFAG") i Flughafen Leipzig/Halle GmbH („FLH"). Njemačka je također obavijestila Komisiju da su prijavljene injekcije kapitala podložne njezinu odobrenju. U međuvremenu će se financiranje projekta vršiti putem kredita dioničara, koji su navodno odobreni pod tržišnim uvjetima.

(2) Dopisima od 10. lipnja 2010., 26. studenoga 2010. i 3. ožujka 2011. Komisija je zatražila dodatne informacije o prijavljenim mjerama (uključujući uvjete kredita dioničara). Njemačka je dostavila dodatne informacije 29. rujna 2010., 4. siječnja 2011. i 26. travnja 2011.

(3) Dopisom od 15. lipnja 2011. Komisija je obavijestila Njemačku o svojoj odluci o pokretanju postupka iz članka 108. stavka 2. Ugovora („odluka o pokretanju postupka") u pogledu kredita dioničara i injekcija kapitala u korist društva FLG. Njemačka je 15. kolovoza 2011. dostavila svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka.

(4) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([3]). Komisija je od zainteresiranih strana zatražila da u roku od jednog mjeseca od datuma objave dostave svoje primjedbe na predmetne mjere.

([1]) S učinkom od 1. prosinca 2009. članak 87. i članak 88. Ugovora o EZ-u postaju članak 107. odnosno članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (Ugovor). Ta su četiri članka u svojoj biti istovjetna. Za potrebe ove Odluke upućivanja na članak 107. i članak 108. Ugovora treba tumačiti kao upućivanja na članak 87. i članak 88. Ugovora o EZ-u, kada je to primjereno. Ugovorom su uvedene i određene promjene u terminologiji, primjerice zamjena izraza „Zajednica" izrazom „Unija" i izraza „zajedničko tržište" izrazom „unutarnje tržište". Terminologija iz Ugovora upotrebljavat će se u cijeloj Odluci.

([2]) SL C 284, 28.9.2011., str. 6.

([3]) Vidjeti bilješku 2.

(5) Komisija je primila primjedbe na tu temu od 34 zainteresirane stranke. Ona je 21. studenoga 2011. proslijedila te primjedbe Njemačkoj. Njemačka je dobila priliku odgovoriti na te primjedbe u roku od jednog mjeseca. Komisija je 20. prosinca 2011. zaprimila primjedbe Njemačke.

(6) Dana 14. ožujka 2012. Komisija je poslala zahtjev za informacije. Komisija je 26. travnja 2012. dobila odgovor od Njemačke.

(7) Komisija je zatražila dodatne informacije 15. svibnja 2012., 20. srpnja 2012. i 21. prosinca 2012. Njemačka je odgovorila dopisima od 28. lipnja 2012., 10. rujna 2012. i 15. siječnja 2013.

(8) Komisija je 31. ožujka 2014. donijela Smjernice za zračni prijevoz ([4]) „kojima su zamijenjene Smjernice za zračni prijevoz iz 1994. ([5]) i Smjernice za zračni prijevoz iz 2005 ([6]). U *Službenom listu Europske unije* objavljena je 15. travnja 2014. obavijest kojom se pozivaju države članice i zainteresirane stranke da u roku od jednog mjeseca od datuma objave dostave primjedbe o primjeni Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. na ovaj slučaj ([7]).

(9) Komisija je 14. travnja 2014. zatražila dodatne informacije o primjeni zajedničkih načela na ocjenjivanje spojivosti potpore u svjetlu Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Njemačka je odgovorila dopisima od 19. svibnja 2014., 26. svibnja 2014., 10. srpnja 2014. i 11. srpnja 2014.

(10) Dopisom od 17. srpnja 2014. Njemačka se složila da će ova Odluka biti donesena i prijavljena na engleskom jeziku.

2. **OPIS MJERA**

2.1. KONTEKST ISTRAGE I INFRASTRUKTURNI PROJEKT

2.1.1. **Zračna luka Leipzig/Halle**

(11) Zračna luka Leipzig/Halle nalazi se u Slobodnoj državi Saskoj u Srednjoj Njemačkoj. Zračnom lukom upravlja društvo FLH ([8]), koje je društvo kći društva MFAG ([9]). Društvo MFAG je holding društvo s tri društva kćeri (FLH, Dresden Airport GmbH i PortGround GmbH).

(12) Nakon ponovnog ujedinjenja Njemačke, uspostavljen je plan za razvoj zračne luke. U planu je predviđena buduća izgradnja sustava s dvije uzletno-sletne staze. Izgradnja sjeverne staze odobrena je 1997. Dioničari su 2004. odlučili financirati izgradnju južne staze ([10]).

(13) Nakon puštanja u promet južne staze 2007., društvo DHL Express premjestilo je svoje sjedište operacija u Europi iz Bruxellesa u Leipzig. Osim društvu DHL Express, zračna luka Leipzig Halle pruža usluge društvu Lufthansa Cargo i drugim zračnim prijevoznicima za prijevoz tereta. Zbog toga je zračna luka Leipzig/Halle 2011. postala druga najveća zračna luka za prijevoz tereta (nakon zračne luke Frankfurt/Main u Njemačkoj). U tablici 1. sažeto je prikazan razvoj zračnog prijevoza putnika i tereta u zračnoj luci od 2006.

([4]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4.4.2014., str. 3.).
([5]) Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u o državnim potporama u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).
([6]) Komunikacija Komisije – Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka (SL C 312, 9.12.2005., str. 1.).
([7]) SL C 113, 15.4.2014., str. 30.
([8]) Glavni dioničar društva FLH društvo je Mitteldeutsche Flughafen AG, koje ima 94 posto udjela u društvu FLH. Preostale dionice u vlasništvu su društava Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachen i Stadt Schkeuditz. Nema privatnih dioničara.
([9]) Dioničari društva MFAG sljedeći su: 76,64 posto Freistaat Sachsen, 18,54 posto Land Sachsen-Anhalt, 2,52 posto Stadt Dresden, 0,2 posto Stadt Halle, 2,1 posto Stadt Leipzig. Nema privatnih dioničara.
([10]) Doprinosi kapitala javnih dioničara društva FLG kojima se financirala izgradnja nove južne staze i druge mjere u iznosu do 350 milijuna EUR i o kojima je odlučeno do 2006. već su ocijenjeni i utvrđena je njihova sukladnost s unutarnjim tržištem u Odluci Komisije 2008/948/EZ od 23. srpnja 2008. o mjerama Njemačke u korist DHL-a i zračne luke Leipzig/Halle C 48/06 (ex N227/06) (SL L 346, 23.12.2008., str. 1) i stoga nisu obuhvaćeni ovom istragom.

Tablica 1.

Razvoj zračnog prijevoza putnika i tereta u zračnoj luci Leipzig/Halle 2006.–2013.

Godina	Razvoj prijevoza putnika	Razvoj zračnog prijevoza tereta i poštanskih usluga u tonama	Kretanja zrakoplova (teret i putnici)
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

Izvor: Zračna luka Leipzig Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Pregled programa ulaganja u infrastrukturu**

(14) Cilj je kredita dioničara i injekcija kapitala financiranje infrastrukture i mjera povezanih s infrastrukturom koje su sažete u tablici 2. i iznose 255,6 milijuna EUR.

Tablica 2.

Pregled programa ulaganja u infrastrukturu u zračnoj luci Leipzig/Halle

Broj	Opis	Troškovi predviđeni u proračunu/očekivani troškovi (EUR)
M1	Kupnja zemljišta/preseljenje/smanjenje buke/planiranje očuvanja okolnog krajolika	[…] (*)
M2	Objekt za ispitivanje motora	[…]
M3	Staza za vožnju (taxyway) i most E7	[…]
M4	Proširenje sjeverne uzletno-sletne staze: troškovi planiranja	[…]
M5	Priprema gradilišta za izgradnju staze za vožnju zrakoplova Victor i novih zgrada vatrogasne postaje/višenamjenski hangar	[…]
M6	Paralelna staza za zrakoplove Victor	[…]
M7	Dodatne površine za odleđivanje	[…]
M8	Heliodrom	[…]
M9.1–M9.4	Dodatne infrastrukturne mjere: Ponovna izgradnja kontrolne točke br. I Funkcionalna zgrada za sigurnost Kupnja tehničke opreme Karantena za životinje	[…]

Broj	Opis	Troškovi predviđeni u proračunu/očekivani troškovi (EUR)
M10	Smanjenje dodatne buke	[…]
M11	Razvoj rubnog zemljišta jugoistočne zone, faza 1.	[…]
M12	Planiranje postupka odobrenja za južno proširenje	[…]
M13	Proširenje sjeverne stajanke	[…]
M14	Proširenje istočne stajanke	[…]
M15	Prilagodba infrastrukture	[…]
M16	Dodatne infrastrukturne mjere: Proširenje hangara u sjevernoj zoni (M16.1) Izgradnja novog zrakoplovnog terminala i spremišta za male zrakoplove (M16.2)	[…]
	Ukupno	**255,625 milijuna**

(*) Podliježe obvezi čuvanja poslovne tajne.

(15) M1 – Mjere smanjivanja pretjerane buke (uključujući kupnju zemljišta, preseljenje, planiranje očuvanja okolnog krajolika): u skladu s odlukom o odobrenju plana za južnu stazu i stajanke ([11]), zračna luka Leipzig/Halle mora provoditi mjere za smanjivanje buke u noćnom zaštitnom području. Noćno zaštitno područje trebalo je obuhvaćati površinu od oko 211 km^2 s oko 6 000 stambenih kuća. Nakon prvog ponovnog izračuna noćnog zaštitnog područja koji je izvršen krajem veljače 2009., izvorno zaštitno područje treba proširiti za otprilike 4 000 dodatnih stambenih kuća.

(16) M2 – Objekt za ispitivanje motora: objekt za ispitivanje novih motora izgrađen je u zračnoj luci Leipzig/Halle 2007.–2008. Zračna luka Leipzig/Halle radi 24 sata dnevno i stoga mora nuditi objekte za provođenje ispitivanja zrakoplovnih motora po danu i po noći. Objekt za ispitivanje motora izgrađen je kao zatvorena struktura kako bi se ograničile emisije buke.

(17) M3 – Staza za vožnju i most za prelazak E7: smanjiti opterećenje postojeće staze za vožnju i mostova za prelazak i osigurati alternativu u slučaju nesreća ili kvarova; staza za vožnju i most E7 izgrađeni su istočno od zračne luke. Ovaj infrastrukturni projekt podijeljen je iz tehničkih razloga na tri potprojekta: most za prelazak ([12]), stazu za vožnju i tehničku opremu (osvjetljenje). Rad na projektu počeo je 2008.

(18) M4 – Proširenje sjeverne uzletno-sletne staze (troškovi planiranja) s postojećih 3 600 metara na 3 800 metara: cilj je proširenja sjeverne staze osigurati da teretni zrakoplovi s najvećom dopuštenom uzletnom masom („MTOW") mogu uzletjeti bez ograničenja korisnog tereta. Planiranje ovog infrastrukturnog projekta počelo je 2008.

(19) M5 – Priprema gradilišta na vrijeme za izgradnju staze za vožnju Viktor, nove zgrade vatrogasne postaje, višenamjenskog hangara I.: vatrogasna postaja i višenamjenski hangar morat će biti srušeni i ponovno izgrađeni. Rad na obnovi višenamjenskog hangara I. i vatrogasne postaje počeo je u svibnju 2009. Novi višenamjenski hangar upotrebljavat će se za zimsku servisnu opremu. Radovi će uključivati izgradnju objekta za osposobljavanje vatrogasne postaje.

([11]) Odluka o odobrenju plana za južnu uzletno-sletnu stazu i stajanku nadležnog njemačkog tijela za planiranje od 4. studenoga 2004. i prva izmjena te odluke od 9. prosinca 2005.

([12]) Zračna luka Leipzig/Halle ima dvije staze za vožnju koje prelaze prometne putove (autocesta A14, linija brze željeznice, nacionalna cesta od četiri trake), što znači da za staze za vožnju treba izgraditi mostove.

(20) M6 – Usporedna staza za vožnju „Viktor”: u obavijesti je navedeno da je izgradnja staze za vožnju „Viktor” između dvije postojeće staze za vožnju nužna za pokrivanje rastućeg kapaciteta zračne luke Leipzig/Halle i za pokrivanje kapaciteta na jugozapadu zračne luke u vrijeme najvećeg prometa i u slučaju nepovoljnih vremenskih uvjeta.

(21) M7 – Dodatne površine za odleđivanje: dodatne površine za odleđivanje nužne su kako bi se osiguralo nesmetano odleđivanje zrakoplova i izbjegla kašnjenja uslijed neprimjerene infrastrukture.

(22) M8 – Heliodrom: u zračnoj luci Leipzig/Halle izrađeno je 2008.–2009. mjesto za parkiranje helikoptera prilagodbom površinske strukture i označavanjem; on se upotrebljava kao baza za operacije zračnog spašavanja i za hitne operacije.

(23) M9.1 – Ponovna izgradnja kontrolne točke I.: kontrolnu točku I. treba ponovno izgraditi radi usklađivanja s Uredbom (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ([13]). Ona će biti osnova za sve ustrojstvene aktivnosti koje se odnose na sigurnost zračne luke (upravljanje dozvolama i ključevima, sigurnosna izobrazba, zadaće upravljanja), kontrole (osoba i tereta) i sigurnosne usluge (npr. služba za posjetitelje, VIP).

(24) M9.2 – Funkcionalna zgrada za sigurnost: novu zgradu za sigurnost upotrebljavat će savezna policija, regionalna policija, carina i njemačka meteorološka služba.

(25) M9.3 – Kupnja tehničke opreme: radi prilagodbe novoj infrastrukturi, zračna luka Leipzig/Halle mora kupiti dodatnu zimsku opremu i dodatnu opremu za gašenje požara. Zaštitna ograda oko zračne luke morat će biti opremljena detektorima i digitalnom opremom za videonadzor s inteligentnim otkrivanjem pokreta.

(26) M9.4 – Karantena za životinje: projekt se odnosi na uspostavu zasebne zgrade s veterinarskom opremom u zračnoj luci u svrhe uvoza/izvoza životinja iz trećih zemalja.

(27) M10 – Smanjenje dodatne buke: u svjetlu predviđenog rasta, posebno zračnog prijevoza tereta, u zračnoj luci Leipzig/Halle, očekuje se da će u srednjem roku zbog širenja zračne luke biti potrebne dodatne mjere za smanjivanje buke (i povezani radovi).

(28) M11 – Razvoj rubnog zemljišta jugoistočne zone, faza I.: područja uz istočnu stranu postojećih rubnih instalacija (hangar i upravna zgrada) u zračnoj luci Leipzig/Halle moraju se do 2010. potpuno opremiti instalacijama za električnu energiju i vodoopskrbu, za odvodnju i odvodnju kišnice; radovi su počeli 2008. Kada se postojeći kružni tok na terminalu za prekrcaj tereta poveže s mrežom javnih cesta, bit će potrebno poduzeti mjere za smanjenje dodatne buke.

(29) M12 – Postupak odobravanja plana za južno proširenje: južna staza (3 600 metara) i stajanka u zračnoj luci Leipzig/Halle dugoročno će se proširiti. Za to će biti potreban postupak odobravanja plana.

(30) M13 – Proširenje sjeverne stajanke: planira se izgradnja dodatnih dvanaest stajališta do 2020. Razvojem objekata terminala na sjeveru zračne luke omogućit će se postizanje ravnomjernije raspodjele kretanja zrakoplova između dvije staze.

(31) M14 – Proširenje istočne stajanke: granicu istočne stajanke treba premjestiti na jug kako bi se osiguralo pružanje nužnih područja bez prepreka za postupke na stazi. Stajanku treba povezati i sa sustavom staze za vožnju i površinama za odleđivanje.

(32) M15 – Prilagodba infrastrukture: usluge terminala u sjevernoj zoni treba prilagoditi kako bi se uzela u obzir novoizgrađena stajanka u sjevernoj zoni i premještaj teretnih funkcija u tu zonu. U tu svrhu hangar i potrebne pomoćne funkcije moraju se prilagoditi za zrakoplove kategorije F.

(33) M16.1 – Proširenje hangara u sjevernoj zoni: to uključuje izgradnju nove stajanke u sjevernoj zoni, uključujući premještanje funkcija tereta u tu zonu i osiguravanje stajališta za održavanje.

([13]) Uredba (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa (SL L 355, 30.12.2002., str. 1.).

(34) M16.2 – Izgradnja novog zrakoplovnog terminala i spremišta za male zrakoplove: bit će potrebno izgraditi novi terminal i spremište za male zrakoplove. Bivši je terminal srušen kada se gradila nova južna staza.

2.2. MJERE KOJE SU PREDMET ISTRAGE I OSNOVE ZA POKRETANJE FORMALNOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

(35) U odluci o pokretanju postupka razmatrale su se sljedeće mjere financiranja projekta ulaganja (odnosno, infrastrukturnih mjera i mjera povezanih s infrastrukturom) u zračnoj luci Leipzig/Halle:

i. krediti dioničara u korist društva FLH u, mogućem, iznosu do 255,6 milijuna EUR („financiranje mosta već djelomično uspostavljeno”);

ii. injekcije kapitala u društvo FLH u iznosu do 255,6 milijuna EUR.

(36) Komisija je izrazila sumnje može li se smatrati da su prijavljene infrastrukturne mjere unutar područja javne politike i čini li stoga njihovo financiranje državnu potporu.

(37) Komisija je zaključila da krediti dioničara i injekcije kapitala u društvo MFAG ne čine državnu potporu jer se planira njihov prijenos na društvo FLH. MFAG se može smatrati samo sredstvom za prijenos sredstava na društvo FLH, a ne korisnikom potpore.

2.2.1. **Krediti dioničara u korist društva FLH**

(38) Infrastrukturni projekti i projekti povezani s infrastrukturom prvo su se financirali kreditima dioničara koji su pretvoreni u kapital tek kada je Komisija odobrila te mjere financiranja. Između 2006. i 2011. ([14]) ukupan iznos kredita dioničara odobrenih društvu FLH bio je […] milijuna EUR.

(39) Uvjeti za kredite dioničara 2006.–2008. utvrđeni su na temelju ugovora o zajmu između društava Sachsen LB i MFAG. Osnovna kamatna stopa je tromjesečni EURIBOR plus dodatak za rizik od […] baznih bodova. Osnovna kamatna stopa za 2009. je tromjesečni EURIBOR plus dodatak za rizik od […] baznih bodova. Osnovna kamatna stopa za 2010. je tromjesečni EURIBOR plus dodatak za rizik od […] baznih bodova.

Početna procjena postojanja potpore koju provodi Komisija

(40) U odnosu na prirodu kredita dioničara u korist društva FLH, Komisija je izrazila sumnje jesu li krediti dioničara društvu FLH odobreni pod uvjetima koji se u uobičajenim uvjetima ne bi mogli ostvariti na tržištu. Posebno u odnosu na usporedive ugovore o kreditima, Komisija je izrazila sumnju mogu li se okvirni prijedlozi dostavljeni e-poštom bez namjere sklapanja pravno obvezujućih ugovora o kreditima i bez prethodne procjene vjerojatnosti neispunjenja obveze i jamstva smatrati pouzdanim tržišnim mjerilom.

(41) Bez tržišnog mjerila, Komisija je svoju ocjenu temeljila ne približnoj vrijednosti utvrđenoj u Komunikaciji o referentnoj stopi iz 2008 ([15]). Bez ocjene društva FLH i jamstava, uvjeti za kredite dioničara FLH-a smatrali su se povoljnijima od približne vrijednosti koju je Komisija utvrdila za tržišnu stopu kod primjene Komunikacije o referentnoj stopi iz 2008.

(42) Mogući element potpore odnosi se na razliku između tržišne kamatne stope i stvarne kamatne stope.

2.2.2. **Injekcije kapitala u društvo FLH**

(43) Injekcije kapitala u društvo FLH namijenjene za financiranje infrastrukturnih mjera i mjera povezanih s infrastrukturom (vidjeti tablicu 2.) podliježu odobrenju Komisije. Stoga se predviđa da će se krediti dioničara društva FLH pretvoriti u vlasnički kapital tek nakon odobrenja potpore.

(44) Sredstva za nadoknadu troškova za infrastrukturne projekte i projekte povezane s infrastrukturom iznose ukupno 255,6 milijuna EUR. Ukupno 240,3 milijuna EUR uplatit će se u fond za kapitalne rezerve društva MFAG i izdvojiti za prijenos za društvo FLH radi povećanja njegova vlasničkog kapitala (odnosno njegove vlastite kapitalne rezerve). Dioničari društva FLH uplatit će preostali iznos izravno u fond za kapitalne rezerve društva FLH.

([14]) Do 1. travnja 2011.
([15]) Komunikacija Komisije o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.).

(45) Njemačka tvrdi da će se injekcije kapitala izvršiti bez poslovnog plana i dugoročnih izgleda za postizanje profitabilnosti.

(46) Iako su neki infrastrukturni projekti koji će se financirati planiranim injekcijama kapitala već započeli, prije početka provedbe projekata, javni dioničar najavio je prije početka radova da namjerava financirati te mjere u svakom slučaju. Same injekcije kapitala još nisu provedene.

Početna procjena postojanja potpore koju provodi Komisija

(47) U vezi s injekcijama kapitala kao mogućom potporom, Komisija je izrazila sumnje jesu li dioničari društva FLH postupali kao subjekt u tržišnom gospodarstvu budući da nije bilo dugoročnih izgleda za postizanje profitabilnosti. Zbog toga je Komisija sumnjala može li se smatrati da injekcije kapitala ne čine državnu potporu.

2.2.3. **Spojivost potpora**

(48) Budući da bi krediti dioničara FLH-a i naknadne injekcije kapitala mogli činiti državnu potporu, Komisija je morala ispitati bi li se ta potpora mogla smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora. U tom su pogledu u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. sažeta zajednička načela za ocjenjivanje spojivosti potpore za financiranje infrastrukture zračne luke u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

(49) Komisija je zaključila u odluci o pokretanju postupka da su u predmetnom slučaju ispunjeni određeni kriteriji iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. U tom je pogledu Komisija zaključila da potpora zadovoljava jasno definirani cilj od zajedničkog interesa, posebno jer se njome povećava povezanost regije u području usluga prijevoza tereta i jer ima pozitivni utjecaj na lokalni razvoj. Uzimajući u obzir pozitivni stav o razvoju zračne luke, Komisija je zaključila da zračna luka ima dobre izglede za dugoročnu uporabu i da je infrastrukturni program potreban.

(50) Međutim, Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnju u spojivost predmetnih infrastrukturnih mjera s utvrđenim ciljem. Nadalje, Komisija je izrazila zabrinutost što svi korisnici nemaju pristup zračnoj luci pod jednakim i nediskriminacijskim uvjetima. Komisija je također izjavila da, budući da se FLH, kao specijalizirana zračna luka, natječe sa zračnim lukama u drugim državama članicama, ona u ovoj fazi ne može zaključiti postoji li utjecaj na trgovinu u mjeri koja bi bila protivna zajedničkom interesu. Nadalje, Komisija je također sumnjala u nužnost i razmjernost potpore.

(51) Stoga je Komisija izrazila sumnju može li se financiranje prijavljenih mjera smatrati spojivim s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. Ugovora.

3. **PRIMJEDBE NJEMAČKE**

3.1. KONTEKST MJERA KOJE SU PREDMET ISTRAGE

(52) Njemačka je svoje primjedbe započela daljnjim pojašnjenjem konteksta mjera koje su predmet istrage. U tom kontekstu Njemačka je tvrdila da je u Ugovoru o ponovnom ujedinjenju iz 1990. već predviđen daljnji razvoj zračne luke Leipzig/Halle. Njemačka je tvrdila da je uspostavljen glavni plan razvoja zračne luke i da je donesena odluka o razvoju sustava s dvije usporedne staze. Njemačka je dalje objasnila da je izgradnja sjeverne staze odobrena 1997. te je ona puštena u promet 2000., dok je izgradnja južne staze odobrena 2004., a staza je puštena u promet 2007.

(53) U tom je kontekstu Njemačka tvrdila da je zbog usporednog sustava staza i premještanja nekoliko velikih prijevoznika tereta zračna luka Leipzig/Halle mogla ostvariti položaj drugog najvećeg središta za zračni prijevoz tereta u Njemačkoj. U tom je kontekstu Njemačka tvrdila da je od 2010. zračna luka uspjela postati jedan od najvažnijih centara za prekrcaj zračnog tereta u Europi. Njemačka je također dodala da u zračnoj luci trenutačno postoje 133 trgovačka društava koja zapošljavaju ukupno 5 106 radnika 2010. (povećanje od 14,4 % u usporedbi s 2009.).

(54) Mišljenje je Njemačke da je zračna luka pokretač gospodarskog razvoja u regiji i ima važnu ulogu u regionalnom razvoju. Njemačka je naglasila da je to potvrđeno i povećanjem prometa i količine tereta u zračnoj luci: u razdoblju od 2005. do 2009. promet društva FLH povećao se s 47 milijuna EUR na 80 milijuna EUR. U odnosu na količinu tereta, Njemačka je izjavila da, u usporedbi s drugim zračnim lukama, zračna luka Leipzig/Halle bilježi stalne stope rasta (dok je 2007. obrađeno 101 364 tone tereta, ta se brojka 2008. povećala na 442 453 tone, na 524 084 tone tijekom 2009. i na 663 059 tona 2010.). Kao nadopunu toj izjavi, Njemačka je istaknula da se količina tereta u

zračnom prometu povećala za 18,5 % u 2009. i 26,5 % u 2010. Njemačka je tvrdila da se očekuje daljnje povećanje količine tereta. U tom je pogledu Njemačka objasnila da se očekuje da će se do 2020. prihvatiti i otpremiti oko 820 000 tona zračnog tereta ([16]). Međutim, Njemačka je izjavila da će to predviđanje biti ostvareno već do 2015. ([17]).

(55) Nadalje, Njemačka je izjavila da je zračna luka posljednjih godina doživjela postupno povećanje broja putnika (s 1 988 854 putnika 2002. na 2 723 748 putnika 2007.). Iako je, kako tvrdi Njemačka, putnički promet u padu od 2007. (samo 2 352 827 putnika 2010.), Njemačka je očekivala srednjoročno do dugoročno povećanje putničkog prometa do 4,6 milijuna putnika do 2020.

(56) Njemačka je izjavila da, za razliku od mnogih drugih zračnih luka u Uniji, kao što su tri velike njemačke zračne luke za prijevoz tereta Frankfurt/Main, Köln-Bonn i München, zračna luka Leipzig/Halle ima dozvolu za neograničene noćne letove za komercijalni zračni prijevoz tereta. Njemačka tvrdi da je to bio jedan od razloga zašto zračna luka ima dobre izglede za budućnost. Njemačka je također istaknula da je njemački savezni upravni sud (Bundesverwaltungsgericht) presudom od 4. travnja 2012. potvrdio zabranu noćnih letova u zračnoj luci Frankfurt/Main, najvećem njemačkom čvorištu za zračni prijevoz tereta. Njemačka je izjavila da su odlasci i dolasci u zračnoj luci Frankfurt/Main stoga potpuno zabranjeni između 23.00 i 5.00.

(57) Njemačka je također tvrdila da društvo FLH nije moglo financirati planirane infrastrukturne mjere iz vlastitih sredstava. U tom je kontekstu Njemačka naglasila da je zbog zaostalih ulaganja podrijetlom iz vremena bivše Demokratske Republike Njemačke zračna luka morala ulagati u kraćem vremenu od zračnih luka u zapadnim dijelovima Njemačke. Njemačka tvrdi da se posebno velika kratkoročna ulaganja ne mogu financirati iz vlastitih sredstava društva FLH jer postoji veliki jazi između količine ulaganja (225,6 milijuna EUR) i godišnjeg prihoda zračne luke (80 milijuna EUR 2009.).

3.2. POJAM GOSPODARSKE DJELATNOSTI I NADLEŽNOSTI JAVNE POLITIKE

3.2.1. **Pojam gospodarske djelatnosti i primjenjivost pravila o državnim potporama na infrastrukturu zračne luke**

(58) Njemačka je prvo podsjetila da se ne slaže sa stajalištem Komisije da je izgradnja infrastrukture zračne luke gospodarska djelatnost. Stoga je Njemačka tvrdila da prijavljene mjere ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

(59) U tom je pogledu Njemačka tvrdila da se pojam „poduzetnika" u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ne primjenjuje na zračne luke, barem u odnosu na financiranje infrastrukture zračne luke. Njemačka je naglasila da uspostava infrastrukture zračne luke ne čini gospodarsku djelatnost, već mjeru opće prometne politike, regionalne politike i gospodarske politike. Uputila je na točku 12. Smjernica za zračni prijevoz iz 1994. u kojima je bilo navedeno da „izgradnja ili povećanje infrastrukturnih projekata […] predstavlja općenitu mjeru gospodarske politike koju Komisija ne može nadzirati prema pravilima Ugovora o državnim potporama. Odluke o razvoju infrastrukture izvan su područja primjene ove komunikacije" i tvrdila je da u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. ta točka nije zamijenjena.

(60) Nadalje, Njemačka je tvrdila da izgradnja infrastrukture zračne luke nije gospodarska djelatnost jer se privatni ulagač ne bi bavio tom djelatnošću. U tom je pogledu Njemačka izjavila da ulaganje ne može biti profitabilno jer nije moguće ostvariti povrat troškova izgradnje od korisnika zračne luke primjenom pristojbi zračne luke. Njemačka tvrdi da je to tako jer je za te pristojbe potrebno dobiti odobrenje tijela nadležnog za zračnu luku u saveznoj državi u kojoj se nalazi zračna luka, a ulagači u tržišnom gospodarstvu nemaju utjecaja na njihovoj razini. Njemačka tvrdi da operater ne može slobodno odrediti te pristojbe na temelju gospodarskih čimbenika, već da se one utvrđuju bez povezivanja s troškovima ulaganja. Mišljenje je Njemačke da prostorije iznajmljene u komercijalne svrhe koje nisu povezane s upravljanjem zračne luke nisu važne.

(61) Njemačka je dalje izjavila da su zato fiksni troškovi zračnih luka povezani s infrastrukturom, opremom i upravljanjem veći od prosjeka. Osim toga, sloboda postupanja ograničena je strogim pravnim obvezama i uvjetima.

([16]) Na temelju predviđanja prije 2011.
([17]) Na temelju predviđanja iz 2011.

(62) Njemačka je dalje smatrala da su upućivanja na presudu u predmetu *Aéroports de Paris* ([18]) i presudu u predmetu *Leipzig/Halle* ([19]) nevažna. U odnosu na presudu u predmetu *Aéroports de Paris*, Njemačka je tvrdila da se presuda ne odnosi na izgradnju infrastruktura zračnih luka, već na upravljanje zračnom lukom. Osim toga, Njemačka je smatrala da u presudi *Aéroports de Paris* nema tumačenja pojma „poduzetnik" u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, već se ona odnosi na povredu zabrane zlouporabe vladajućeg položaja u smislu članka 102. Ugovora. U odnosu na presudu u predmetu *Leipzig/Halle*, Njemačka je smatrala da presuda Općeg suda nema utjecaja kao presedan u sudskoj praksi jer je podložna žalbi.

3.2.2. **Nadležnost javne politike**

(63) Njemačka tvrdi da financiranje infrastrukturnih mjera, čak i da podliježe pravilima o državnim potporama, ne bi činilo državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora jer je financiranje infrastrukturnih mjera većinom činilo nužnu i razmjernu nadoknadu troškova za izvršavanje zadaća koje su u okviru ovlasti države. U tom je pogledu Njemačka izjavila da prema Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. aktivnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje službene ovlasti javnog tijela nisu gospodarske naravi i nisu obuhvaćene pravilima o dodjeli državnih potpora.

(64) Njemačka je tvrdila da se u vezi s izvršavanjem zadaća koje su u okviru nadležnosti javne politike u praksi Komisije razlikuje najmanje između sljedećih kategorija mjera povezanih sa sigurnošću: zaštita zračnog prometa od vanjskih prijetnji, kao što su otmica zrakoplova i druge vrste nasilja protiv zračnog prometa, zaštita zračnog prometa od operativnih rizika i zaštita trećih stranaka od opasnosti u radu koje proizlaze iz zračnog prometa. Stajalište je Njemačke, u pogledu zaštite zračnog prometa od rizika u radu, da upravitelj zračne luke mora obnoviti, modernizirati i proširiti infrastrukturu zračne luke u cilju sprječavanja opasnosti u radu. Njemačka je izjavila da je trećom kategorijom mjera obično obuhvaćena zaštita trećih stranaka od buke zrakoplova i drugih štetnih učinaka na okoliš.

(65) U pogledu različitih infrastrukturnih mjera, Njemačka je tvrdila da te mjere uglavnom čine naknadu za obavljanje djelatnosti unutar nadležnosti javne politike jer se mjerama štite treće stranke od opasnosti u radu uzrokovanih zračnim prometom.

(66) U pogledu tih mjera smanjivanja buke, Njemačka je izjavila da će u kontekstu postupka odobravanja plana morati biti uvedene mjere za smanjivanje buke u otprilike 10 000 stambenih kuća. Njemačka je tvrdila da bi u skladu s odredbama nedavno izmijenjenog zakona *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (Zakon o buci zrakoplova, „FluglärmG"), mjere smanjivanja buke obuhvaćale samo područje od 78 km^2 s oko 3 000 stambenih kuća i troškove u iznosu od […] milijuna EUR. Međutim, Njemačka tvrdi da FLH nije imao koristi od te izmjene zakona FluglärmG i da se još uvijek primjenjuje strože zaštitno područje. U tom je pogledu Njemačka tvrdila da zračna luka Leipzig/Halle mora snositi znatno veće troškove od konkurenata (u Njemačkoj i izvan Unije).

(67) Pred toga, zračna luka također je kupila nekretnine stanovnika na koje je to u velikoj mjeri utjecalo i platila im je naknadu. Nadalje, Njemačka je izjavila da je zračna luka izvršavala neke aktivnosti očuvanja prirode kao nadoknadu za svoje aktivnosti gradnje. Njemačka je tvrdila da je svrha toga bilo sprječavanje ili smanjenje učinka buke zrakoplova i građevinskih radova na treće stranke i da je to stoga funkcija javne politike. Njemačka tvrdi da je zaštita trećih stranaka od buke, posebno od buke zrakoplova, jedna od temeljnih službenih dužnosti i funkcija države.

(68) Njemačka je također tvrdila da objekt za ispitivanje buke motora, odnosno M2, čini mjeru nadležnosti javne politike. Navela je da bi se ograničenja buke utvrđena u kontekstu odluke o odobrenju plana za izgradnju južne staze mogla zadovoljiti tijekom dana (6.00 do 22.00) bez zatvorene strukture za ispitivanje motora. Međutim, Njemačka tvrdi da je, u skladu s uporabnom dozvolom od 31. srpnja 2007., zračna luka morala provoditi ispitivanje u zatvorenoj strukturi za ispitivanje i tijekom dana. Nadalje, Njemačka je objasnila da je ispitivanje motora bilo potrebno u kontekstu održavanja operativne sigurnosti zrakoplova i premašivalo bi dopuštene razine buke kada bi se provodilo noću izvan zatvorene strukture. Stoga, Njemačka tvrdi da je svrha izgradnje objekta za ispitivanje motora u obliku zatvorene zgrade zaštititi lokalne stanovnike od neprihvatljivih razina buke od zrakoplova.

([18]) Predmet T-128/98 *Aéroports de Paris protiv Komisije* [2000.] ECR II-3929.

([19]) Spojeni predmeti T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH* v *Commission* (*presuda „Leipzig-Halle airport"*), [2011] ECR II-1311.

(69) U pogledu mjere M3, Njemačka je tvrdila da je izgradnja tih infrastrukturnih elemenata u okviru nadležnosti javne politike jer je izvršena u cilju zaštite zračnog prometa od opasnosti u radu. Bez obzira na količinu prometa u budućnosti, postojeće staze za vožnju već su bile nedovoljne u prošlosti za jamčenje sigurnog i nesmetanog zračnog prometa. Nadalje, Njemačka je izjavila da je nova staza za vožnju pristupni put za vatrogasna vozila od istočne vatrogasne postaje do sjevernog dijela zračne luke. Njemačka tvrdi da, čak i da se primjenjuju pravila o državnim potporama, treba voditi računa o tome da su neki od tih troškova staze za vožnju povezani s osvjetljenjem. U odnosu na osvjetljenje Njemačka je istaknula da je Komisija već odlučila u svojoj odluci *Memmingen* ([20]) da je osvjetljenje element za usmjeravanje zrakoplova i za kontrolu i stoga se treba razvrstati kao djelatnost u okviru nadležnosti javne politike i izvan područja primjene pravila o državnim potporama.

(70) Njemačka tvrdi da bi se M4 provodila i u okviru izvršavanja djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike jer zbog operativnog kapaciteta i iz razloga sigurnosti treba osigurati široke zrakoplove koji lete u okviru njihova dopuštenog MTOW-a u određenim vremenskim uvjetima s dodatnom udaljenosti za uzlijetanje, uključujući dodatno područje za usporavanje u slučaju prekinutog polijetanja.

(71) U pogledu mjere M5, Njemačka smatra da je pravovremena priprema gradilišta za izgradnju staze za vožnju Victor izvršena u okviru obavljanja djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike jer staza za vožnju Victor mora jamčiti sigurni rad i spriječiti nesreće, rizike za sigurnost i negativni utjecaj na okoliš. Njemačka tvrdi da, protivno mišljenju Komisije, svrha izgradnje staze za vožnju Victor nije bila povećanje kapaciteta i neizravno povećanje prometa. Njemačka je izjavila da je ona izgrađena isključivo u svrhe operativne sigurnosti i iz razloga zaštite okoliša.

(72) Nadalje, Njemačka tvrdi da je izgradnja dvije nove vatrogasne postaje izvršena kao dio djelatnosti u okviru nadležnosti javne politike jer se, prema utvrđenoj praksi Komisije, smatra da su mjere koje se odnose na zaštitu od požara, posebno izgradnja i upravljanje zgradama vatrogasne postaje u zračnoj luci i kupnja odgovarajuće opreme, u nadležnosti javne politike. Njemačka je istaknula da se izgradnja objekta za zaštitu od požara obično financira javnim sredstvima u njemačkim zračnim lukama.

(73) Nadalje, Njemačka tvrdi da je izgradnja višenamjenskog hangara također izvršena u okviru djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike jer bi se hangar upotrebljavao isključivo za spremanje zimske opreme i kao sklonište u nepredviđenim situacijama. Njemačka je objasnila da je osiguravanje prostora za spremanje zimske opreme službena zadaća države jer se time jamči sigurni rad zračne luke u zimskom razdoblju. Nadalje, Njemačka je izjavila da je omogućila zračnoj luci da ispuni svoju zakonsku obvezu stalnog upravljanja zračnom lukom.

(74) Njemačka je objasnila da je pružanje skloništa za nepredviđene situacije u općem interesu jer mu je svrha zaštita života ljudi. Njemačka je citirala odredbe ICAO-a u skladu s kojima upravitelji zračne luke moraju osigurati prostor za liječenje ranjenika i za odlaganje tijela umrlih osoba u hitnim situacijama. Nadalje, Njemačka tvrdi da se u višenamjenski hangar mogu smjestiti putnici koji ne mogu nastaviti putovanje zbog elementarnih nepogoda (primjerice, oblak pepela iz 2010.).

(75) Osim toga, Njemačka je naglasila da je izgradnja novog hangara nužna jer proširenje višenamjenskog hangara na prethodnom mjestu ne bi bilo moguće.

(76) U pogledu mjere M6, Njemačka je uputila na argumente u vezi s M5. Nadalje, Njemačka je izjavila da je izgradnja staze za vožnju Victor odgođena.

(77) Njemačka tvrdi da je proširenje površina za odleđivanje (M7) također dio ispunjenja službene državne zadaće jer su objekti bili potrebni iz razloga operativne sigurnosti i iz razloga zaštite okoliša. Nadalje, Njemačka je objasnila da dodatne površine za odleđivanje nisu potrebne za jamčenje dovoljnog kapaciteta u slučaju povećanog prometa jer je zračna luka Leipzig/Halle mogla podnijeti povećanje prometa čak i bez dodatnih površina za odleđivanje. Tvrdila je da je proširenje površina za odleđivanje postalo nužno zbog iskustava u zimi 2008./2009. Njemačka tvrdi da je svrha dodatnih površina za odleđivanje jamčiti nesmetano odleđivanje zrakoplova i spriječiti kašnjenja uzrokovana

([20]) Odluka Komisije od 7. ožujka 2007. u predmetu državne potpore N620/06 Njemačka Memmingen/regionalna zračna luka Allgäu (SL C 133, 15.6.2007. str. 8.).

neprimjerenom infrastrukturom za odleđivanje u zračnoj luci. U tom je pogledu Njemačka izjavila da bi kašnjenja negativno utjecala na okoliš u smislu potrošnje petroleja, emisija štetnih plinova i buke.

(78) U pogledu mjere M8, Njemačka je tvrdila da se izgradnjom heliodroma olakšava spašavanje u zračnoj luci i općenito.

(79) U odnosu na mjeru M9.1, Njemačka je izjavila da je ponovna izgradnja kontrolne točke 1. neophodna u svjetlu Uredbe (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ([21]). Njemačka je istaknula da je ta ponovna izgradnja u nadležnosti javne politike i da je njezino financiranje ograničeno na nastale troškove.

(80) Osim toga, Njemačka također smatra da je izgradnja funkcionalne zgrade za sigurnost (M9.2) u nadležnosti javne politike i da je financiranje ograničeno na nastale troškove. Njemačka je izjavila da se novom funkcionalnom zgradom za sigurnost pridonijelo ispunjenju zahtjeva iz Uredbe (EZ) br. 300/2008 i da je ona bila nužna za zadovoljavanje potreba savezne i regionalne policije, carine i njemačke meteorološke službe.

(81) U pogledu M9.3. koja se odnosila na kupnju tehničke opreme, odnosno kupnju dodatne zimske opreme, dodatne opreme za gašenje požara i opremanje zaštitne ograde oko zračne luke detektorima i digitalnom opremom za videonadzor, Njemačka je tvrdila da su tri mjere u nadležnosti javne politike.

(82) U pogledu nove zimske opreme, Njemačka je izjavila da se tom opremom mogu istodobno čistiti staze, čime se osigurava siguran rad zračne luke i to je stoga u nadležnosti javne politike.

(83) Štoviše, Njemačka je istaknula da je u skladu s člankom 8. njemačkog Zakona o sigurnosti zračnog prometa (Luftsicherheitsgesetz, „LuftSiG", kojim se provodila Uredba (EZ) br. 300/2008, zračna luka morala biti okružena zaštitnom ogradom. Njemačka je naglasila da je, prema utvrđenoj praksi Komisije, sigurnosna infrastruktura zračne luke, kao što je zaštitna ograda, u nadležnosti javne politike.

(84) U pogledu mjere M9.4 (odnosno izgradnja nove karantene za životinje, uključujući veterinarske objekte), Njemačka je tvrdila da je izgradnja te zgrade isto u nadležnosti javne politike jer joj je cilj bio osigurati da se u Njemačku i Uniju ne unesu bolesti životinja ili druge bolesti.

(85) U pogledu M12, Njemačka je izjavila da je za daljnji razvoj prijevoza tereta i smanjenje rizika od nesreća na tlu potrebna dozvola za planiranje.

(86) Njemačka je istaknula u odnosu na M11 i M13 do M16 da nije tvrdila u svojoj obavijesti da se te mjere provode radi obavljanja aktivnosti koje su u nadležnosti javne politike. Njemačka tvrdi da su te mjere uključivale razvoj rubnog zemljišta jugoistočne zone, širenje sjeverne stajanke, širenje istočne stajanke, infrastrukturnu prilagodbu u sjevernoj zoni i dodatne infrastrukturne mjere u sjevernoj zoni.

3.3. FINANCIRANJE INFRASTRUKTURE PUTEM KREDITA DIONIČARA FLH-A

3.3.1. **Uvjeti za financiranje**

(87) U odnosu na financiranje predmetnih infrastrukturnih mjera, Njemačka je izjavila da su se mjere financirale kreditima dioničara koji su odobreni pod uobičajenim tržišnim uvjetima i stoga ne čine državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora. Njemačka je istaknula da ti krediti dosad nisu pretvoreni u vlasnički kapital i da pretvaranje kredita dioničara podliježe odluci Komisije kojom se to odobrava.

(88) Njemačka je objasnila da se krediti odobravaju u skladu s građevinskim potrebama i da se njihov ukupni iznos mijenja svaki mjesec. Njemačka tvrdi da trajanje kredita počinje na dan njegove otplate. Njemačka je dalje objasnila da svaki zajam dospijeva na kraju godine (31. prosinca) u kojoj je odobren. U tom je kontekstu Njemačka izjavila da su ti zajmovi produljeni na sljedećih godinu dana. Njemačka tvrdi da su moguća višestruka produljenja trajanja do primitka očekivanog odobrenja injekcija kapitala Komisije.

([21]) Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

(89) Njemačka je dalje izjavila da iznos kredita i kamate dospijevaju zadnji dan (odnosno 31. prosinca svake godine), ali trajanje zajma moguće je produžiti za jednu dodatnu godinu. Nadalje, Njemačka je tvrdila da se tom mogućnošću produljenja omogućuje produljenje kredita do datuma kada Komisija donosi svoju konačnu odluku.

(90) U pogledu kamatne stope za svaki zajam, Njemačka je objasnila da je utvrđena na temelju stope EURIBOR primjenjive u trenutku odobravanja svake linije plus dodatak za rizik. Njemačka tvrdi da će kredit odobren 1. srpnja trajati (do kraja godine) šest mjeseci i kamatna stopa bit će zbroj šestomjesečnog EURIBOR-a i dodatka za rizik. Njemačka je dalje objasnila da će se, u slučaju odobrenja kredita 1. svibnja (trajanje od 8 mjeseci do kraja godine), referentna osnovna stopa izračunavati interpolacijom šestomjesečne i devetomjesečne stope EURIBOR-a. Njemačka je dalje objasnila da će od siječnja nakon godine u kojoj je produljen kredit primjenjiva kamatna stopa biti dvanaestomjesečni EURIBOR plus dodatak za rizik. Njemačka je dostavila pregled akumuliranih iznosa kredita i uvjete koji su sažeti u tablici 3.

Tablica 3.

Pregled kredita dioničara društva FLH 13.12.2006.–1.1.2012.

Datum	Iznos u milijunima EUR (akumulirani)	EURIBOR	Dodatak za rizik	Ukupna kamatna stopa (EURIBOR + dodatak)
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	[…]	[…]

Izvor: Podnesak Njemačke od 26. travnja 2012., prilog 14.

(91) U odnosu na stope dodatka za rizik, Njemačka je izjavila da se za 2006. do 2008. primjenjivao dodatak za rizik od […] baznih bodova. Njemačka je objasnila da je ta stopa utvrđena usporedbom uvjeta kreditiranja iz sljedećih ugovora o kreditu:

(a) Ugovor o kreditu između društava MFAG i Sachsen LB od 19./22.8.2003. u kojem je utvrđen dodatak od […] baznih bodova godišnje;

(b) Ugovor o kreditu između društava MFAG i Sachsen LB/Nord LB od 16.5.2007. u kojem je utvrđen dodatak od […] baznih bodova godišnje;

(c) Ugovor o kreditu između društava MFAG i Postbank od 28.6./15.7.2007. u kojem je utvrđen dodatak od […] baznih bodova godišnje.

(92) Njemačka je izjavila da je prosječni izračunati dodatak za rizik zaokružen s prosječnih baznih bodova na […] baznih bodova.

(93) U pogledu dodatka za rizik […] baznih bodova utvrđenih 2009., Njemačka je objasnila da je stopa utvrđena usporedbom uvjeta dviju indikativnih ponuda društava Sachsen Bank i Nord LB od 8. i 9. siječnja 2009., ugovora o kreditu između društava MFAG i Sachsen LB i Postbank od 19./22. kolovoza 2003. i 28. lipnja/15. srpnja 2007. Njemačka je izjavila da je iz razloga razboritosti dodatak za rizik zaokružen s […] prosječnih baznih bodova na […] baznih bodova.

(94) Njemačka tvrdi da je 2010. dodatak za rizik iznosio […] baznih bodova. Nadalje, Njemačka je objasnila da je ta brojka utvrđena usporedbom dviju indikativnih ponuda društava Sachsen LB ([22]) i Nord LB ([23]) od 11. i 14. siječnja 2010. i ugovora o kreditu između društava MFAG i Sachsen LB od 19./22. kolovoza 2003. Njemačka je izjavila da

([22]) Ponuda kredita društva Sachsen LB od 14. siječnja 2010. u kojoj predloženi dodaci od 55 prosječnih baznih bodova do 80 baznih bodova ovise o iznosu kredita (što veći iznos kredita, to niži ponuđeni dodatak).

([23]) Ponuda kredita društva Nord LB od 11. siječnja 2010. u kojem se predlažu dodaci za rizik od 22 osnovna boda godišnje do 238 baznih bodova godišnje ovisno o iznosu zajma.

je iz razloga razboritosti prosječni dodatak ponovno zaokružen s […] prosječnih baznih bodova na […] baznih bodova.

(95) Njemačka je objasnila da je 2011. primijenjena kamatna marža iznosila […] baznih bodova i da se izračun temeljio na usporedbi između dviju okvirnih ponuda društava Sachsen Bank and Nord LB od 29. lipnja 2011. i ugovora o kreditu između društava Postbank i MFAG od 28. lipnja/15. srpnja 2007. i između društava Sachsen LB i MFAG od 19./22. kolovoza 2003. Njemačka je izjavila da je izračunata marža ponovno zaokružena s […] baznih bodova u prosjeku na […] baznih bodova.

3.3.2. **Primjena instrumenata za usporedbu na tržištu za utvrđivanje tržišne stope društva FLH**

(96) Njemačka je izjavila da bi se prema njezinu mišljenju usklađenost kredita dioničara društva FLH s tržištem trebala ocjenjivati na temelju instrumenata za usporedbu na tržištu, a ne na temelju Komunikacije o referentnoj stopi iz 2008.

(97) Nadalje, Njemačka je tvrdila da ugovor o kreditu između društava MFAG i Sachsen LB od 19./22. kolovoza 2003. čini prikladno mjerilo za utvrđivanje tržišne razine kamata za kredite dioničara. Njemačka je odbacila argument da ugovor o kreditu između društva MFAG i Sachsen LB nije primjerena osnova za usporedbu jer je sklopljen s drugim korisnikom, odnosno društvom MFAG, a ne FLH. Njemačka je istaknula da je sama Komisija smatrala društvo MFAG samo sredstvom za prijenos sredstava na društvo FLH, a ne samim korisnikom potpore. Njemačka je objasnila da je ugovorom o prijenosu kontrole, dobiti i gubitka između društava MFAG I FLH društvu FLH određena obveza prijenosa sve dobiti na društvo MFAG i ono je moralo pokriti sve gubitke društva FLH, pa je stoga neto godišnja dobit/gubitak društva FLH uvijek iznosila nula. Zbog toga je kamatna marža odobrena grupnom trgovačkom društvu uvijek bila jednaka kamatnoj marži odobrenoj matičnom društvu i obrnuto.

(98) Njemačka tvrdi da ugovor o kreditu, iako je sklopljen 2003., sadržava dugoročni kredit koji se prenosi na drugo obračunsko razdoblje do 2013. za koji se kamata utvrđuje za tri mjeseca unaprijed. Njemačka je u tom pogledu izjavila da se u razdoblju od 2006. do 2008. primjenjivao dodatak za rizik od […] baznih bodova koji bi se primjenjivao i danas. Nadalje, Njemačka se ne slaže s argumentom Komisije da je društvo Sachsen LB moglo ponuditi samo kamatnu maržu od […] baznih bodova zbog sniženih kamata ponuđenih putem financiranja EIB-a. Njemačka tvrdi da financiranje EIB-a nije imalo utjecaja na utvrđivanje kamatne marže od […] baznih bodova.

(99) Njemačka je također odbacila opažanje Komisije da se ugovor o kreditu između društava Postbank i MFAG ne može upotrebljavati kao referentna vrijednost. Zaključeno je da on, radi koristi društvu FLH, nije dogovoren u drugo vrijeme i da se na plaćanje ne primjenjuju posebni uvjeti. Nadalje, Njemačka je tvrdila da je obvezujuća ponuda za financiranje od društava Sachsen LB i Nord LB od 16. svibnja 2007. primjenjivo mjerilo.

(100) Nadalje, upućujući na argument Komisije da sumnja mogu li se okvirni prijedlozi dostavljeni e-poštom bez namjere sklapanja pravno obvezujućeg ugovora o zajmu smatrati pouzdanim tržišnim mjerilom ([24]), Njemačka je izjavila da društva Nord LB i Sachsen Bank imaju dugoročne poslovne odnose s društvom MFAG i redovito primaju obavijesti o gospodarskoj situaciji društva FLH i MFAG pa su stoga okvirni prijedlozi bili utemeljeni na detaljnoj procjeni rizika.

(101) Nadalje, Njemačka je istaknula da ne bi bilo državne potpore čak ni kada bi se u skladu s Komunikacijom o referentnoj stopi iz 2008. ispitivala usklađenost s tržištem ili istovjetnost kredita s potporom ili oboje. Njemačka je naglasila da se novi način izračuna referentne stope primjenjuje tek od 1. srpnja 2008. Stoga se na ugovore o kreditu sklopljene prije tog datuma mora primjenjivati prethodna Komunikacija o referentnoj stopi.

3.3.3. **Kreditni rejting društva MFAG/FLH**

(102) Njemačka potvrđuje da javne agencije za kreditni rejting nisu ocijenile društvo FLH. Njemačka je svejedno izjavila da postoje naznake o njegovoj kreditnoj sposobnosti. Njemačka je dalje izjavila da je glavni dioničar društva FLH društvo MFAG koje je vlasnik 94 % dionica u društvu FLH. Njemačka tvrdi da bi, budući da društva MFAG i FLH imaju sklopljen ugovor o podjeli dobiti i pokriću gubitaka od 6. prosinca 2000. u skladu s kojim društvo MFAG mora pokriti gubitke društva FLH, rejting društva FLH trebao biti barem jednak (ili viši) od rejtinga njegova društva kćeri MFAG-a.

([24]) Uvodna izjava 95. Odluke o pokretanju postupka.

(103) Njemačka potvrđuje da javne agencije za kreditni rejting nisu ocijenile društvo MFAG. Njemačka je svejedno dostavila neke interne bankovne rejtinge društva MFAG. Njemačka je izjavila da je 2006. Nord LB društvu MFAG dodijelio rejting od […] na svojoj internoj ljestvici rejtinga (uz vjerojatnost neplaćanja od […] %) što odgovara rejtingu […] do […] ljestvice rejtinga društva Standard & Poor, […] do […] na Moodyjevoj ljestvici rejtinga i […] na […] Fitchovoj ljestvici rejtinga. Njemačka je dalje izjavila da se društvo MFAG nalazi u toj kategoriji rejtinga od 2006. Njemačka je dalje objasnila da je 2. kolovoza 2011. i 20. travnja 2012. tu ocjenu potvrdilo društvo Nord LB. Njemačka je zatim izjavila da je društvo Deutsche Kreditbank AG (DKB) dostavilo svoje naznake o rejtingu u kojima potvrđuje da je na temelju financijskih izvješća društva MFAG za godinu 2006. trgovačkom društvu dodijeljen rejting od […] na internoj ljestvici rejtinga banke, što odgovara rejtingu od […] ljestvice rejtinga društva Standard & Poor i rejtingu od […] ljestvice rejtinga društva Moody.

(104) U tablici 4. sažeti su rejtinzi dodijeljeni društvu MFAG od 2006. do 2012. (obuhvaćeno razdoblje).

Tablica 4.

Rejting društva MFAG u razdoblju 2006.–2012.

(…) ([25])

3.3.4. **Procjena gubitka zbog neispunjenja obveze (loss given default (LGD))**

(105) U pogledu jamstva za kredite i gubitka zbog neispunjenja obveze, Njemačka je objasnila da dioničari društva FLH odobravaju kredite u obliku financiranja u svrhu premošćivanja što znači da bi se oni trebali pretvoriti u kapital nakon odobrenja Komisije. U tom pogledu Njemačka je dalje objasnila da je to razlog zašto krediti nisu osigurani jamstvima.

(106) Njemačka je tvrdila da nema posebnih načina otplate kredita dioničara jer se pretpostavljalo da će se krediti pretvoriti u kapital i stoga neće biti otplaćeni. Njemačka tvrdi da se ugovor o kreditu može raskinuti u roku od tri mjeseca u slučaju da krediti nisu pretvoreni u vlasnički kapital jer Komisija nije odobrila financiranje infrastrukturnih mjera, u skladu s člankom 488. stavkom 3. *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (Njemački građanski zakon). Raskidom ugovora iznos kredita dospijeva s kamatama.

(107) Njemačka tvrdi da bi se, iako krediti nisu osigurani jamstvima, LGD društva FLH trebao smatrati u najmanju ruku nižim od […] % i čak bližim […] % jer vrijednost imovine društva FLH (odnosno […] milijuna EUR 2010.) premašuje vrijednost obveza ([…] milijuna EUR 2010.) Njemačka smatra da bi u slučaju stečaja imovina društva FLH bila dovoljna za pokrivanje tih potraživanja.

(108) Njemačka je izjavila da imovina društva FLH, koja se sastoji od zemljišta, zgrada, tehničkih postrojenja, strojeva, nije ni na koji način dana u zalog njegovim dioničarima ili vanjskim vjerovnicima.

3.3.5. **Nije ostvarena prednost zbog injekcija kapitala**

(109) U pogledu injekcija kapitala za izgradnju zračne luke, Njemačka je naglasila da se test subjekta u tržišnom gospodarstvu (test MEO) ne primjenjuje jer izgradnja zračne luke predstavlja mjeru opće gospodarske politike koja nije obuhvaćena kontrolom državnih potpora.

3.4. SPOJIVOST POTPORA

(110) Njemačka je tvrdila da, čak i da financiranje planiranih mjera čini državnu potporu, ona bi bila spojiva s unutarnjim tržištem jer zadovoljava uvjete iz točke 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Nakon stupanja na snagu Smjernica za zračnih prijevoz iz 2014., Njemačka je tvrdila da bi potpora bila spojiva i sa zajedničkim načelima iz odjeljka 5. tih Smjernica.

3.4.1. **Jasno definirani cilj od zajedničkog interesa**

(111) Njemačka je izjavila da se financiranjem predmetnih ulaganja ostvaruje jasno definirani cilj od zajedničkog interesa.

([25]) Povjerljivi poslovni podaci.

(112) Njemačka je u tom smislu tvrdila da su u sektoru zračnog prijevoza tereta, posebno hitnog prijevoza tereta, zabilježene velike stope rasta, posebno u zračnoj luci Leipzig/Halle (između 2007. i 2010., količina tereta povećala se sa 101 364 tone na 663 059 tona). Njemačka je dalje objasnila da zračni prijevoznici za prijevoz tereta proširuju svoje radne kapacitete. Njemačka tvrdi da se tri glavna čvorišta teretnog zračnog prijevoza, Frankfurt/Main, München i Köln/Bonn suočavaju s ograničenjima sposobnosti noćnog letenja. Njemačka dalje tvrdi da, u skladu s presudom od 4. travnja 2012., zračnoj luci Frankfurt/Main više nije dopušteno obavljati noćne letove. Stoga je mišljenje Njemačke da društvo FLH pomaže rasteretiti druge zračne luke za prijevoz tereta u Njemačkoj.

(113) U odnosu na doprinos zračne luke povezanosti regije, Njemačka je izjavila da predviđen projekt čini dio strategije za razvoj zračne luke sadržane u Planu razvoja transeuropske prometne mreže (Obzor 2020.) od 2004. kao „*povezujuća točka Zajednice*". Njemačka tvrdi da se zračna luka nalazi u regiji Srednje Njemačke (u blizini pet velikih transeuropskih prometnih osi i paneuropskih koridora) između osi koje povezuju sjever i jug Europe (odnosno savezna autocesta A 9) i zapad i istok Europe (odnosno savezna autocesta A 14) te ima pristup željezničkoj i cestovnoj mreži. Njemačka je također objasnila da se pristupom željezničkoj i cestovnoj mreži olakšava učinkovitiji prijevoz tereta. Nadalje, Njemačka je izjavila da je projekt u skladu s „Razvojem integrirane europske mreže za zračni prijevoz" kako je utvrđeno u točki 12. akcijskoj plana za kapacitet, učinkovitost i sigurnost zračne luke u Europi ([26]) u kojem je navedeno da „bilo bi poželjno osloboditi postojeći latentni kapacitet u regionalnim zračnim lukama ako države članice poštuju pravne instrumente Zajednice koji se odnose na državnu potporu".

(114) Njemačka je dalje tvrdila da će provedba projekta imati pozitivan učinak na cijelu regiju i bitno će utjecati na njezin gospodarski i društveni razvoj. Njemačka tvrdi da će se ulagačkim projektom posebno unaprijediti pristup regiji i povećati njezina privlačnost za ulagače i posjetitelje. Njemačka je u tom pogledu tvrdila da će ulagački projekt imati pozitivan učinak i na zapošljavanje. Kao potporu tom argumentu, Njemačka je izjavila da stopa nezaposlenosti u regiji Sachen iznosi 10,3 %, a u regiji Saska-Anhalt do 11,2 %, što je iznad njemačkog prosjeka od 6,9 %.

(115) Njemačka je stoga tvrdila da se državnom potporom ostvaruje jasno definirani cilj od zajedničkog interesa.

3.4.2. **Potreba za intervencijom države**

(116) Njemačka je tvrdila da niti jedan ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi bio zainteresiran za te infrastrukturne mjere. U tom je smislu Njemačka izjavila da zračna luka Leipzig/Halle trpi povijesne zaostatke u ulaganjima. Osim toga, Njemačka tvrdi da se mjere odnose na dugoročna infrastrukturna ulaganja kojima se zadovoljavaju potrebe zračne luke u pogledu budućeg povećanja prijevoza tereta. Njemačka tvrdi, ali nije dostavila dokaze, da mjere nisu ni nerazmjerne niti nerazmjerno skupe. Mišljenje je Njemačke da dodatno smanjenje državnog financiranja nije moguće jer upravitelji zračnih luka ne mogu iz vlastitih sredstava financirati tako veliku infrastrukturu.

(117) Njemačka je također tvrdila da se prihodima od usluga koje pružaju zračne luke ne mogu pokriti troškovi izgradnje infrastrukture i taj je argument potkrijepila jazom u financiranju i protučinjeničnom procjenom.

(118) Njemačka stoga smatra da će se potporom bitno unaprijediti projekt ulaganja, što samo tržište ne može ostvariti i da je intervencija države potrebna.

3.4.3. **Primjerenost mjere potpore**

(119) Njemačka je tvrdila da bi potpora bila primjerena mjera potpore. U tome smislu Njemačka tvrdi da je zračna luka zbog svojeg smještaja u bivšoj Demokratskoj Republici Njemačkoj doživjela zaostatke u ulaganjima i da su u njoj potrebna velika ulaganja u kraćem vremenu nego u drugim zračnim lukama.

([26]) Akcijski plan za kapacitete, učinkovitost i sigurnost zračnih luka u Europi, COM(2006) 819 završna verzija, 24. siječnja 2007.

(120) Osim toga, Njemačka tvrdi da infrastrukture mjere uopće ne bi bile provedene bez državnih potpora. Njemačka je u potporu toga izjavila da je 2005. grupa MFAG ostvarila prihod od 83,8 do 118 milijuna EUR, a društvo FLH 47 do 80 milijuna EUR. Stoga je, prema mišljenju Njemačke, količina ulaganja od 255,625 milijuna EUR više nego dva do tri puta veća od konsolidiranog prihoda društva MFAG i više nego tri do pet puta veća od prihoda društva FLH u razdoblju u kojem se odlučivalo o infrastrukturnim projektima.

(121) Naposljetku, Njemačka je izjavila da omjer između prihoda i ulaganja upućuje na to da predmetni poduzetnici ne bi provodili te mjere bez javnog financiranja.

3.4.4. **Učinak poticaja**

(122) U odnosu na učinak poticaja, Njemačka je istaknula da su iznos i intenzitet državne potpore za predmetne infrastrukturne mjere opravdani. Njemačka je tvrdila da bez državnog financiranja infrastrukturne mjere uopće ne bi bile provedene (vidjeti odjeljak 3.4.3.).

(123) Protivno stajalištu Komisije, Njemačka je istaknula da se učinak poticaja ne smanjuje zbog činjenice da su neki projekti ulaganja već dovršeni jer su dioničari preuzeli obveze financiranje prije početka provedbe infrastrukturnih mjera. Njemačka tvrdi da je jasno da je Komisija u svojoj izjavi da bi se infrastrukturnim projektima mogao ostvariti znatan povrat na kapital neispravno protumačila prirodu predmetnih mjera i da je ta izjava u sukobu s prethodnom praksom odlučivanja Komisije. Njemačka tvrdi da je Komisija već u više navrata potvrdila da se mjerama ovakve vrste na ostvaruje znatan povrat na uloženi kapital.

3.4.5. **Razmjernost potpore (potpora ograničena na minimum)**

(124) Njemačka tvrdi da se o razmjernosti infrastrukturnih mjera može zaključiti i na temelju činjenice da se njima pridonosi smanjenju zagušenosti drugih njemačkih zračnih luka za prijevoz tereta.

(125) Njemačka je dalje izjavila da su iznos i intenzitet potpore ograničeni na apsolutni minimum potreban za provođenje infrastrukturnih mjera. Ona tvrdi da su troškovi utvrđeni unaprijed na temelju procjena troškova i preliminarnih planova. Njemačka je dalje tvrdila da, protivno tvrdnjama Komisije, zračna luka nije mogla povećati svoj prihod povećanjem pristojbi zračne luke. Mišljenje je Njemačke da je to tako zato što se većina ulaganja odnosi na infrastrukturne mjere za koje nije moguće naplatiti zasebnu pristojbu.

(126) Nadalje, Njemačka je izjavila da troškove ulaganja za izgradnju infrastrukture zračne luke nije u načelu bilo moguće pokriti povećanjem pristojbi za korištenje zračne luke. Ona je tvrdila da budući da pristojbe zračnih luka odobrava nadležno tijelo zračne luke odgovarajuće savezne države u kojoj se nalazi predmetna zračna luka, troškovi ulaganja za izgradnju infrastrukture zračne luke nisu se mogli prenijeti na korisnike infrastrukture po nahođenju operatera. Njemačka tvrdi da daljnje povećanje pristojbi zračne luke Leipzig/Halle ne bi bilo u skladu s tržištem i ne bi se moglo provoditi u odnosu na zračne prijevoznike koji se koriste zračnom lukom. Ona tvrdi da treba voditi računa o tome da su pristojbe u FLH-u već iznad uobičajene tržišne razine.

(127) Nadalje, Njemačka tvrdi da je predviđeni intenzitet potpore opravdan. Mišljenje je Njemačke da se samo predviđenim opsegom javnog financiranja može jamčiti provođenje ulaganja u predviđenoj mjeri i vremenskom okviru. Njemačka je izjavila da je nemogućnost privatnog financiranja infrastrukturnih mjera regionalne zračne luke ovakve vrste dovoljno prikazana u praksi odlučivanja Komisije i činjenicom da ne postoji ni jedan poznati slučaj u kojem su privatni ulagači financirali takve mjere na vlastiti trošak.

(128) Njemačka je tvrdila da je Komisija u više navrata i često odobravala intenzitet potpore do 100 %. Njemačka tvrdi da se na temelju prakse Komisije može zaključiti da je za takva ulaganja potreban intenzitet potpore od najmanje 75 %.

(129) Njemačka je izjavila da se, budući da je FLH izgrađen u javnom interesu Njemačke, infrastrukturne mjere nisu temeljile na poslovnom planu, izračunu profitabilnosti ili financijskim izvještajima.

(130) Na zahtjev Komisije Njemačka je dostavila izračun jaza u financiranju koji je sažet u tablici 5. i tablici 6.

Tablica 5.

Izračun jaza u financiranju – Scenarij I. – Ulaganja financirana injekcijama kapitala provedenima 2014.

Scenarij I. – Ulaganja financirana injekcijama kapitala provedenima 2014.	u milijunima EUR
Diskontna stopa ([1])	[…] %
NPV od Σ novčanih tokova FLH-a 2006.–2055.	[…]
NPV prijavljenih investicijskih mjera M1–M16.2 (uključujući troškove u nadležnosti javne politike)	189,4
NPV jaza u financiranju	166,9
Intenzitet potpore ([2])	88,1 %

([1]) Diskontna stopa utvrđena je primjenom modela za vrednovanje kapitalne imovine: re = rf + ßi (MRP)
Rf = bazna stopa = […] % 30.12.2005.
ßi = Beta čimbenik = […] 1.1.2006.
MRP = premija tržišnog rizika prije poreza = […] % 1.1.2006.
([2]) NPV jaza u financiranju/NPV ulaganja = 166,9 milijuna/EUR 189,4 milijuna = 88,10 %.

Tablica 6.

Izračun jaza u financiranju – Scenarij II. – Ulaganja financirana injekcijama kapitala provedenima istodobno s ulaganjima

Scenarij II. – Ulaganja financirana injekcijama kapitala provedenima u trenutku potrebe za financiranjem ([1])	u milijunima EUR
Diskontna stopa	[…] %
NPV od Σ novčanih tokova FLH-a 2006.–2055.	[…]
NPV prijavljenih investicijskih mjera M1–M16.2 (uključujući troškove u nadležnosti javne politike)	189,4
NPV jaza u financiranju	142,1
Intenzitet potpore ([2])	75,00 %

([1]) Okvir za ulaganja jednak je financiranju injekcijama kapitala.
([2]) NPV jaza u financiranju/NPV ulaganja = 142,1 milijuna/EUR 189,4 milijuna = 75,00 %.

3.4.6. **Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama**

(131) U odnosu na izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama, Njemačka je naglasila da bi ukupna ravnoteža infrastrukturnih mjera u zračnoj luci Leipzig/Halle bila pozitivna i mjere ne bi imale negativan učinak na trgovinu i tržišno natjecanje među državama članicama. U tom je pogledu Njemačka tvrdila da predmetne infrastrukturne mjere nisu sklone širenju i da nemaju utjecaj na količinu prometa. Njemačka je istaknula da je Komisija već potvrdila u drugim odlukama da mjere koje nisu sklone širenju nemaju znatni učinak na tržišno natjecanje među zračnim lukama.

(132) Njemačka je svrstala moguće konkurente društva FLH u sljedeće tri glavne kategorije: i. zračne luke u blizini zračne luke Leipzig/Halle, ii. ostale njemačke zračne luke za prijevoz tereta i iii. velike zračne luke za prijevoz tereta u Uniji.

(133) U odnosu na zračne luke u blizini zračne luke Lepizig/Halle, Njemačka je napomenula da niti jedna od tih zračnih luka nije specijalizirana za prijevoz tereta. Nadalje, Njemačka je tvrdila da niti jedna od tih zračnih luka, kao što su Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt i Prag, nije u stvarnom tržišnom natjecanju sa zračnom lukom Leipzig/Halle. U potporu toga Njemačka je izjavila da su za neke od tih zračnih luka zemljopisne udaljenosti bile prevelike, zračne luke nalazile su se u različitim gospodarskim regijama, prihvatna područja bila su previše različita ili su zračne luke bile vrlo male.

(134) U odnosu na druge njemačke zračne luke za prijevoz tereta, Njemačka je izjavila da je tržišno natjecanje u zračnoj luci Leipzig/Halle ograničeno jer se većina njemačkih čvorišta za zračni prijevoz tereta (Frankfurt am Main, München, Koln/Bonn), koji su konkurenti zračne luke Leipzig/Halle, suočava s uskim grlima u pogledu kapaciteta ili s ograničenjem noćnih letova.

(135) Njemačka tvrdi da nema preklapanja u smislu tržišnog natjecanja s drugim zračnim lukama za prijevoz tereta u Uniji, odnosno Bruxellesom i Vatryjem. U tom je pogledu Njemačka izjavila da zračna luka Leipzig/Halle, zbog svojeg središnjeg položaja u sredini Europe, jedinstveno opslužuje istočnu i zapadnu Europu, ali da ni Bruxelles niti Vatry ne mogu jamčiti dovoljan pristup sve važnijim tržištima srednje i istočne Europe. U odnosu na zračnu luku Vatry, Njemačka je istaknula da je Vatry bio vrlo mala zračna luka i da je 2010. količina tereta u zračnom prometu u zračnoj luci Leipzig/Halle bila, primjerice, više nego 80 puta veća od količine tereta u zračnoj luci Vatry. Nadalje, Njemačka tvrdi da zračna luka Vatry nema jednako dobre veze sa željezničkom i cestovnom mrežom kao zračna luka Leipzig/Halle. U pogledu zračne luke Bruxelles, Njemačka je tvrdila da je, dok je zračna luka Leipzig Halle posljednjih godina doživjela povećanje u količini tereta, zračna luka Bruxelles u istom razdoblju doživjela njegovo smanjenje. Nadalje, Njemačka je tvrdila da su u zračnoj luci Bruxelles postojala znatna ograničenja noćnih letova i da je stoga tržišno natjecanje bilo ograničeno.

(136) Osim toga, Njemačka je izjavila da su, protivno stajalištu Komisije, svi mogući korisnici imali jednaki i nediskriminacijski pristup infrastrukturi zračne luke. Njemačka tvrdi da pojedinačni korisnici zračne luke nisu dobili neopravdane popuste na količinu. Nadalje, Njemačka smatra da je Komisija pitanje jednakog i nediskriminacijskog pristupa zračnoj luci već razmatrala u svojoj prethodnoj odluci o financiranju zračne luke Leipzig/Halle ([27]).

(137) Stoga Njemačka smatra da se državna potpora, ako je ima, može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

4. **PRIMJEDBE TREĆIH STRANKA**

4.1. DRUŠTVO MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Društvo MFAG dostavilo je 26. listopada 2011. primjedbe na odluku o pokretanju postupka zajedno s društvom FLH. Primjedbe društva MFAG okvirno su u skladu s primjedbama Njemačke.

4.1.1. **Pojam gospodarske djelatnosti i nadležnosti javne politike**

(139) Društvo MFAG dalje je izjavilo da izgradnja infrastrukture u zračnoj luci Leipzig/Halle nije gospodarska djelatnost. Stoga društvo MFAG smatra da predmetno financiranje nije unutar područja primjene članka 107. stavka 1. Ugovora. U tom je smislu društvo MFAG tvrdilo da ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi bio izvršio predmetne mjere i još uvijek ih ne bi izvršavao. Stoga je društvo MFAG izjavilo da nema tržišta za infrastrukturu zračne luke. U tom je kontekstu društvo MFAG dalje izjavilo da zračne luke ne mogu same financirati svoja infrastrukturna ulaganja. Društvo MFAG brinulo se da će se primjenom pravila o državnim potporama na infrastrukturu zračne luke smanjiti ulaganja u infrastrukturu zračne luke.

(140) Društvo MFAG izjavilo je da je zračna luka Leipzig/Halle razvijena u javnom interesu i da se test ulaganja u tržišnom gospodarstvu ne primjenjuje na financiranje infrastrukture zračne luke. Društvo MFAG u tom je smislu tvrdilo da u Uniji ne postoji niti jedan slučaj ulagača u tržišnom gospodarstvu koji gradi ili znatno razvija zračnu luku vlastitim sredstvima. Stoga je mišljenje društva MFAG da Komisija, umjesto primjene testa ulagača u tržišnom gospodarstvu, mora ocijeniti nudi li se infrastruktura svim njegovim korisnicima na otvoren i nediskriminacijski način. Društvo MFAG dalje je izjavilo da je to slučaj u zračnoj luci Leipzig/Halle. Stoga, društvo MFAG tvrdi da infrastrukturne mjere nisu bile utemeljene na poslovnom planu ili izgledima dugoročne profitabilnosti.

([27]) Odluka 2008/948/EZ.

(141) Osim toga, društvo MFAG dalje je pojasnilo da se izgradnjom zračne luke pridonijelo ostvarivanju ciljeva regionalne politike te su podržane regije u gospodarski nepovoljnom položaju. Društvo MFAG naglasilo je da je to tipična odgovornost države koju ne mogu izvršiti ulagači u tržišnom gospodarstvu i stoga se ne može ocjenjivati u okviru pravila o državnim potporama.

(142) Društvo MFAG dalje je tvrdilo da čak i ako se – *quod non* – financiranje infrastrukture općenito smatra gospodarskom djelatnošću, predmetne mjere u nadležnosti su javne politike i stoga ne čine državnu potporu.

(143) U pogledu djelatnosti u nadležnosti javne politike, društvo MFAG izjavilo je da Komisija mora razlikovati između zaštite zračnog prijevoza od vanjskih prijetnji, zaštite zračnog prometa od operativnih prijetnji i zaštite trećih stranaka od operativnih prijetnji zračnom prometu. Društvo MFAG izjavilo je u tom pogledu da bi se trebalo smatrati da je zaštita od operativnih prijetnji i zaštita prava trećih trebala u nadležnosti javne politike. Društvo MFAG izjavilo je da je Komisija u svojoj praksi donošenja odluka smatrala da su mjere u područjima zaštite od požara, letenja i kontrole zračnog prometa, posebno Deutscher Wetterdienst (Njemačka meteorološka služba) i Deutsche Flugsicherung (Njemačka zračna plovidba) u nadležnosti javne politike.

4.1.2. **Usklađenost kredita dioničara FLH-a s tržištem**

(144) Društvo MFAG tvrdi da su krediti dioničara odobreni pod tržišnim uvjetima. MFAG je izjavio da bi trebalo uzeti u obzir njegove rejtinge koje su dodijelila društva Nord LB i Deutsche Kreditbank AG. U tom je pogledu društvo MFAG objasnilo da su društva Nord LB i Deutsche Kreditbank AG ocijenile društva MFAG i FLH u kategoriju rejtinga […] s prosječnom vjerojatnošću neplaćanja od […] %. Društvo MFAG također je objasnilo da je kategorija rejtinga […] usporediva s vanjskom kategorijom rejtinga društva Standard&Poor od […] do […], društva Moody […] do […] i društva Fitch od […] do […].

(145) Društvo MFAG dalje je izjavilo da su krediti dioničara društva FLH osigurani snažnim jamstvima. Nadalje, društvo MFAG objasnilo je da će se zajmovi društva FLG upotrebljavati za financiranje održivih infrastrukturnih ulaganja. Društvo MFAG također je objasnilo da nema hipoteke nad imovinom društva FLH-a („*Grundpfandrechte*"). Stoga društvo MFAG smatra da bi se, s obzirom na vrlo dobar rejting i velik stupanj jamstva, dodatak za rizik trebao utvrditi na najviše […] baznih bodova.

(146) Budući da je utvrđeno da su dodaci za rizik kredita društva FLH između […] i […] baznih bodova, društvo MFAG smatra da su krediti dodijeljeni pod tržišnim uvjetima i bez državne potpore.

4.1.3. **Spojivost potpore**

(147) Društvo MFAG smatra da bi injekcije kapitala bile u svakom slučaju spojive s unutarnjim tržištem.

(148) Društvo MFAG izjavilo je da zračna luka Leipzig/Halle ima veliki pozitivni utjecaj na zapošljavanje u regiji jer zapošljava 5 100 zaposlenika (uključujući zaposlenike društva MFAG, zračnih prijevoznika, restorana, ugostiteljskih objekata, javnih tijela i drugih poduzetnika) koji su stalno zaposleni u zračnoj luci i oko 8 100 vanjskih suradnika.

(149) Nadalje, društvo MFAG naglasilo je da, s obzirom na uska grla kapaciteta i ograničenja noćnih letova u drugim zračnim lukama (kao što su Frankfurt/Main, München, Berlin, Düsseldorf i Hamburg), zračna luka Leipzig/Halle ima važnu ulogu za smanjenje opterećenja tih drugih njemačkih zračnih luka i tako pridonosi sigurnosti ponude u Njemačkoj u cjelini.

(150) U odnosu na nediskriminacijsku prirodu pristojbi zračnih luka, društvo MFAG izjavilo je da cjenik pristojbi zračne luke Leipzig/Halle nije takav da koristi jednom zračnom prijevozniku i da se svim zračnim prijevoznicima naplaćuju iste pristojbe za slijetanje. Stoga, društvo MFAG tvrdi da svi njegovi korisnici upotrebljavaju infrastrukturu na ujednačen i nediskriminacijski način.

(151) U pogledu nužnosti potpore i učinka poticaja, društvo MFAG izjavilo je da mjere ne bi bile provedene bez kredita dioničara ili injekcija kapitala. Društvo MFAG tvrdi da je ukupan iznos ulaganja od 225,6 milijuna EUR dva ili tri puta veći od prosječnog prometa društva MFAG i više nego pet puta veći od prosječnog godišnjeg prometa društva FLH u razdoblju u kojem se odlučivalo o infrastrukturnim projektima. Društvo MFAG tvrdi da, zbog činjenice da su mjere već djelomično provedene, nije isključeno postojanje učinka poticaja jer su te mjere provedene tek nakon dobivenih financijskih jamstava i nakon odluka javnih dioničara, koji su također osigurali privremeno financiranje kreditima dioničara.

(152) Društvo MFAG izjavilo je da se predmetnim mjerama nije negativno narušavalo tržišno natjecanje. Štoviše, društvo MFAG smatralo je da nema negativnog učinka na zračne luke Bruxelles i Vatry. Društvo MFAG tvrdi da u zračnoj luci Bruxelles postoji ograničenje noćnih letova zbog čega se društvo DHL odlučilo dugoročno preseliti u zračnu luku Leipzig/Halle. U odnosu na zračnu luku Vatry, društvo MFAG izjavilo je da u toj zračnoj luci postoji samo ograničen prijevoz tereta (samo oko pet do šest letova tjedno).

4.2. DRUŠTVO ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) Društvo ADV poslalo je svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka 27. listopada 2011. Primjedbe društva ADV potpuno su u skladu s primjedbama društva MFAG. Društvo ADV istaknulo je da je zračna luka Leipzig/Halle važna za regionalni razvoj.

4.3. DRUŠTVO DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) Društvo DFS dostavilo je svoje primjedbe u dopisu od 28. listopada 2011.

(155) Društvo DFS izjavilo je da se infrastrukturnim projektima M3 do M8 i M10 (vidjeti tablicu 2.) pridonosi sigurnom i nesmetanom upravljanju zračnim prometom u zračnoj luci Leipzig/Halle. U tom pogledu društvo DFS izjavilo je da se mjerom M3 pridonijelo rasterećenju staza za vožnju i mostova za prelazak, M5 je bio hitno potreban kako bi se osiguralo da nema prepreka vožnji u južnom dijelu zračne luke, a M8 bila je osnova za spašavanje zrakom i operacije u nepredviđenim situacijama. Društvo DFS dalje je izjavilo da bi se mjerom M10 pridonijelo radu DFS-a, u skladu s člankom 29.b stavkom 2. *Luftverkehrsgesetz* (Zakon o zračnom prometu „LuftVG") na zaštiti javnosti od nerazumne buke.

4.4. DIONIČARI DRUŠTAVA MFAG I/ILI FLH

4.4.1. **Društvo Landkreis Nordsachsen**

(156) Društvo Landkreis Nordsachsen dostavilo je svoje primjedbe u dopisu od 27. listopada 2011.

(157) Društvo Landkreis Nordsachsen izjavilo je da je zračna luka bila važan poticaj gospodarskom razvoju i zapošljavanju u regiji. Osim toga, društvo Landkreis Nordsachsen istaknulo je da su toj zračnoj luci iz povijesnih razloga potrebna veća ulaganja nego u drugim njemačkim zračnim lukama. Navelo je da se pojam djelatnosti u nadležnosti javne politika mora šire tumačiti.

(158) Društvo Landkreis Nordsachsen dalje je izjavilo da pristojbe zračnih luka nisu dovoljne za financiranje nužnih ulaganja. Prema njegovu mišljenju, planirane injekcije kapitala imale su učinak poticaja. Društvo Landkreis Nordsachsen zaključilo je svoje primjedbe tvrdnjom da zračna luka bez financiranja ne bi mogla provoditi infrastrukturni projekt.

4.4.2. **Stadt Dresden**

(159) Grad Dresden, koji je manjinski dioničar u društvu MFAG, dostavio je primjedbe 28. listopada 2011. Primjedbe grada Dresdena bile su u skladu s primjedbama društava MFAG i Landkreis Nordsachsen.

(160) Grad Dresden izjavio je da je zračna luka najveći poslodavac u regiji koji izravno zapošljava 5 100 ljudi. Zato je grad Dresden istaknuo da je zračna luka važan gospodarski poticaj za regiju. Nadalje, grad Dresden tvrdio je da zračna luka Leipzig/Halle, zbog dozvole za noćne letove, ima važnu ulogu u pogledu rasterećenja drugih njemačkih zračnih luka.

(161) Grad Dresden izjavio je da se troškovi ulaganja u infrastrukturu zračne luke ne mogu u potpunosti financirati putem pristojbi zračnih luka koje plaćaju korisnici zračne luke. Dalje je izjavio da se razvoj zračnih luka povijesno u načelu financira iz javnih sredstava. Nadalje, grad Dresden tvrdi da pristojbe zračnih luka u Njemačkoj ne određuju samostalno upravitelji zračnih luka, već ih službeno moraju odobriti javna tijela.

(162) Grad Dresden također je izjavio da infrastrukturne mjere u zračnoj luci Leipzig/Halle nisu neprimjereno utjecale na unutarnje tržište jer su konkurentne njemačke i strane zračne luke radile gotovo punim kapacitetom, a zračna luka Vatry gotov uopće nije radila.

4.4.3. **Stadt Leipzig**

(163) Komisija je 28. listopada 2011. zaprimila primjedbe grada Leipziga koji je dioničar u društvu MFAG. Primjedbe grada Lepziga bile su u skladu s primjedbama grada Dresdena i društva MFAG.

4.5. ŠPEDITERI U ZRAČNOM PRIJEVOZU TERETA I PODUZEĆA ZA HITNU DOSTAVU PAKETA

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

(164) Jedno poduzeće za zračni prijevoz tereta sa sjedištem u zračnoj luci Leipzig/Halle dostavilo je 27. listopada 2011. svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Društvo EAT izjavilo je da je ono društvo kćer društva Deutche Post AG s udjelom od 100 % i da se koristi zračnom lukom Leipzig/Halle kao glavnim čvorištem.

(165) Društvo EAT izjavilo je da, koliko je ono upoznato, svi potencijalni korisnici imaju jednak i nediskriminacijski pristup infrastrukturi. Društvo EAT dalje je objasnilo da je to posebno podržano transparentnim cjenovnim sustavom koji se primjenjuje na sve korisnike.

4.5.2. **Društvo Lufthansa Cargo**

(166) Društvo Lufthansa Cargo dostavilo je svoje primjedbe 26. listopada 2011. Njegove primjedbe potpuno su u skladu s primjedbama društva EAT. Društvo Lufthansa Cargo potvrdilo je da svi potencijalni korisnici imaju jednak i nediskriminacijski pristup infrastrukturi.

4.5.3. **Društvo Emons Spedition**

(167) Društvo Emons Spedition dostavilo je svoje primjedbe 18. listopada 2011. Primjedbe društva Emons potpuno su u skladu s primjedbama društva EAT. Društvo Emons istaknulo je da je javno financiranje unaprjeđenja infrastrukture zračne luke od ključne važnosti za zračne luke i korisnike zračnih luka.

4.5.4. **Društvo Spero Logistics Europe**

(168) Društvo Spero Logistics Europe dostavilo je svoje primjedbe 28. listopada 2011. Primjedbe društva Spero potpuno su u skladu s primjedbama društava EAT i Semons Spedition.

(169) Društvo Spero dalje je izjavilo da je dozvola za noćne letove od posebne važnosti za zračni prijevoz tereta. Društvo Spero objasnilo je da je odlučilo da će zračna luka Leipzig/Halle biti sjedište njegovih operacija zbog njezina zemljopisnog položaja (u središtu Europe, nudeći pristup najvećem europskom tržištu i kraće vrijeme letenja do Azije).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Njemačko-ruski gospodarski savez)**

(170) Deutsch Russische Wirtschaftsallianz („Wirtschaftsallianz”) tvrdio je 25. listopada 2011. da je razvoj zračne luke od ključne važnosti za gospodarski razvoj regije.

(171) Društvo Wirtschaftsallianz izjavilo je da je zračna luka Leipzig/Halle važna u kontekstu projekta SALIS koji je uspostavljen za poseban prijevoz potreban za operacije NATO-a u Afganistanu. Društvo Wirtschaftsallianz tvrdilo je da su uvjeti za provedbu tog projekta trenutačno dostupni samo u Leipzigu. Društvo Wirtschaftsallianz dalje je objasnilo da se to posebno odnosi na određene sigurnosne zahtjeve u skladu s direktivama NATO-a, dozvolu za rad 24 sata dnevno sedam dana u tjednu, 3 000 metara staza, dovoljno prostora za skladištenje i utovar te kapacitet za tehničko održavanje ruskih zrakoplova koji se upotrebljavaju u projektu SALIS.

4.5.6. **Drugi špediteri i udruženja**

(172) Komisija je također primila primjedbe društava Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic i Volga-Dnepr. Njihove su primjedbe bile potpuno u skladu s primjedbama društva EAT naglašavajući važnost zračne luke Leipzig/Halle za regionalni razvoj i pristupačnost.

4.6. ZRAČNI PRIJEVOZNICI ZA PRIJEVOZ PUTNIKA I TURISTIČKE UDRUGE

4.6.1. **Germanwings**

(173) Trgovačko društvo Germanwings, društvo kći društva Deutsche Lufthansa AG, dostavilo je svoje primjedbe 26. listopada 2011.

(174) Društvo Germanwings izjavilo je da se izgradnja i razvoj infrastrukture zračne luke nisu mogli potpuno financirati iz pristojbi zračnih luka. Društvo Germanwings objasnilo je da se velik udio mjera utvrđen u odluci o pokretanju postupka odnosio na mjere sigurnosti zračnog prometa ili mjere za provedbu pravila sigurnosti. Društvo Germanwings dalje je izjavilo da te mjere nisu obuhvaćene pravilima o državnim potporama.

(175) Ono je istaknulo da bi Komisija trebala uzeti u obzir posebnu situaciju zračne luke Leipzig/Halle i zaostala ulaganja u infrastrukturu zračne luke zbog ponovnog ujedinjenja Njemačke.

(176) Nadalje, društvo Germanwings izjavilo je da je infrastruktura zračne luke Leipzig/Halle dostupna svim potencijalnim korisnicima bez diskriminacije ili bez *de facto* povlaštenog tretmana jedne zračne luke.

4.6.2. **Drugi zračni prijevoznici i turističke udruge**

(177) Komisija je primila primjedbe prijevoznika Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband, i Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Njihove primjedbe bile su potpuno u skladu s primjedbama društva Germanwings.

4.7. PODUZETNICI KOJI SE NALAZE U BLIZINI ZRAČNE LUKE I UDRUGA

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

(178) Trgovačko društvo BMW dostavilo je svoje primjedbe u dopisu od 27. listopada 2011.

(179) Ono je izjavilo da je zračna luka Leipzig/Halle važna za lokalnu industriju i da ima pozitivne vanjske učinke na regiju i osnovana poduzeća. Društvo BMW dodatno je izjavilo da bi Komisija trebala uzeti u obzir zaostala ulaganja u zračnoj luci Leipzig/Halle prije ponovnog ujedinjenja Njemačke. S obzirom na važnost zračne luke u regiji, društvo BMW smatra da bi se javno financiranje trebalo smatrati spojivim.

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

(180) Trgovačko društvo EADS dostavilo je svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka 27. listopada 2011.

(181) Društvo EADS istaknulo je da je zračna luka Leipzig/Halle vrlo važna za gospodarstvo regije i da je znatno pridonijela odluci društva EADS da u toj regiji uspostavi svoje društvo kćer.

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

(182) Trgovačko društvo EEX, društvo za trgovanje energijom sa sjedištem u Leipzigu, dostavilo je svoje primjedbe 27. listopada 2011.

(183) Društvo EEX izjavilo je da je zračna luka Leipzig/Halle vrlo važna za regiju i za zaposlenike društva EEX. Društvo EEX dalje je izjavilo da ne vidi mogućnost zamjene društva FLH uporabom alternativnih europskih zračnih luka.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Gospodarska i industrijska komora Halle-Dessau] (IHK)**

(184) Trgovačko društvo IHK dostavilo je svoje primjedbe 26. listopada 2014.

(185) Ono je izjavilo da postoje pozitivne međuovisnosti kao posljedica tržišnog natjecanja na tržištu zračnih luka u Uniji. U tom je pogledu društvo IHK izjavilo da na unaprjeđenje infrastrukture na jednom mjestu pozitivno utječu druge zračne luke. U tom je smislu društvo IHK dalje izjavilo da prevladaju pozitivni učinci mreže infrastrukturnog programa u zračnoj luci Leipzig/Halle. Mišljenje je društva IHK da treba uzeti u obzir strukturne nedostatke regije i zaostala ulaganja u Istočnoj Njemačkoj. Naposljetku, društvo IHK izjavilo je da su bez početnog javnog ulaganja nezamisliva daljnja ulaganja privatnog sektora.

4.7.5. **Druga udruženja**

(186) Komisija je zaprimila i komentare Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland, i Leipziger Messe. Te su primjedbe bile potpuno u skladu s primjedbama društava BMW i EADS.

4.8. GRAĐANSKA INICIJATIVA SCHKEUDITZA ZA „BORBU PROTIV BUKE”

(187) Građanska inicijativa dostavila je svoje primjedbe 24. kolovoza 2011.

(188) Građanska inicijativa izjavila je da su njezini članovi primijetili da južnu uzletno-sletnu stazu upotrebljava gotovo isključivo društvo DHL. Građanska inicijativa tvrdi da je društvo DHL bilo gotovo u potpunosti jedini korisnik staze i jugoistočnog dijela zračne luke. Inicijativa je objasnila da se ne može pretpostaviti da se ulaganja odnose na putnički promet budući da predmetnu infrastrukturu intenzivno upotrebljava društvo DHL.

5. PRIMJEDBE NJEMAČKE NA PRIMJEDBE TREĆE STRANKE

(189) Njemačka je započela svoja opažanja navodeći da je u primjedbama 34 treće stranke podržana provedba prijavljenih mjera.

(190) Njemačka je izjavila da je primjedbama trećih stranaka potvrđeno njezino stajalište da su predmetne infrastrukturne mjere u nadležnosti javne politike. U tom je kontekstu Njemačka naglasila da je društvo DFS istaknulo da su se mjere M3 do M8 i M10 provodile u okviru izvršavanja državnih dužnosti. Njemačka je također naglasila da su brojne treće stranke tvrdile da se pravila o državnim potrebama ne primjenjuju na predmetne mjere.

(191) Nadalje, Njemačka je istaknula da je iz primjedbi jasno da je javno financiranje u skladu s kriterijima iz članka 107. stavka 3. Ugovora. Njemačka je izjavila da su gospodarsku i regionalnu važnost zračne luke posebno istaknuli gradovi, tijela lokalne vlasti i gospodarske komore kao i poduzetnici koji se nalaze u regiji. Njemačka tvrdi da stoga nema sumnje da izgradnja i rad infrastrukture zadovoljavaju jasno definirani cilj od općeg interesa. Nadalje, Njemačka je tvrdila da je primjedbama treće stranke potvrđena i nužnost i razmjernost javnog financiranja.

(192) U pogledu mogućeg neprimjerenog negativnog učinka na tržišno natjecanje i trgovinu, Njemačka je istaknula da zračne luke Vatry i Bruxelles nisu dostavile primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Njemačka tvrdi da to znači da predmetne mjere nisu mogle imati negativni učinak. Njemačka je istaknula da su to stajalište podržale i druge treće stranke, kao što su Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings i Jade Cargo. Njemačka je dodatno izjavila da su društva Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING i Aircargo Club Deutschland također izjavila da nema konkurentnog preklapanja između prihvatnih područja zračne luke Leipzig/Halle i zračnih luka Bruxelles ili Vatry.

(193) U odnosu na zahtjev za jednakim i nediskriminacijskim pristupom zračnoj luci, Njemačka je istaknula da su treće stranke svojim primjedbama potvrdile da su pristojbe zračnih luka utvrđene na nediskriminacijski način.

6. OCJENA

(194) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a „sve potpore koje daju države članice ili koje se daju putem državnih sredstava u bilo kojem obliku, a koje narušavaju ili prijete narušavanjem tržišnog natjecanja stavljanjem u povlašteni položaj određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe nisu sukladne sa zajedničkim tržištem ako utječu na trgovinu između država članica”.

(195) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. kumulativni su. Prema tome, kako bi se utvrdilo čine li predmetne mjere državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, te mjere moraju zadovoljiti sljedeće uvjete:

(a) dodijeljene su od strane države ili iz državnih sredstava;

(b) njima se određenog poduzetnika ili proizvodnju određene robe stavlja u povoljniji položaj;

(c) narušavaju ili prijete da će narušiti tržišno natjecanje, i

(d) utječu na trgovinu između država članica.

6.1. POJAM PODUZETNIKA I GOSPODARSKE DJELATNOSTI

6.1.1. Pojam poduzetnika

(196) Da bi se moglo utvrditi postojanje državne potpore, prvo je nužno utvrditi obavlja li korisnik gospodarsku djelatnost i može li se stoga smatrati poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. ([28])

([28]) Vidjeti npr. predmet C-35/96 *Komisija protiv Italije* [1998.] ECR I-3851 i predmeti C-180/98 do 184/98 Pavlov [2000.] ECR I-6451

(197) U tom je pogledu Njemačka tvrdila da se pojam „poduzetnika" u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ne primjenjuje na zračne luke, barem u odnosu na financiranje infrastrukture zračne luke. Njemačka smatra da izgradnja takve infrastrukture nije gospodarska djelatnost, već opća mjera kojom se ostvaruju ciljevi prometne, gospodarske i regionalne politike. Nadalje, Njemačka je tvrdila da izgradnja infrastrukture zračne luke nije gospodarska djelatnost jer se privatni ulagač ne bi bavio tom djelatnošću. Njemačka je dalje izjavila da su fiksni troškovi zračnih luka povezani s infrastrukturom, opremom i upravljanjem stoga veći od prosjeka. Osim toga, sloboda postupanja ograničena je strogim pravnim obvezama i uvjetima. Njemačka je dalje smatrala da su upućivanja na presudu u predmetu *Aéroports de Paris* i presudu u predmetu *Leipzig/Halle* nevažna za predmetne mjere. U odnosu na presudu u predmetu *Aéroports de Paris*, Njemačka je tvrdila da se presuda ne odnosi na izgradnju infrastruktura zračnih luka, već na upravljanje zračnom lukom. Osim toga, Njemačka je smatrala da u presudi *Aéroports de Paris* nema tumačenja pojma „poduzetnik" u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, već se ona odnosi na povredu zabrane zlouporabe vladajućeg položaja u smislu članka 102. Ugovora. U odnosu na presudu u predmetu *Leipzig/Halle*, Njemačka je smatrala da presuda Općeg suda nema utjecaja kao presedan u sudskoj praksi jer je podložna žalbi.

(198) U pogledu pojma „poduzetnika", treba istaknuti da Sud Europske unije dosljedno definira poduzeća kao subjekte uključene u gospodarske aktivnosti bez obzira na njihov pravni status ili vlasništvo te način financiranja ([29]). Sve aktivnosti koje se sastoje od nuđenja robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti ([30]). Gospodarska priroda djelatnosti kao takve ne ovisi o tome ostvaruje li se tom djelatnošću dobit ([31]).

(199) U svojoj presudi u predmetu *Aéroports de Paris* ([32]), Sud je presudio da čak i rad zračne luke koji se sastoji od pružanja usluga zračne luke zračnim prijevoznicima i različitim pružateljima usluga predstavlja gospodarsku djelatnost. U presudi u predmetu zračna luka Leipzig-Halle ([33]), Opći sud pojasnio je da je upravljanje zračnim lukama gospodarska djelatnost čiji je neodvojivi dio izgradnja infrastrukture zračne luke.

(200) Komisija podsjeća da je Opći sud zaključio u presudi u predmetu o zračnoj luci Leipzig/Halle da se od 2000. godine primjena pravila o državnim potporama na financiranje infrastrukture zračne luke više ne može isključiti ([34]). Slijedom toga, od datuma donošenja presude *Aéroports de Paris* (12. prosinca 2000.) mora se smatrati da izgradnja infrastrukture zračne luke i upravljanje njome podliježu kontroli državnih potpora.

(201) Opći sud također je smatrao u svojoj presudi u predmetu o zračnoj luci Leipzig/Halle da nije važno ostvaruju li se izgradnjom ili proširenjem infrastrukture zračne luke ciljevi regionalne, gospodarske ili prometne politike. U skladu s utvrđenom sudskom praksom, nije važno koja je svrha određenih mjera već kakvi su njihovi učinci ([35]).

(202) Nadalje, Opći sud potvrdio je u svojoj presudi o zračnoj luci Leipzig/Halle da je postojanje tržišta za infrastrukturu zračne luke očito iz toga što se zračna luka Leipzig/Halle natječe s drugim regionalnim zračnim lukama, posebno sa zračnom lukom Vatry (Francuska) i Bruxelles (Belgija) za mjesto čvorišta djelatnosti europskog prijevoza tereta društva DHL.

([29]) Vidjeti Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.) dio 2.1. i povezana sudska praksa, posebno spojeni predmeti C-180/98 na C-184/98 *Pavlov and Others*, [2000.] ECR I-6451, ali vidjeti isto predmet C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze i ostali* [2006.] ECR I-289; predmet C-205/03 P *FENIN protiv Komisije* [2006.] ECR I-6295, i predmet C-49/07 *MOTOE* [2008.] ECR I-4863.

([30]) Predmet 118/85 *Komisija protiv Italije*, [1987.] ECR 2599, stavak 7.; predmet C-35/96 *Komisija protiv Italije*, [1998] ECR I-3851, stavak 36.; *Pavlov i ostali*, stavak 75.

([31]) Spojeni predmeti 209/78 do 215/78 i 218/78 *Van Landewyck*, [1980.] ECR 3125, stavak 88.; predmet C-244/94 *FFSA i ostali* [1995.] ECR I-4013, stavak 21.; i predmet C-49/07 *MOTOE*, [2008.] ECR I-4863, stavci 27. i 28.

([32]) Predmet T-128/98 *Aéroports de Paris protiv Komisije* [2000] ECR II-3929, potvrđen predmetom C-82/01 [2002] ECR I-9297, stavci 75.–79.

([33]) Spojeni predmeti T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH protiv Komisije* (presuda *„Leipzig/Halle"*), [2011.] ECR II-1311, posebno stavci 93. i 94.; potvrđeno u predmetu C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije*, [2012.] nije još prijavljeno.

([34]) Vidjeti presudu o zračnoj luci Leipzig/Halle, stavak 106.

([35]) Presuda u predmetu o zračnoj luci Leipzig/Halle, od stavka 102. nadalje.

(203) U skladu sa sudskom praksom, mora se također smatrati da, u svrhe ocjenjivanja gospodarske prirode djelatnosti upravitelja zračne luke u kontekstu javnog financiranja mjera za razvoj infrastrukture, nema razloga odvajati djelatnost izgradnje ili proširenja infrastrukture od njezine naknadne uporabe ([36]).

(204) Nadalje, Opći sud smatrao je u svojoj presudi o zračnoj luci Leipzig/Hall da su „uzletno-sletne staze ključni elementi za gospodarske djelatnosti koje obavlja upravitelj zračne luke. Izgradnjom uzletno-sletne staze omogućuje se zračnoj luci obavljanje njezine primarne gospodarske djelatnosti ili razvoj te djelatnosti, pri čemu je u pitanju izgradnja dodatne uzletno-sletne staze ili razvoj postojeće uzletno-sletne staze".

(205) U svjetlu sudske prakse navedene u uvodnim izjavama 196. i 204., Komisija napominje da će infrastrukturom, koja je predmet ove Odluke, izravno upravljati društvo FHL, kao upravitelj zračne luke, na tržišnoj osnovi ili će se neizravno podržati i omogućiti komercijalni rad zračne luke u cjelini.

(206) Komisija u tom pogledu primjećuje da, prema njemačkom zakonodavstvu, posebno […], upravitelj zračne luke mora utvrditi pristojbe i poslati ih na odobrenje Saveznom ministarstvu prometa. Komisija napominje da se regulatorna ograničenja primjenjuju na pristojbe koje određuju upravitelji zračnih luka kako bi se izbjegla neprimjerena diskriminacija između korisnika zračne luke i moguća zlouporaba vladajućeg položaja upravitelja zračne luke. Međutim, Komisija smatra da se time ne onemogućuje upraviteljima zračnih luka da utvrde razinu pristojbi zračne luke uzimajući u obzir nužna ulaganja i troškove. To je posebno potvrđeno zahtjevima iz […] i […] od […].

(207) Komisija dalje primjećuje da će se izgradnjom i razvojem infrastrukture na koju se primjenjuje ova oduka omogućiti društvu FLH da poveća svoj kapacitet i svoju gospodarsku djelatnost upravitelja zračne luke Leipzig/Halle. Upravitelj zračne luke, društvo FHL, naplaćuje pružanje usluga zračne luke putem pristojbi zračnih luka, ali i drugih prihoda povezanih s iskorištavanjem infrastrukture i pružanjem dodatnih usluga, kao što je, primjerice, iznajmljivanje hangara, koje se moraju smatrati naknadom za pružanje pruženih usluga.

(208) Komisija stoga smatra da se infrastruktura koja je predmet ove Odluke može komercijalno iskorištavati. Društvo FLH stoga se smatra poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

6.1.2. **Djelatnosti u nadležnosti javne politike**

(209) Međutim, sve djelatnosti zračne luke nisu nužno gospodarske prirode ([37]). Budući da se klasifikacija subjekta kao poduzetnika uvijek odnosi na određenu djelatnost, potrebno je razlikovati između djelatnosti određene zračne luke i odrediti do koje su mjere one gospodarske naravi. Ako zračna luka provodi gospodarske i negospodarske djelatnosti, subjekt se treba smatrati poduzetnikom samo u odnosu na gospodarske djelatnosti.

(210) Sud je utvrdio da djelatnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje službene ovlasti kao javno tijelo nisu gospodarske prirode i općenito nisu u okviru područja primjene pravila o državnim potporama ([38]). Djelatnosti u zračnoj luci poput kontrole zračnog prometa, djelatnosti policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti potrebne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih aktivnosti općenito se smatraju negospodarskim djelatnostima ([39]).

([36]) Predmet C-205/03P *FENIN protiv Komisije* [2006] ECR I-6295, stavak 88.; i presuda o zračnoj luci Leipzig/Halle, stavak 95.
([37]) Presuda u predmetu o zračnoj luci Leipzig/Halle, stavak 98.
([38]) Predmet C-118/85 *Komisija protiv Italije*, [1987.] ECR 2599, stavci 7. i 8., i predmet C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, [1988.] ECR 2479, stavak 18.
([39]) Posebno vidjeti predmet C-364/92 SAT/*Eurocontrol* [1994] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati protiv Komisije* [2009.] ECR I-2207, stavak 71.

(211) Javno financiranje takvih negospodarskih djelatnosti ne predstavlja državne potpore, ali se treba strogo ograničiti na nadoknadu troškova koje one uzrokuju te se ne smije koristiti za financiranje drugih djelatnosti ([40]). Sve eventualne prekomjerne nadoknade troškova nastalih u vezi s negospodarskim djelatnostima mogu činiti državne potpore. Nadalje, ako se zračna luka, osim gospodarskim djelatnostima, bavi i negospodarskim djelatnostima, potrebno je odvojeno računovodstvo kako bi se izbjegao bilo kakav prijenos javnih sredstava između gospodarskih i negospodarskih djelatnosti.

(212) Javnim financiranjem negospodarskih djelatnosti ne smije se uzrokovati neopravdana diskriminacija među zračnim lukama. Prihvaćena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzeća troškova koji su svojstveni njihovim gospodarskim djelatnostima ([41]). Stoga, ako je u predmetnom pravnom poretku uobičajena praksa da zračne luke moraju snositi određene troškove koji su svojstveni njihovu radu, dok druge civilne zračne luke ne moraju, može se smatrati da su druge u prednosti, neovisno o tome jesu li ti troškovi povezani s djelatnošću koja se općenito smatra djelatnošću negospodarske prirode.

(213) U svjetlu uvodnih izjava 209. i 212., Komisija stoga mora analizirati prirodu infrastrukturnih mjera koje su predmet ove Odluke i koje se provode u zračnoj luci Leipzig/Halle.

(214) Njemačka je tvrdila da se prijavljene mjere M1 do M11 odnose na djelatnosti u nadležnosti javne politike i da je financiranje tih djelatnosti strogo ograničeno na troškove koji su nužni za provođenje tih mjera. Stoga je društvo Germanwings smatralo da se na te troškove ne primjenjuju pravila o državnim potporama. Njemačka je u tom pogledu tvrdila da su mjere M1 do M11 unutar jedne od sljedećih kategorija:

i. mjere za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji ([42]), na koje se primjenjuje njemački *Luftsicherheitsgesetz* (Zakon o sigurnosti zračnog prometa, „LuftSiG"), posebno njegova članka 8.;

ii. mjere koje se odnose na operativnu sigurnost, na koje se primjenjuje članak 45. *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (Zakon o dozvolama u zračnom prijevozu, „LuftVZO"); ili

iii. mjere koje se odnose na zaštitu trećih stranaka od operativnih rizika u zračnom prometu (kao što je onečišćenje bukom).

(215) U pogledu mjera koje se odnose isključivo na operativnu sigurnost, Komisija smatra da je osiguravanje sigurnog rada zračnih luka uobičajen dio gospodarske djelatnosti upravljanja zračnom lukom ([43]). U tom kontekstu treba napomenuti da se ne može smatrati da su troškovi povezani s regulatornim zahtjevima i normama u nadležnosti javne politike. Podložno detaljnijem preispitivanju pojedinačnih djelatnosti i troškova, Komisija smatra da mjere osmišljene za osiguranje sigurnosnih operacija u zračnoj luci nisu djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike. Poduzetnik koji želi poslovati na određenom tržištu mora osigurati sigurnost objekata (u zračnim lukama to obuhvaća uzletno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke) i mora osigurati usklađenost s regulatornim normama.

(216) U odnosu na uzletno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke, Komisija smatra da su to bitni elementi za gospodarske djelatnosti koje obavlja upravitelj zračne luke. Izgradnjom uzlazno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke omogućuje se upravitelju zračne luke da obavlja svoju primarnu gospodarsku djelatnost.

(217) U odnosu na mjere u skladu s člankom 8. LuftSiG-a, kontrola zračne plovidbe, meteorološke službe i vatrogasne postrojbe mogu se, u načelu, smatrati djelatnostima u nadležnosti javne politike.

([40]) Predmet C-343/95 *Cali & Figli protiv Servizi ecologici porto di Genova* [1997.] ECR I-1547. Odluka Komisije N 309/02 od 19. ožujka 2003., Sigurnost zračnog prometa – naknada troškova nakon napada 11. rujna 2001. (SL C 148, 25.6.2003., str. 7.).Odluka Komisije N 438/02 od 16. listopada 2002., Potpora za funkcije javnih tijela u sektoru luka (SL C 284, 21.11.2002., str. 2.).

([41]) Među ostalim vidjeti predmet C-172/03 *Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck* [2005.] ECR I-01627, stavak 36. i sudsku praksu navedenu u toj presudi.

([42]) U skladu s Uredbom (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa (SL L 355, 30.12.2002., str. 1.).

([43]) Odluka Komisije od 20. veljače 2014. u predmetu državnih potpora SA.35847 (2012/N) – Češka Republika – zračna luka Ostrava, koja još nije objavljena u SL-u, uvodna izjava 16.

(218) U pogledu primjenjivog pravnog okvira, Njemačka je izjavila da ne postoje stroga pravila u skladu s kojima troškove vatrogasne postrojbe snosi upravitelj zračne luke. Nadalje, Komisija primjećuje da je nadoknada troškova vatrogasne postrojbe u nadležnosti države i da te troškove obično nadoknađuju relevantna regionalna nadležna tijela. Nadoknada tih troškova ograničena je u mjeri koja je nužna za pokrivanje tih troškova.

(219) U pogledu kontrole zračnog prometa i meteoroloških službi, Komisija napominje da je u članku 27. točkama (d) i (f) LuftVG-a predviđeno da troškove povezane s člankom 27. točkom (c) LuftVG-a snosi država za niz posebnih zračnih luka. Troškovi zračnih luka mogu se pokriti ako je riječ o „*priznatim zračnim lukama*" u skladu s člankom 27. točkama (d) i (f) LuftVG-a ako je savezno Ministarstvo prometa priznalo da je to nužno iz sigurnosnih razloga i interesa povezanih s prometnom politikom ([44]). Njemačke zračne luke koje nisu priznate nisu prihvatljive za pokrivanje troškova u skladu s člankom 27. točkama (d) i (f) LuftVG-a i stoga, u načelu, same snose troškove povezane s mjerama predviđenima u članku 27. točki (c) LuftVG-a. Ti su troškovi dio upravljanja zračnim lukama. Budući da neke zračne luke moraju te troškove snositi same, a druge ne moraju, potonjima se može odobriti prednost, čak i ako se može smatrati da su mjere kontrole i sigurnosti zračnog prometa te meteorološke usluge negospodarske prirode. Zračna luka Leipzig/Halle priznata je kao takva zračna luka i stoga je prihvatljiva za pokrivanje troškova u skladu s člankom 27. točkama (d) i (f) LuftVG-a. Ostale zračne luke moraju te troškove snositi same. Stoga se pokrivanjem troškova zračne luke Leipzig/Halle povezanih s kontrolom zračnog prometa i mjerama sigurnosti te meteoroloških usluga u skladu s člankom 27. točkama (d) i (f) LuftVG-a daje prednost zračnoj luci Leipzig/Halle.

(220) U odnosu na mjere iz članka 8. LuftSIG-a, čini se da Njemačka smatra da sve troškove povezane s mjerama propisanima u tom članku mogu snositi nadležna javna tijela. Međutim, Komisija napominje da se u skladu s člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a mogu nadoknaditi samo troškovi povezani s pružanjem i održavanjem prostorija i objekata nužnih za obavljanje djelatnosti navedenih u članku 5. LuftSIG-a. Sve ostale troškove mora snositi upravitelj zračne luke. U mjeri u kojoj je javnim financiranjem odobrenim trgovačkom društvu FHL to trgovačko društvo oslobođeno troškova koje je moralo snositi u skladu s člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a, to javno financiranje nije izuzeto od nadzora u skladu s pravilima Unije o državnim potporama. U svakom slučaju, bez obzira na pravnu klasifikaciju tih troškova troškovima u nadležnosti javne politike, pokazalo se da ih mora snositi upravitelj zračne luke u skladu s primjenjivim pravnim okvirom. U skladu s time, ako te troškove plaća država, upravitelj zračne luke bio bi oslobođen troškova koje bi obično morao snositi.

(221) U svjetlu razmatranja u uvodnim izjavama 215. i 220., Komisija smatra primjerenim donijeti specifičnije zaključke o troškovima ulaganja koji su navodno u nadležnosti javne politike.

M1 Kupnja zemljišta, preseljenje, smanjenje buke i planiranje očuvanja okolnog krajolika, M2 Objekt za ispitivanje motora i M10 Dodatno smanjivanje buke

(222) Njemačka je tvrdila da su mjere M1, M2 i M10 u nadležnosti javne politike jer im je svrha zaštititi treće stranke od operativnih rizika za zračni prijevoz, kao što je zaštita vlasnika kuća i okoliša od učinaka onečišćenja bukom.

(223) Komisija smatra da su troškovi povezani s mjerama M1, M2 i M10 uobičajeni troškovi koje bi poduzeće moralo snositi za izgradnju objekata koji su u skladu s određenim propisima. Osim toga, te se mjere ne mogu odvojiti od gospodarske djelatnosti zračne luke. Primjer toga je činjenica da bez primjene tih mjera zračnoj luci ne bi bili dopušteni noćni letovi i ona se ne bi smjela usredotočiti na prijevoz tereta u odnosu na odluku o odobravanju plana izgradnje južne uzletno-sletne staze u zračnoj luci Leipzig/Halle i na svoju strategiju širenja.

(224) Komisija stoga smatra da se ne može smatrati da su mjere M1, M2 i M10 u nadležnosti javne politike.

([44]) Članak 27. točka (d) LuftVG-a: „*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 (Staza za vožnju i most za prelaženje E7), M4 (Proširenje sjeverne uzletno-sletne staze (troškovi planiranja), M5 (Priprema gradilišta za izgradnju staze za vožnju „Victor"), M6 (Usporedna staza za vožnju „Victor"), M12 Postupak odobravanja plana za južno proširenje (staza za vožnju i stajanka), M13 (Proširenje sjeverne stajanke), M14 (Proširenje istočne stajanke), M15 (Prilagodba infrastrukture) i M16 (Dodatne infrastrukturne mjere, kao što je proširenje sjevernog hangara i izgradnja novog terminala i spremišta za male zrakoplove)

(225) U ovom se slučaju planira proširenje uzletno-sletne staze kako bi se osiguralo da teretni zrakoplovi visokog MTOW-a mogu polijetati bez ograničenja korisnog tereta dok bi se proširenjem stajanke trebala osigurati bolja raspodjela kretanja u letu. Nadalje, u pogledu staza za vožnju, Komisija napominje da u zračnoj luci staze za vožnju povezuju uzletno-sletne staze s rampama, hangarima, terminalima i ostalim objektima. Zahvaljujući takvoj povezanosti zrakoplovi mogu napustiti uzletno-sletnu stazu dopuštajući drugom zrakoplovu slijetanje ili odlazak. To znači da su staze za vožnju i mostovi za prelaženje povezani s uzletno-sletnim stazama za koje upravitelj zračne luke naplaćuje pristojbe. Nadalje, podaci koje je dostavila Njemačka potvrđuju da su te mjere od ključne važnosti s obzirom na količinu i protok prometa. Bez građevinskih radova zračna luka ne bi mogla ostvariti očekivano povećanje prometa ili bi se postojeća količina prometa smanjila kako bi se osigurao sigurni rad zrakoplova. Komisija smatra da to nije u suprotnosti s činjenicom da se određeni broj staza za vožnju i mostova za prelaženje može sigurno upotrebljavati samo za ograničenu količinu prometa.

(226) U tom pogledu Komisija podsjeća da su uzletno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke ključni elementi za gospodarske djelatnosti kojima se bavi upravitelj zračne luke. Izgradnjom uzlazno-sletne staze, staze za vožnju i stajanke omogućuje se upravitelju zračne luke da obavlja svoju primarnu gospodarsku djelatnost i to se ne može odvojiti od njegove gospodarske djelatnosti.

(227) Komisija primjećuje da upravitelj zračne luke poduzima mjere M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 i M16 na komercijalnoj osnovi. Riječ je stoga o infrastrukturi koja se može iskorištavati za obavljanje gospodarske djelatnosti i stoga se ne može smatrati da je u nadležnosti javne politike.

M11 Razvoj rubnog zemljišta jugoistočne zone – faza 1.

(228) Komisija napominje da se mjera M11 odnosi na opremanje postojećih zgrada električnim instalacijama i vodoopskrbnim instalacijama, instalacijama za otpadne vode i odvodnju kišnice te dodatnim mjerama za smanjivanje buke.

(229) U svjetlu procjene iz uvodnih izjava 215. i 220., te se mjere ne odnose na djelatnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje službene ovlasti kao javno tijelo. Njima se zapravo pridonosi nadogradnji infrastrukture koja se upotrebljava u komercijalne svrhe i stoga predstavlja gospodarsku djelatnost te se ne može smatrati da je u nadležnosti javne politike.

M5 (nova zgrada vatrogasne postaje) i M9 (oprema za gašenje požara)

(230) Za zgradu vatrogasne postaje i opremu za gašenje požara, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 218., može se općenito smatrati da su u nadležnosti javne politike.

(231) U pogledu primjenjivog pravnog okvira, Njemačka je izjavila da ne postoje stroga pravila u skladu s kojima troškove zgrade vatrogasne postaje i opreme za gašenje požara snosi upravitelj zračne luke. Nadalje, Komisija primjećuje da je nadoknada troškova za izgradnju vatrogasne postrojbe i troškova opreme za gašenje požara u nadležnosti države i da te troškove obično nadoknađuju odgovarajuća regionalna nadležna tijela, kako je izjavila Njemačka. Nadoknada tih troškova ograničena je u mjeri koja je nužna za pokrivanje tih troškova.

(232) Stoga se može smatrati da su troškovi koji se odnose na novu zgradu vatrogasne postaje i troškovi kupnje opreme za gašenje požara u nadležnosti javne politike.

M5 (višenamjenski hangar) i M9.3 (zimska oprema)

(233) U pogledu višenamjenskog hangara, Njemačka je tvrdila da je on u nadležnosti javne politike jer bi se u hitnoj situaciji upotrebljavao kao sklonište. Njemačka tvrdi da su troškovi izgradnje novog hangara u nadležnosti javne politike jer se on trenutačno upotrebljava za spremanje zimske opreme nužne za očuvanje sigurnosti rada zračne luke u zimskim uvjetima.

(234) U odnosu na izgradnju višenamjenskog hangara u zračnoj luci Leipzig/Halle, Komisija primjećuje da se ta zgrada može upotrebljavati u različite svrhe. Nadalje, kako je već navedeno u uvodnoj izjavi 215., troškovi zimske opreme (M9.3) nužni za siguran rad zračne luke uobičajeni su troškovi poslovanja i ne mogu se smatrati troškovima u nadležnosti javne politike. Komisija stoga smatra da troškovi izgradnje višenamjenskog hangara nisu u okviru nadležnosti javne politike.

(235) Njemačka svejedno može, unatoč tome zaključku, zračnoj luci povjeriti u hitnim situacijama posebne zadaće obuhvaćene uslugama od općeg gospodarskog interesa.

M7 Dodatne površine za odleđivanje

(236) Njemačka tvrdi da su dodatne površine za odleđivanje potrebne za siguran i redoviti let zrakoplova u zračnoj luci. Njemačka tvrdi da je proširenje postojećih površina za odleđivanje nužno zbog povećanja prometa u zračnoj luci te kako bi se izbjegla kašnjenja redovitih letova. Osim toga, Njemačka ističe da se prihodom od usluga odleđivanja koje se pružaju u zračnoj luci ne mogu pokriti troškovi uspostave infrastrukture.

(237) Prvo, Komisija primjećuje da profitabilnost djelatnosti nije odlučujući čimbenik za pojam gospodarske djelatnosti ([45]). Drugo, Komisija napominje da zračni prijevoznici plaćaju naknadu za uslugu odleđivanja. To su osnovne usluge koje svaka zračna luka pruža u okviru svoje gospodarske djelatnosti. Što se više usluga pruža, to zračna luka ima više odlaznih letova i stoga može povećati svoj prihod.

(238) Komisija stoga smatra da su usluge odleđivanja neodvojivo povezane s gospodarskim iskorištavanjem zračne luke i ne mogu se odvojiti od te djelatnosti te se stoga moraju smatrati gospodarskim djelatnostima.

M8 Heliodrom

(239) Ova se mjera odnosi na uspostavu parkirališta za helikoptere koje će se upotrebljavati kao baza samo za usluge spašavanja iz zraka.

(240) Komisija smatra da se izgradnjom heliodroma olakšava spašavanje iz zraka. Stoga se može smatrati da je osiguravanje heliodroma za usluge spašavanja u nadležnosti javne politike. Naknada mora biti usko povezan s troškovima tih usluga.

M9 Dodatne infrastrukturne mjere

(241) Dodatne infrastrukturne mjere uključuju ponovnu izgradnju kontrolne točke 1., izgradnju funkcionalne zgrade za sigurnost koja će zadovoljiti potrebe savezne i regionalne policije, carine, karantene za životinje i zaštitna ograda zračne luke (uključujući digitalni sustav za videonadzor i detektore kretanja). Njemačka tvrdi da su te mjere nužne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji i stoga se na njih primjenjuje članak 8. LuftSIG-a.

(242) U odnosu na mjere iz članka 8. LuftSIG-a, čini se da Njemačka smatra da sve troškove povezane s mjerama propisanima u tom članku mogu snositi nadležna javna tijela. Međutim, Komisija napominje da se u skladu s člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a mogu nadoknaditi samo troškovi povezani s pružanjem i održavanjem prostorija i objekata nužnih za obavljanje djelatnosti navedenih u članku 5. LuftSIG-a. Sve ostale troškove mora snositi upravitelj zračne luke. U mjeri u kojoj je javnim financiranjem odobrenim trgovačkom društvu FHL to trgovačko društvo oslobođeno troškova koje je moralo snositi u skladu s člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a, to javno financiranje nije izuzeto od nadzora u skladu s pravilima Unije o državnim potporama.

(243) U odnosu na troškove uporabe funkcionalne zgrade za sigurnost od strane njemačke meteorološke službe, Komisija napominje da je člankom 27. točkom (f) LuftVG-a uređeno da troškove povezane s člankom 27. točkom (c) snosi država za niz određenih zračnih luka. Troškovi zračnih luka mogu se pokriti ako je riječ o „*priznatim zračnim lukama*" u skladu s člankom 27. točkom (f) LuftVG-a ako je savezno Ministarstvo prometa priznalo da je to nužno iz sigurnosnih razloga i interesa povezanih s prometnom politikom. Njemačke zračne luke koje nisu priznate nisu prihvatljive za pokrivanje troškova u skladu s člankom 27. točkom (f) LuftVG-a i stoga, u

([45]) Presuda u predmetu *Leipzig-Halle*, stavak 115.

načelu, same snose troškove povezane s mjerama predviđenima u članku 27. točki (c) LuftVG-a. Ti su troškovi dio poslovanja zračne luke. Budući da neke zračne luke moraju te troškove snositi same, a druge ne moraju, potonje time ostvaruju prednost, čak i ako se može smatrati da je njemačka meteorološka služba negospodarska djelatnost. Zračna luka Leipzig/Halle priznata je kao takva zračna luka i stoga je prihvatljiva za pokrivanje troškova u skladu s člankom 27. točkom (f) LuftVG-a. Ostale zračne luke moraju te troškove snositi same. Stoga se pokrivanjem troškova zračne luke Leipzig/Halle povezanih s meteorološkim uslugama u skladu s člankom 27. točkom (f) LuftVG-a daje prednost zračnoj luci Leipzig/Halle.

6.1.3. **Zaključak**

(244) U svjetlu zaključka u odjeljku 6.1.1., društvo FLH je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

(245) U odnosu na zaključak u odjeljku 6.1.2., ne može se smatrati da je financiranje sljedećih mjera u nadležnosti javne politike: M1. kupnja zemljišta, preseljenje, smanjenje buke i planiranje očuvanja okolnog krajolika, M2. objekt za ispitivanje motora, M3. staza za vožnju i most za prelaženje E7, M4. proširenje sjeverne uzletno-sletne staze (troškovi planiranja), M5. priprema gradilišta za izgradnju staze za vožnju „Victor", M5. višenamjenski hangar, M6. usporedna staza za vožnju „Victor", M7. dodatne površine za odleđivanje, M9.3 zimska oprema, M10. smanjenje dodatne buke, M11. razvoj rubnog zemljišta jugoistočne zone, faza I., M12. postupak odobrenja plana za južno proširenje (uzletno-sletna staza i stajanka), M13. proširenje sjeverne stajanke, M14. proširenje istočne stajanke, M15. prilagodba infrastrukture i M16. dodatne infrastrukturne mjere, kao što je proširenje sjevernog hangara i izgradnja novog zrakoplovnog terminala i spremišta za male zrakoplove. Financiranjem tih aktivnosti omogućuje se upravitelju zračne luke da obavlja svoju primarnu gospodarsku djelatnost i ne može se odvojiti od te djelatnosti.

(246) Komisija smatra da se za mjere M5 nova zgrada vatrogasne postaje, M9 oprema za gašenje požara i M8 heliodrom može smatrati da su u nadležnosti javne politike (vidjeti odjeljak 6.1.2.).

(247) Za M9 dodatne infrastrukturne mjere, kao što su ponovna izgradnja kontrolne točke 1., izgradnja funkcionalne zgrade za sigurnost koja će zadovoljiti potrebe savezne i regionalne policije, carina, karantena za životinje i zaštitna ogradu zračne luke (uključujući digitalni sustav za videonadzor i detektore kretanja) Komisija smatra da bi mogle biti u nadležnosti javne politike. Međutim, ako su te mjere obuhvaćene člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a, prema toj odredbi njemačkog zakonodavstva mogu se nadoknaditi samo troškovi povezani s pružanjem i održavanjem prostorija i objekata nužnih za obavljanje djelatnosti navedenih u članku 5. LuftSIG-a. Sve ostale troškove mora snositi upravitelj zračne luke. U mjeri u kojoj je javnim financiranjem odobrenim trgovačkom društvu FHL to trgovačko društvo oslobođeno troškova koje je moralo snositi u skladu s člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a, to javno financiranje nije izuzeto od nadzora u skladu s pravilima Unije o državnim potporama.

(248) U odnosu na troškove povezane s uporabom funkcionalne zgrade za sigurnost od strane njemačke meteorološke službe (povezani s M9), Komisija smatra iz razloga navedenih u uvodnoj izjavi 243. da se pokrivanjem troškova zračne luke Leipzig/Halle povezanih s meteorološkim uslugama u skladu s člankom 27. točkom (f) LuftVG-a daje prednost zračnoj luci Leipzig/Halle, čak i ako se može smatrati da su meteorološke usluge negospodarske prirode.

6.2. PRIRODA POTPORE U OBLIKU KREDITA DIONIČARA U KORIST DRUŠTVA FLH-A

6.2.1. **Odnos između kredita dioničara i injekcija kapitala**

(249) Prije nego što se može ocijeniti čine li krediti dioničara u korist društva FLH državnu potporu, od ključne je važnosti utvrditi mogu li se krediti dioničara i injekcije kapitala smatrati zasebnim mjerama ili jednom mjerom.

(250) Dokazi pokazuju da je odluka o obje mjere donesena u istom trenutku u okviru šireg plana financiranja unaprjeđenja infrastrukture zračne luke i da su dioničari FLH-a planirali pretvoriti svoje zajmove u vlasnički kapital. Međutim, Njemačka je izjavila da injekcije kapitala nisu bespovratno odobrene i da društvo FLH nema izravno pravo na povećanje kapitala.

(251) S obzirom na te okolnosti, Komisija smatra da se krediti dioničara i injekcije kapitala mogu smatrati zasebnim mjerama.

6.2.2. **Gospodarska prednost**

(252) Kako bi provjerila je li poduzetnik imao gospodarskih koristi od kredita odobrenog pod povlaštenim uvjetima, Komisija primjenjuje kriterij „ulagača u tržišnom gospodarstvu". U skladu s tim načelom, dužnički kapital koji je trgovačkom društvu stavila na raspolaganje država, izravno ili neizravno, u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima, ne može se smatrati državnom potporom ([46]).

(253) U ovom slučaju Komisija mora ocijeniti osigurava li se uvjetima kredita dioničara (vidjeti tablicu 3.) gospodarska prednost društvu FLH, koju poduzetnik primatelj ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

(254) Njemačka smatra da se u potpunosti poštovalo načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu jer su krediti dioničara odobreni pod tržišnim uvjetima. Kako bi opravdala uvjete pod kojima su odobreni predmetni krediti, Njemačka uspoređuje uvjete kredita dioničara s uvjetima koje su ponudile druge banke (vidjeti argumente navedene u odjeljcima 3.3.1. i 3.3.2.).

(255) U skladu sa svojom praksom donošenja odluka, Komisija može, kako bi odredila je li financiranje koje je predmet ocjenjivanja odobreno pod povoljnim uvjetima, a ako nema drugih referentnih vrijednosti, usporediti kamatnu stopu predmetnog kredita s referentnom stopom Komisije. Referentna stopa Komisije utvrđuje se u skladu s metodologijom iz Komunikacije o referentnoj stopi iz 2008.

(256) Komunikacijom o referentnoj stopi iz 2008. utvrđuje se metoda za određivanje referentnih i diskontnih stopa koje se primjenjuju kao referentna vrijednost za tržišnu stopu. Međutim, budući da je referentna stopa Komisije referentna vrijednost, ako Komisija u određenom slučaju ima druge pokazatelje o kamatnoj stopi koju je zajmoprimac mogao ostvariti na tržištu, ona može svoju ocjenu temeljiti na tim drugim pokazateljima.

Kreditni rejting društva FLH

(257) Da bi mogla ocijeniti uvjete pod kojima su odobreni krediti dioničara, Komisija prvo mora ocijeniti kreditnu sposobnost društva FLH.

(258) Društvo FLH ne ocjenjuje agencija za kreditni rejting. Međutim, Njemačka tvrdi da zbog ugovora o prijenosu dobiti i pokriću gubitaka koji su sklopljeni između društava FLH i MFAG treba uzeti u obzir rejting matičnih društava.

(259) Komisija primjećuje da, u skladu s njemačkim zakonodavstvom, društvo MFAG ostaje odgovorno za bilo koji kredit koji je ugovorilo društvo FLH u vrijeme valjanosti ugovora o prijenosu dobiti i pokriću gubitaka, čak i ako je ugovor naknadno raskinut.

(260) Komisija stoga smatra da bi se trebalo smatrati da je rejting društva FLH u najmanju ruku rejting njegova matičnog društva, MFAG.

(261) Agencije za kreditni rejting nisu ocijenile ni društvo MFAG. Njemačka je svejedno dostavila neke interne bankovne rejtinge društva MFAG, koji su sažeti u tablici 4.

(262) U odnosu na uvodne izjave 257. do 261., Komisija smatra da društvo FLH ima najmanje najniži rejting društva MFAG, odnosno […] na ljestvici rejtinga društva Standard & Poors za 2006. i […] na ljestvici rejtinga društva Standard & Poor u razdoblju od 2007. do 2012.

Gubitak zbog neispunjenja obveze (ili razina osiguranja jamstvom)

(263) Ako bi se moglo smatrati da su predmetni krediti dioničara osigurani velikim jamstvom, praksa na tržištu u tom slučaju upućivala bi na povećanje rejtinga predmetnog dužničkog instrumenta za jedan stupanj u usporedbi s rejtingom izdavača ([47]). Stoga Komisija mora utvrditi gubitak zbog neispunjenja obveze ([48]) („LGD") predmetnih kredita dioničara.

([46]) Komunikacija Komisije državama članicama: Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EEZ-u i članka 5. Direktive Komisije 80/723/EEZ na javna poduzeća u sektoru proizvodnje (SL C 307, 13.11.1993., str. 3., točka 11.). Ta se Komunikacija odnosi na sektor proizvodnje, ali se primjenjuje i na druge gospodarske sektore. Vidjeti i predmet T-16/96 *Cityflyer* [1998.] ECR II-757, stavak 51.

([47]) Vidjeti, npr. Moody's, *Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (veljača 2007.).

([48]) Razina jamstava može se mjeriti gubitkom zbog neispunjenja obveza (LGD) koji označava očekivani gubitak izražen u postocima izloženosti dužnika uzimajući obzir iznose koji se mogu naplatiti iz jamstva i stečajne imovine: zbog toga je LGD obrnuto razmjeran valjanosti jamstava.

(264) Budući da su krediti trebali biti samo kratkoročni prijelazni instrument financiranja, nisu bili osigurani jamstvom. Njemačka je svejedno tvrdila da bi LGD trebao biti barem niži od 30 % jer vrijednost imovine društva FLH ([…] milijuna EUR 2010.), koja nije založena, premašuje vrijednost obveza ([…] milijuna EUR 2010.).

(265) U tom pogledu Komisija napominje da knjigovodstvena vrijednost imovine nije dovoljna za procjenu likvidacijske vrijednosti u slučaju stečaja ili nesolventnosti zračne luke. U dokumentu koji je objavio Bazelski odbor za nadzor banaka u lipnju 2006., preporučuje se da se smatra da LGD iznosi oko 45 % za prioritetna potraživanja od korporacija koja nisu osigurana priznatim jamstvom ([49]). Stoga, u skladu s Komunikacijom o referentnoj stopi iz 2008., predmetni krediti dioničara imaju „uobičajenu" razinu jamstva s LGD-om u srednjoj kategoriji (30 % < LGD < 60 %).

(266) Stoga Komisija smatra da razina jamstva nije dovoljna da bi se moglo dopustiti povećanje rejtinga poduzetnika za jedan stupanj.

Uspoređivanje uvjeta pod kojima su odobreni krediti dioničara društva FLH s usporednim vrijednostima na tržištu na temelju razlike zamjene za kreditni rizik (credit default swap (CDS)

(267) Radi ocjene jesu li krediti dioničara društva FLH u skladu s tržišnim uvjetima, Komisija je izvršila usporedbu s usporednim vrijednostima na tržištu na temelju razlika zamjene za kreditne rizike (CDS).

(268) U skladu s metodologijom na kojoj se temelji Komunikacija o referentnoj stopi iz 2008., Komisija smatra da se može smatrati da su kamate za kredit u skladu s tržišnim uvjetima ako je cijena kredita određena po stopi koja je jednaka referentnoj stopi koja se utvrđuje sljedećom formulom ili je veća od nje:

Referentna stopa = osnovna stopa + dodatak za rizik + naknada

(269) Osnovna stopa predstavlja trošak banaka za osiguranje likvidnosti (financiranje troška). U slučaju financiranja po fiksnoj stopi (odnosno kada se utvrđuje kamatna stopa za cijelo trajanje kredita), treba utvrditi osnovnu stopu na temelju stopa kamatne zamjene ([50]) pri čemu dospijeće i valuta odgovaraju dospijeću i valuti duga. Dodatak za rizik nadoknada je davatelju kredita za rizike povezane s određenim financiranjem duga, posebno za kreditni rizik. Dodatak za rizik može se izvesti iz odgovarajućeg uzorka razlika (spreadova) CDS-ova ([51]) koji se odnose na referentne subjekte (kao što su obveznice trgovačkog društva) sa sličnim rejtingom koji imaju krediti društva FLH. Naposljetku, čini se primjerenim dodati 10-20 baznih bodova za izračun približne vrijednosti bankovnih naknada koje trgovačka društva obično moraju plaćati ([52]).

(270) Komisija smatra da mjere financiranja koje su predmet ocjenjivanja ne predstavljaju uobičajeni kredit. U svrhe trenutačne ocjene pretpostavlja se da se krediti odobravaju kao revolving krediti koji se obnavljaju svake godine s novim kamatama. Stoga se pretpostavlja da dospijevaju nakon godine dana.

(271) Krediti se odobravaju s promjenjivom kamatnom stopom za koju je referentna stopa jednogodišnji EURIBOR. Procjena dodatka za rizik može se izvršiti na temelju uzorka razlika CDS-ova za svaku relevantnu točku u vremenu. U tablici 7. sažet je broj opažanja (trgovačka društva s rejtingom FLH-a iz svih industrija, uključujući financijske institucije i državne institucije) i odgovarajuće razlike CDS-ova.

([49]) Dokument o međunarodnoj konvergenciji mjerenja kapitala i kapitalnih standarda koji je objavio Bazelski odbor za nadzor banaka u lipnju 2006.

([50]) Stopa kamatne zamjene jest duže dospijeće koje odgovara međubankarskoj stopi (stopa IBOR). Upotrebljava se na financijskim tržištima kao referentna stopa za utvrđivanje stope financiranja.

([51]) Zamjena za kreditni rizik (CDS) jest ugovor o kreditnoj izvedenici (kojim se može trgovati) između dviju strana, kupca zaštite i prodavača zaštite, kojim se prenosi kreditni rizik na referentni subjekt s kupca zaštite na prodavača zaštite. Kupac zaštite plaća prodavaču zaštite svake godine premiju do dospijeća ugovora o CDS-u ili do unaprijed definiranog kreditnog događaja na referentnom subjektu (ovisno o tome što je prije). Povremena premija koju plaća kupac zaštite (koja se izražava kao postotak ili u obliku baznih bodova zaštićenog iznosa, „imaginarna") naziva se razlika CDS-a. Razlike CDS-ova mogu se upotrebljavati kao bliska zamjena za cijenu kreditnog rizika.

([52]) Vidjeti, npr. Oxera, Procjena troška kapitala za nizozemska vodoopskrbna poduzeća, 2011. (str. 3.) ili Bloombergovi podaci o naknadama za preuzimanje rizika za izdavanje obveznica. U ostatku ove Odluke upotrebljavat će se naknada od 20 baznih bodova za izračun konzervativne procjene.

Tablica 7.

Pregled opažanja trgovačkih društava s rejtingom FLH-a

Datum	Ocjena	Broj opažanja	Kvartil 1 (bazni bodovi)	Kvartil 2 (bazni bodovi)	Kvartil 3 (bazni bodovi)
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) Dodatak za rizik referentne stope utvrđuje se na temelju ponderiranog prosjeka razlika CDS-ova 2. kvartila (vidjeti tablicu 7.).

(273) U tablici 8. uspoređuje se stvarna kamatna stopa koja se naplaćuje za kredite dioničara koji su predmet ocjene i referentna stopa.

Tablica 8.

Usporedni pregled stvarne i referentne stope FLH-a

Datum	Stvarna kamatna stopa (%)				Referentna stopa (%)			
	Osnovna stopa	Dodatak za rizik	Pristojba	Zbroj	Osnovna stopa	Dodatak za rizik	Pristojba	Zbroj
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) Prema tržišnoj praksi, referentnom stopom utvrđenom na temelju razlika CDS-a mora se uzeti u obzir bankovna naknada od otprilike […] baznih bodova ([53]). Za konzervativnu procjenu u predmetnom slučaju dodaje se bankovna naknada od […] baznih bodova.

(275) Komisija smatra da rezultati u tablici 8. upućuju na to da su krediti zaista bili u skladu s tržišnim uvjetima. Komisija u tom pogledu napominje da je svih godina, osim 2009., stvarna stopa FLH-a bila iznad referentne stope. Međutim, niža stvarna kamatna stopa 2009. poravnata je višim stopama 2010. do 2012. za veće količine kredita dioničara.

(276) Nadalje, Komisija primjećuje da su ti rezultati potvrđeni referentnim kreditima koje je Njemačka navela u odjeljcima 3.3.1. i 3.3.2.

6.2.3. **Zaključak**

(277) U svjetlu razmatranja iz odjeljaka 6.2.1. i 6.2.2., Komisija smatra da su krediti dioničara LHS-a odobreni pod tržišnim uvjetima i da stoga ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

([53]) Vidjeti, npr. Oxera, Procjena troška kapitala za nizozemska vodoopskrbna poduzeća, 2011. (str. 3.) ili Bloombergovi podaci o naknadama za preuzimanje rizika za izdavanje obveznica.

6.3. PRIRODA POTPORE INJEKCIJA KAPITALA U KORIST DRUŠTVA FLH-A

6.3.1. **Državna sredstva i odgovornost države**

(278) Da bi činile državnu potporu, predmetne mjere moraju se financirati iz državnih sredstava i odluka o odobravanju mjere mora se moći pripisati državi.

(279) Taj se pojam državne potpore primjenjuje na svaku prednost koju država odobrava sama iz državnih sredstava ili ju odobrava neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene ([54]). Sredstava lokalnih tijela odnose se na državna sredstva u svrhe primjene članka 107. stavka 1. Ugovora ([55]).

(280) Sud je isto tako presudio da činjenica je li mjeru odobrila izravno država ili javna ili privatna tijela koja je ona osnovala ili imenovala za provođenje mjere nije važna kada se utvrđuje čini li ona državnu potporu ([56]).

(281) U ovom će se slučaju relevantne mjere, odnosno injekcije kapitala u korist društva FLH, provoditi djelomično izravno iz proračuna lokalnih tijela (Land Sachsen-Anhalt, Freistaat Sachsen i relevantnih gradova i općina) i djelomično sredstvima iz proračuna lokalnih nadležnih tijela koja će se preko društva MFAG, kao posrednika, uplaćivati društvu FLH. Komisija u tom kontekstu napominje da su sredstva uplaćena preko društva MFAG lokalna tijela izdvojila za prijenos na društvo FLH.

(282) Stoga je u svim ključnim trenucima država vršila izravnu ili neizravnu kontrolu nad predmetnim resursima. Komisija stoga smatra da se relevantne mjere financiraju iz državnih sredstava. Odluka o dodjeli tih državnih sredstava također se može pripisati javnim tijelima jer su javni dioničari društva FLH-a pristali uplatiti injekcije kapitala.

6.3.2. **Gospodarska prednost**

(283) U smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, prednost je svaka gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenima tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ([57]). Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok i cilj intervencije države ([58]). Prednost je prisutna kad god se financijska situacija poduzetnika poboljša kao rezultat intervencije države.

(284) Komisija dalje podsjeća da „kapital koji je država izravno ili neizravno stavila na raspolaganje poduzetniku u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne može se smatrati državnom potporom" ([59]). U ovom slučaju, kako bi utvrdila ostvaruje li društvo FLH javnim financiranjem zračne luke Leipzig/Halle prednost koju ne bi imalo u uobičajenim uvjetima, Komisija mora usporediti postupanje javnih tijela koja pružaju izravna bespovratna sredstva i injekcije kapitala s postupanjem subjekta u tržišnom gospodarstvu koji postupa u skladu s izgledima dugoročne profitabilnosti ([60]).

(285) U okviru procjene treba zanemariti sve pozitivne posljedice na gospodarstvo u regiji u kojoj se nalazi zračna luka jer je Sud objasnio da je relevantno pitanje za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu „bi li privatni dioničar u sličnim okolnostima, uzimajući u obzir predvidljivost ostvarivanja povrata i ako se stave sa strane sva socijalna, regionalna i sektorska pitanja, prihvatio predmetni kapital" ([61]).

(286) U predmetu *Stardust Marine* Sud je izjavio sljedeće „[…] u cilju ispitivanja ponaša li se država kao razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu, nužno je staviti se u kontekst razdoblja u kojem su poduzete mjere financijske potpore radi ocjene gospodarske razumnosti postupanja države i tako se suzdržati od ocjenjivanja utemeljenog na kasnijoj situaciji" ([62]).

([54]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine")* [2002] ECR I-4397.
([55]) Spojeni predmeti T-267/08 i T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, [2011], ECR II-1999, stavak 108.
([56]) Predmet 78/76, *Steinike & Weinlig protiv Njemačke*, [1977] ECR 595, stavak 21.
([57]) Predmet C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i ostali protiv La Poste i ostalih* [1996.] ECR I-3547, stavak 60., i predmet C-342/96 *Kraljevina Španjolska protiv Komisije Europskih zajednica* [1999.] ECR I-2459, stavak 41.
([58]) Predmet 173/73 *Talijanska Republika protiv Komisije europskih zajednica* [1974.] ECR 709, stavak 13.
([59]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine")* [2002.] ECR I-4397, točka 69.
([60]) *Predmet C-305/89 Italija protiv Komisije („Alfa Romeo") [1991.] ECR I-1603, stavak 23.; predmet T-296/97 Alitalia protiv Komisije* [2000.] ECR II-03871, stavak 84.
([61]) Predmet 40/85 *Belgija protiv Komisije* [1986.] ECR I-2321.
([62]) Presuda *Stardust Marine*, stavak 71.

(287) Nadalje, u predmetu EDF sud je izjavio sljedeće „[…] u svrhu dokazivanja da je država članica, prije ili istodobno s davanjem prednosti, donijela tu odluku kao dioničar, nije dovoljno osloniti se na gospodarske ocjene nakon davanja prednosti, na retrospektivni nalaz da je ulaganje predmetne države članice bilo profitabilno ili na naknadna obrazloženja o odabranom tijeku postupaka” ([63]).

(288) Da bi mogla primijeniti test ulagača u tržišnom gospodarstvu, Komisija se mora vratiti u vrijeme kada je donesena svaka od odluka o javnom financiranju društva FLH. Komisija mora također svoju ocjenu temeljiti na informacijama i pretpostavkama koje su bile na raspolaganju relevantnim lokalnim tijelima u trenutku kada je donesena odluka o predmetnim injekcijama kapitala.

(289) Njemačka je također istaknula da je infrastruktura nužna za stvaranje radnih mjesta (5 106 radnih mjesta ovisi izravno o zračnoj luci). Međutim, Komisija primjećuje da se kod provođenja testa subjekta u tržišnom gospodarstvu ne mogu uzeti u obzir društvena i regionalna pitanja.

(290) U ovom slučaju u pogledu infrastrukture i ulaganja povezanih s infrastrukturom čini se da Njemačka dovodi u pitanje primjenjivost testa subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(291) Njemačka je tvrdila da se test ulagača u tržišnom gospodarstvu ne može primjenjivati na prometnu infrastrukturu jer nema usporedivih privatnih ulagača. Njemačka tvrdi da privatni ulagači nisu zainteresirani za zračne luke, posebno kada su potrebna velika ulaganja. U tom je kontekstu Njemačka tvrdila da bi to značilo da bi ulaganja koja privatni ulagači ne bi provodili automatski bila izvan područja primjene pravila o državnim potporama.

(292) Komisija se ne može složiti s tim stajalištem Njemačke. Test ulagača u tržišnom gospodarstvu ne može se isključiti samo zašto što privatni sektor ne bi sudjelovao u financiranju infrastrukture zračne luke. Teška gospodarska situacija ne može javnom ulagaču služiti kao opravdanje da ne postupa razumno kao što bi postupao ulagač u tržišnom gospodarstvu. U tom kontekstu Komisija napominje da je u sudskoj praksi Suda Europske unije navedeno da ulaganje u gospodarske djelatnosti koje ne bi poduzeli ulagači u tržišnom gospodarstvu sadržava elemente državne potpore ([64]).

(293) Njemačka ne smatra da su dioničari FLH-a postupali kao ulagač u tržišnom gospodarstvu kada su odlučili povećati kapital zračne luke i pretvoriti kredite dioničara u vlasnički kapital. Komisija napominje da je Njemačka izjavila da je povećanje kapitala izvršeno bez poslovnog plana i bez dugoročnih izgleda za postizanje profitabilnosti.

(294) Unatoč svojstvenim i znatnim nesigurnostima povezanima s projektom, kao što je dugoročna priroda projekta ulaganja (oko 50 godina), nije postojao prethodni poslovni plan ili analiza osjetljivosti osnovnih pretpostavki o profitabilnosti. Ovo nije u skladu s vrstom analize koju bi poduzeo razumni ulagač za tako veliki projekt.

(295) Komisija zbog toga smatra da je društvo FLH ostvarilo gospodarsku prednost zahvaljujući injekcijama kapitala javnih dioničara i društva MFAG (u mjeri u kojoj bespovratna sredstva za ulaganja nisu bila isključivo povezana s aktivnostima u nadležnosti javne politike, kako je navedeno u odjeljku 6.1.2.).

6.3.3. **Selektivnost**

(296) Na mjeru državne potpore primjenjuje se članak 107. stavka 1. Ugovora ako se njome „određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe” stavlja u povoljniji položaj. Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere kojima se poduzetnici na selektivan način stavljaju u povoljniji položaj.

(297) U predmetnom slučaju jedino je društvo FLH imalo koristi od injekcija kapitala. Stoga je mjera selektivna u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

6.3.4. **Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu**

(298) Kada se potporom koju je odobrila država jača položaj određenog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu na unutarnjem tržištu, smatra se da se tom potporom utječe na tu trgovinu ([65]). Gospodarskom prednošću koju će injekcijama kapitala ostvariti upravitelj zračne luke jača se njegov gospodarski položaj jer će upravitelj zračne luke moći uspostaviti svoje poslovanje, a pritom neće morati snositi povezane troškove ulaganja.

([63]) Predmet C-124/10P *Europska komisija protiv Électricité de France (EDF)* [2012.], nije još objavljeno, stavak 85.
([64]) Presuda u predmetu *Leipzig/Halle*, stavak 115.
([65]) Predmet T-214/95 *Het Vlaamse Gewest protiv Komisije* [1998.] ECR II-717.

(299) U skladu s ocjenom u odjeljku 6.1.1., upravljanje zračnom lukom gospodarska je djelatnost S jedne strane natječu se zračne luke kako bi privukle zračne prijevoznike i s njima povezani zračni prijevoz (putnički i teretni), a s druge strane natječu se i upravitelji zračnih luka kako bi im se povjerilo upravljanje određenom zračnom lukom. Osim toga, Komisija ističe da se zračne luke koje se ne nalaze u istom prihvatnom području, ili čak ni u istim državama članicama, mogu natjecati kako bi privukle špeditere, zračne prijevoznike specijalizirane za prijevoz tereta i zračne prijevoznike za putnički prijevoz te operatere čarter letova.

(300) Opći sudovi potvrdili su da se zračna luka Leipzig/Halle natječe na tržištu sa zračnim lukama u drugim državama članicama, posebno sa zračnim lukama Bruxelles (Belgija) i Vatry (Francuska), posebno u pogledu prijevoza tereta ([66]). Osim toga, zračna luka Leipzig/Halle trenutačno opslužuje oko 890 000 tona tereta u zračnom prijevozu i druga je najveća zračna luka za zračni prijevoz tereta u Njemačkoj.

(301) Njemačka je izjavila da je tržišno natjecanje zračne luke Leipzig/Halle s drugim njemačkim zračnim lukama za prijevoz tereta ograničeno jer se većina njemačkih čvorišta za zračni prijevoz tereta (Frankfurt am Main, München, Köln/Bonn), koji su konkurenti zračne luke Leipzig/Halle, suočava s uskim grlima u pogledu kapaciteta ili s ograničenjem noćnih letova.

(302) Njemačka tvrdi da nema preklapanja u smislu tržišnog natjecanja s drugim europskim zračnim lukama za prijevoz tereta, odnosno sa zračnim lukama u Bruxellesu i Vatryju. U odnosu na zračnu luku Vatry, Njemačka je istaknula da je Vatry bio vrlo mala zračna luka i da je 2010. količina tereta u zračnom prometu u zračnoj luci Leipzig/Halle bila, primjerice, više nego 80 puta veća od količine tereta u zračnoj luci Vatry. U pogledu zračne luke Bruxelles, Njemačka je tvrdila da je, dok je zračna luka Leipzig Halle posljednjih godina doživjela povećanje u količini tereta, zračna luka Bruxelles u istom razdoblju doživjela njegovo smanjenje. Nadalje, Njemačka je tvrdila da su u zračnoj luci Bruxelles postojala znatna ograničenja noćnih letova i da je stoga tržišno natjecanje bilo ograničeno.

(303) Na temelju podnesaka trećih stranaka Komisija primjećuje da zračnu luku Leipzig/Halle upotrebljavaju različiti međunarodni prijevoznici tereta, kao što su Wirtschaftsallianz za projekt SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring itd. Nadalje, zračna luka Leipzig/Halle europsko je čvorište za društvo DHL. Prijavljene infrastrukturne mjere uključuju daljnje proširenje infrastrukture zračne luke za veće zrakoplove bez ograničenja MTOW-a. U tom pogledu Komisija dalje primjećuje da zračna luka ima dvije uzletno-sletne staze (južna i sjeverna staza duljine 3 600 metara).

(304) Na temelju navedenog, Komisija smatra da se mogućom gospodarskom prednosti koju bi društvo FLH moglo ostvariti zahvaljujući injekcijama kapitala za financiranje različitih projekata za razvoj i proširenje infrastrukture u zračnoj luci Leipzig/Halle jača njegov položaj u odnosu na njegove konkurente na tržištu pružatelja usluga zračnih luka u Uniji, posebno u odnosu na prijevoz tereta.

(305) Komisija stoga smatra da se predmetnim javnim financiranjem narušava ili se prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja i da ono utječe na trgovinu među državama članicama.

6.3.5. **Zaključak**

(306) U svjetlu razmatranja iz uvodnih izjava 278. do 305., Komisija smatra da javno financiranje odobreno društvu FLH u obliku injekcija kapitala čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

6.4. ZAKONITOST POTPORA

(307) U skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora, države članice moraju prijaviti planove za odobravanje ili izmjenu potpore i ne smiju primjenjivati predložene mjere dok se postupak prijave ne zaključi konačnom odlukom.

(308) Budući da injekcije kapitala podliježu odluci Komisije i još nisu stavljene na raspolaganje društvu FLH, Komisija smatra da je Njemačka poštovala zabranu iz članka 108. stavka 3. Ugovora ([67]).

6.5. SPOJIVOST POTPORA

6.5.1. **Primjenjivi pravni okvir**

(309) Budući da injekcije kapitala u društvo FLH čine državnu potporu, Komisija mora ispitati može li se smatrati da je ta potpora navedena u uvodnoj izjavi 306. spojiva s unutarnjim tržištem.

([66]) *Zračna luka Leipzig/Halle*, stavak 93., i Odluka 2008/948/EZ, uvodna izjava 8.
([67]) Predmet T -109/01 *Fleuren Compost protiv Komisije* [2004.] ECR II-127.

(310) U članku 107. stavku 3. Ugovora predviđene su određene iznimke od općeg pravila iz članka 107. stavka 1. Ugovora da državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. Predmetna potpora može se ocjenjivati na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a u kojem je propisano sljedeće: „potpora za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu", može se smatrati sukladnom s unutarnjim tržištem.

(311) U tom smislu, Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. osigurava se okvir za ocjenjivanje može li se potpora zračnim lukama proglasiti spojivom u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a.

(312) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Komisija će primjenjivati načela utvrđena u tim smjernicama na sve prijavljene mjere potpora za ulaganja povodom kojih je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014., čak i ako su projekti prijavljeni prije toga datuma ([68]).

(313) Komisija je već zaključila u uvodnoj izjavi 308. da izravne i godišnje injekcije kapitala ne čine nezakonitu državnu potporu dodijeljenu prije 4. travnja 2014.

(314) Međutim, Komisija u predmetnom slučaju primjećuje da je zračna luka Leipzig/Halle s više od 800 000 tona zračna luka specijalizirana za prijevoz tereta. Komisija dalje primjećuje da se predmetne mjere odnose na strategiju proširenja zračne luke radi ulaska na tržište prijevoza tereta.

(315) U skladu s točkom 22. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., Komisija još uvijek nema dovoljno iskustva u procjeni usklađenosti potpore zračnim lukama i zračnim prijevoznicima specijaliziranima za prijevoz tereta kako bi mogla sažeti svoju praksu u obliku specifičnih kriterija usklađenosti. Stoga će Komisija na te kategorije poduzeća primijeniti zajednička načela usklađenosti navedena u odjeljku 5. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. putem analize „od slučaja do slučaja".

6.5.2. **Ocjena spojivosti**

(316) Kako bi ocijenila može li se prijavljena mjera potpore smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora, Komisija općenito analizira osigurava li se mjerom potpore da pozitivni učinci povezani s ostvarenjem cilja od zajedničkog interesa premašuju njezine potencijalno negativne učinke na trgovinu i tržišno natjecanje.

(317) U Komunikaciji o modernizaciji državnih potpora ([69]) poziva se na utvrđivanje i definiranje zajedničkih načela primjenjivih na procjenu spojivosti svih mjera potpore koje Komisija provodi. Smatrat će se da je mjera potpore usklađena s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. Ugovora ako su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

(a) doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa;

(b) potreba za intervencijom države;

(c) primjerenost mjere potpore;

(d) učinak poticaja;

(e) razmjernost potpore (potpora ograničena na minimum);

(f) izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama;

(g) transparentnost potpore: države članice, Komisija, gospodarski subjekti i zainteresirana javnost moraju imati jednostavan pristup svim relevantnim aktima i važnim informacijama o potpori dodijeljenoj na temelju tih akata, kako je navedeno u odjeljku 8.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

6.5.2.1. Doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa

(318) Mjera državne potpore mora imati cilj od zajedničkog interesa u skladu s člankom 107. stavkom 3. Ugovora. Obično se smatra da se potporom za ulaganje pridonosi ostvarenju cilja od zajedničkog interesa ako se njome i. povećava mobilnost i povezanost regija uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije ili ii. suzbija zagušenje zračnog prometa u najvećim čvorišnim zračnim lukama Unije ili iii. olakšava regionalni razvoj.

([68]) Točka 173. Smjernica za zračni promet za 2014.

([69]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o modernizaciji državnih potpora u EU-u (SAM), COM(2012) 209 završna verzija.

(319) Svrha je injekcija kapitala koje su predmet ove Odluke financiranje infrastrukturnih mjera u zračnoj luci Leipzig/Halle koja je specijalizirana za prijevoz tereta. Njemačka tvrdi da sektor zračnog prijevoza tereta, posebno hitnog prijevoza tereta, bilježi veliki porast. Njemačka je dalje izjavila da se tri glavna čvorišta za zračni prijevoz tereta u Njemačkoj, Frankfurt/Main, München i Köln/Bonn, suočavaju s ograničenjima sposobnosti noćnog letenja. U tom smislu, Njemačka je izjavila da, u skladu s presudom Njemačkog saveznog upravnog suda od 4. travnja 2012., zračnoj luci Frankfurt/Main više nije dopušteno obavljati noćne letove. Uslijed toga, Njemačka je izjavila da društvo FLH pomaže u borbi protiv ozbiljnog smanjenja kapaciteta za zračni prijevoz tereta u Njemačkoj.

(320) Njemačka je izjavila da predviđeni projekt čini dio strategije za razvoj zračne luke sadržane u Planu razvoja transeuropske prometne mreže (Obzor 2020.) iz 2004. kao „*povezujuća točka Zajednice*". Zračna luka Leipzig/Halle nalazi se u regiji Srednje Njemačke (u blizini velikih transeuropskih prometnih osi i paneuropskih koridora) između osi koje povezuju sjever i jug Europe (odnosno savezna autocesta A 9) i zapad i istok Europe (odnosno savezna autocesta A 14) te ima pristup željezničkoj i cestovnoj mreži.

(321) Nadalje, Njemačka tvrdi da zračna luka ima velike mogućnosti rasta zbog svojeg smještaja u središtu Europe i svojeg okolnog tržišta od otprilike sedam milijuna ljudi na udaljenosti od 100 km od zračne luke te zbog svojeg smještaja u blizini cestovne i željezničke infrastrukture. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 319., sektor zračnog prijevoza tereta bilježi znatne stope rasta (odnosno prosječna stopa rasta međunarodnog prijevoza putnika od otprilike 5,0 % između 2007. i 2011. i stopa rasta prijevoza tereta od 4,3 %) ([70]). Međutim, trenutačni kapaciteti zračnih luka ograničeni su u pogledu noćnih letova (vidjeti uvodnu izjavu 319.).

(322) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 319., očekuje se da će zračna luka doživjeti postupno, ali znatno povećanje prijevoza tereta. U odnosu na količinu tereta, Njemačka je izjavila da, u usporedbi s drugim zračnim lukama, zračna luka Leipzig/Halle bilježi stalne stope rasta (dok je 2007. obrađeno 101 364 tone tereta, ta se brojka 2008. povećala na 442 453 tone, na 524 084 tone tijekom 2009. i na 663 059 tona 2010.). Kao nadopunu toj izjavi, Njemačka je istaknula da se količina tereta u zračnom prometu povećala za 18,5 % u 2009. i 26,5 % u 2010. Njemačka je tvrdila da se očekuje daljnje povećanje količine tereta. U tom je pogledu Njemačka objasnila da se očekuje da će se do 2020. prihvatiti i otpremiti oko 820 000 tona zračnog tereta ([71]). Međutim, Njemačka je izjavila da će to predviđanje biti ostvareno već do 2015. ([72]). Očekuje se nastavak rasta teretnog prometa, posebno s obzirom na ograničenja noćnih letova u drugim njemačkim zračnim lukama (odnosno, u zračnoj luci Frankfurt/Main i ostalima).

(323) Komisija napominje da će provedba projekta imati pozitivan učinak na cijelu regiju i pozitivno će utjecati na njezin gospodarski i društveni razvoj. Njemačka je izjavila da u zračnoj luci trenutačno postoje 133 trgovačka društva koja su 2010. zapošljavala ukupno 5 106 radnika (povećanje od 14,4 % u usporedbi s 2009.). Njemačka je dalje izjavila da će se projektom ulaganja posebno unaprijediti pristup regiji i povećati njezina privlačnost za ulagače i posjetitelje. Komisija napominje da je to potkrijepljeno opažanjima trećih stranaka (vidjeti odjeljak 4.). Nadalje, to bi trebalo imati pozitivan učinak na zapošljavanje budući da je nezaposlenost znatno veća u regiji Leipzig/Halle (nezaposlenost u regiji Sachsen iznosi 10,3 %, u regiji Saska-Anhalt do 11,2 %) od nacionalnog prosjeka (od 6,9 %).

(324) Komisija stoga može zaključiti da se izgradnjom i upravljanjem infrastrukturom zadovoljava jasno definirani cilj od zajedničkog interesa, odnosno razvoj zračne luke s velikom komponentom zračnog prijevoza tereta, u skladu s politikom Unije u tom području pri čemu se uzimaju u obzir regionalni aspekti i da je u ovom slučaju ispunjen kriterij spojivosti.

6.5.2.2. Potreba za intervencijom države

(325) Mjera državne potpore mora biti usmjerena na situaciju u kojoj se potporom može ostvariti ključno poboljšanje koje tržište ne može samo ostvariti, primjerice ispravljanjem tržišnog nedostatka ili rješavanjem pitanja kapitala ili kohezije.

([70]) IATA, Predviđanja za prijevoz putnika i tereta, 2007. do 2011., listopad 2007.
([71]) Na temelju predviđanja prije 2011.
([72]) Na temelju predviđanja iz 2011.

(326) Njemačka je izjavila da zračna luka Leipzig/Halle trpi povijesne zaostatke u ulaganjima. Njemačka smatra da je financiranje ograničeno na nužan i zakonski predviđen minimum, u pogledu količine i intenziteta potpore. Osim toga, Njemačka tvrdi da se mjere odnose na dugoročna infrastrukturna ulaganja kojima se zadovoljavaju potrebe zračne luke u pogledu budućeg povećanja prijevoza tereta i putnika. Njemačka je tvrdila da mjere nisu ni nerazmjerne niti nerazmjerno skupe. Njemačka je izjavila da su troškovi smanjeni na najmanju razinu nakon detaljnog planiranja unaprijed i procjena troškova. Mišljenje je Njemačke da dodatno smanjenje državnog financiranja nije moguće jer upravitelji zračnih luka ne mogu iz vlastitih sredstava financirati tako veliku infrastrukturu.

(327) Njemačka je također tvrdila da se prihodima od usluga koje pružaju zračne luke ne mogu pokriti troškovi izgradnje infrastrukture i taj je argument potkrijepila jazom u financiranju i protučinjeničnom procjenom.

(328) Komisija zaključuje da će se potporom bitno unaprijediti projekt ulaganja koji samo tržište ne može ostvariti i da je intervencija države potrebna.

6.5.2.3. Primjerenost mjere potpore

(329) Mjera potpore mora biti odgovarajući instrument politike namijenjen postizanju cilja od zajedničkog interesa.

(330) Kao što je objašnjeno u odjeljku 6.5.2.2., Njemačka je pokazala da je financiranje projekta injekcijama kapitala primjereni instrument za unaprjeđenje uvjeta infrastrukture u zračnoj luci Leipzig/Halle. Niti jednim drugim oblikom potpore kojim se manje narušava tržišno natjecanje ne bi se osiguralo financiranje nužnih infrastrukturnih radova.

(331) Komisija zaključuje da je predmetna mjera potpore primjereni instrument politike.

6.5.2.4. Učinak poticaja

(332) Potporom se mora promijeniti ponašanje predmetnih poduzetnika na takav način da se počnu baviti dodatnom djelatnošću kojom se ne bi bavili bez potpore ili bi se njome bavili na ograničen ili drukčiji način ili na drugoj lokaciji.

(333) Prvo, radovi na pojedinom ulaganju mogu započeti tek nakon podnošenja zahtjeva tijelu koje dodjeljuje sredstva. Ako radovi započnu prije podnošenja zahtjeva tijelu koje dodjeljuje sredstva, nijedna potpora dodijeljena u pogledu toga ulaganja neće se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

(334) Njemačka je tvrdila da radovi nisu počeli prije nego što je tijelu koje dodjeljuje potporu podnesen zahtjev za potporu. Stoga Komisija zaključuje da je taj kriterij ispunjen.

(335) Drugo, projekt ulaganja u zračnoj luci može biti gospodarski privlačan sam po sebi. Stoga je potrebno provjeriti i potvrditi da se ulaganje ne bi poduzelo ili se ne bi poduzelo u jednakoj mjeri bez državnih potpora. Ako se to potvrdi, Komisija će smatrati da mjera potpore ima učinak poticaja.

(336) Učinak poticaja utvrđuje se protučinjeničnom analizom, usporedbom razina planiranih aktivnosti uz postojanje potpora i bez njih.

(337) Kada nisu poznate specifične protučinjenice, učinak poticaja može se pretpostaviti ako postoji manjak financijskih sredstava, odnosno kada se na temelju *ex ante* poslovnog plana može pokazati da postoji razlika između pozitivnog i negativnog toka novca (uključujući troškove ulaganja u fiksnu kapitalnu imovinu) tijekom životnog vijeka ulaganja u smislu neto sadašnje vrijednosti ([73]).

(338) Njemačka je u ovom slučaju dostavila izračun jaza u financiranju u kojem je utvrđen jaz u financiranju od najmanje 142,1 milijuna EUR (vidjeti tablicu 5. i tablicu 6.). Nadalje, na temelju procjene protučinjeničnog scenarija može se zaključiti da zračna luka ne bi mogla osigurati nužno financiranje kada bi se infrastrukturna ulaganja financirala isključivo kreditima.

(339) Komisija stoga može zaključiti da potpora za ulaganja ima učinak poticaja.

([73]) To ne isključuje predviđanje da se budućim koristima mogu nadoknaditi početni gubici.

6.5.2.5. Razmjernost potpore (potpora ograničena na minimum)

(340) Iznos potpore mora se ograničiti na minimum potreban za poticanje dodatnih ulaganja ili aktivnosti u predmetnom području.

(341) Kako bi bile razmjerne, potpore za ulaganje u zračne luke moraju se ograničiti na dodatne troškove (neto dodatnih prihoda) nastale provođenjem potpomognutog projekta/aktivnosti koji su primili potporu, a ne alternativnog projekta/aktivnosti koje bi korisnik poduzeo u protučinjeničnom scenariju, odnosno da nije primio potporu. Kada nije poznato specifično protučinjenično stanje, državne potpore, da bi bile razmjerne, ne bi smjele biti veće od manjka financijskih sredstava investicijskog projekta (takozvani „manjak financijskih sredstava u kapitalnim troškovima"), koji se određuje na temelju *ex ante* poslovnog plana kao neto sadašnja vrijednost razlike između pozitivnog i negativnog toka novca (uključujući troškove ulaganja) tijekom životnog vijeka ulaganja. Poslovnim bi planom koji se odnosi na potpore za ulaganja trebalo obuhvatiti razdoblje gospodarskog korištenja imovine.

(342) U svakom slučaju, intenzitet potpore ne smije prelaziti stvarni jaz u financiranju projekta ulaganja.

(343) Kako je navedeno u odjeljcima 6.5.2.2. i 6.5.2.3., Njemačka je dostavila komplementarni izračun jaza u financiranju za prijavljeni projekt u iznosu od 142,1 milijuna kojim se opravdava intenzitet potpore od 75 % (vidjeti tablicu 6.) ako su injekcije kapitala izvršene istodobno s provedenim ulaganjima. Međutim, budući da će se injekcije kapitala provoditi jedino uz odobrenje Komisije 2014., jaz u financiranju koji je utvrdila Njemačka iznosi 166,9 milijuna EUR, čime se opravdava intenzitet potpore od 88,1 % (vidjeti tablicu 5.).

(344) Ako ne postoji prag za najveći dopušteni intenzitet potpore u teretnim zračnim lukama, intenzitet potpore ograničen je na jaz u financiranju projekta ulaganja. Stoga Komisija može zaključiti da je iznos potpore razmjeran i ograničen na minimum.

6.5.2.6. Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

(345) Negativni učinci potpore moraju biti dovoljno ograničeni kako bi ukupna bilanca mjere bila pozitivna.

(346) Kako bi se dalje ograničilo svako narušavanje, uključujući sva ulaganja za koja se dodjeljuju potpore, zračna luka mora biti otvorena svim potencijalnim korisnicima i ne smije biti usmjerena na samo jednog određenog korisnika. U slučaju fizičkog ograničenja kapaciteta, dodjela bi se trebala provesti na temelju prikladnih, objektivnih, transparentnih i nediskriminacijskih kriterija.

(347) Njemačka je tvrdila da je ukupna bilanca učinaka mjera na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama pozitivna. U tom je pogledu Njemačka prvo potvrdila da će svi potencijalni korisnici (zračni prijevoznici putnika i tereta) imati ravnopravni i nediskriminacijski pristup novoj infrastrukturi.

(348) Drugo, Njemačka je tvrdila da se predmetne infrastrukturne mjere neće širiti. U odnosu na mogući učinak zračne luke Leipzig/Halle na konkurenciju, Njemačka je izjavila da zračne luke u blizini zračne luke Leipzig/Halle nisu specijalizirane za prijevoz tereta. Nadalje, u odnosu na zračne luke Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt i Prag, Njemačka je izjavila da su za neke od tih zračnih luka zemljopisne udaljenosti bile prevelike, da su se zračne luke nalazile u različitim zemljopisnim regijama, njihova prihvatna područja bila su previše različita ili su zračne luke bile vrlo male.

(349) U odnosu na druge njemačke teretne zračne luke, Njemačka je izjavila da je tržišno natjecanje u zračnoj luci Leipzig/Halle ograničeno jer je većina njemačkih čvorišta za zračni prijevoz tereta (Frankfurt am Main, München, Köln/Bonn), koji su konkurenti zračne luke Leipzig/Halle, suočena s uskim grlima u pogledu kapaciteta ili s ograničenjem noćnih letova.

(350) Njemačka tvrdi da u smislu tržišnog natjecanja nema preklapanja s drugim europskim zračnim lukama za prijevoz tereta, odnosno sa zračnim lukama u Bruxellesu i Vatryju. U odnosu na zračnu luku Vatry, Njemačka je istaknula da je Vatry bio vrlo mala zračna luka i da je 2010. količina tereta u zračnom prometu u zračnoj luci Leipzig/Halle bila, primjerice, više nego 80 puta veća od količine tereta u zračnoj luci Vatry. U pogledu zračne luke Bruxelles, Njemačka je tvrdila da je, dok je zračna luka Leipzig Halle posljednjih godina zabilježila povećanje u količini tereta, zračna luka Bruxelles u istom razdoblju zabilježila njegovo smanjenje. Nadalje, Njemačka je tvrdila da su u zračnoj luci Bruxelles postojala znatna ograničenja noćnih letova i da je stoga tržišno natjecanje bilo ograničeno.

(351) Prema tome, Komisija može zaključiti da su negativni učinci potpore dovoljno ograničeni. Stoga Komisija zaključuje da je kriterij spojivosti ispunjen.

6.5.2.7. Transparentnost potpora

(352) Njemačku se podsjeća na obveze transparentnosti u odnosu na objavu pojedinosti odobrene potpore, kako je navedeno u odjeljku 8.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

6.5.3. **Zaključak**

(353) Komisija stoga smatra da su u ovom slučaju zadovoljeni svi zajednički uvjeti za spojivost u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

(354) Na temelju izvršene ocjene, Komisija zaključuje da je mjera spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora ako je ograničena na financiranje jaza u financiranju projekta ulaganja.

7. **ZAKLJUČAK**

(355) U svjetlu zaključka u odjeljku 6.1.1., društvo FLH je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. U skladu s ocjenom u odjeljku 6.1.2., Komisija smatra da se može smatrati da je financiranje mjera M5 nova zgrada vatrogasne postaje, M9 oprema za gašenje požara i M8 heliodrom u nadležnosti javne politike. Prema ocjeni iz odjeljka 6.1.2., financiranje svih drugih mjera ne može se izuzeti od analize u skladu s pravilima Unije o državnim potporama.

(356) U svjetlu razmatranja iz odjeljka 6.2.1., Komisija smatra da su krediti dioničara LHS-a odobreni pod tržišnim uvjetima i da stoga ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

(357) U svjetlu razmatranja iz odjeljka 6.3., Komisija smatra da javno financiranje odobreno društvu FLH u obliku injekcija kapitala čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Budući da injekcije kapitala podliježu odluci Komisije i još nisu stavljene na raspolaganje društvu FLH, Komisija smatra da je Njemačka poštovala zabranu iz članka 108. stavka 3. Ugovora.

(358) U skladu s ocjenom iz odjeljka 6.5., Komisija smatra da su u ovom slučaju zadovoljeni svi zajednički uvjeti za spojivost u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Komisija stoga zaključuje da su te mjere spojive s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora u mjeri u kojoj su ograničene na financiranje jaza u financiranju projekta ulaganja.

(359) Komisija napominje da ju je Njemačka obavijestila 17. lipnja 2014. da iznimno prihvaća donošenje ove Odluke na engleskom jeziku,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Krediti dioničara odobreni društvu Flughafen Leipzig/Halle GmbH ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

1. U mjeri u kojoj se injekcijama kapitala u društvo Flughafen Leipzig/Halle GmbH pokrivaju troškovi u nadležnosti javne politike na čiju nadoknadu upravitelj zračne luke ima pravo u skladu s člankom 8. stavkom 3. LuftSIG-a i troškovi heliodroma, one ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. U mjeri u kojoj su injekcije kapitala u društvo Flughafen Leipzig/Halle GmbH ograničene na jaz u financiranju projekta ulaganja i njima nisu obuhvaćeni troškovi u nadležnosti javne politike utvrđeni u stavku 1., one čine državnu potporu koja je spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

3. U mjeri u kojoj količina injekcija kapitala premašuje iznose za koje je u stavcima 1. i 2. navedeno da su spojivi s unutarnjim tržištem, one čine državnu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 23. srpnja 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik