II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1469

2014 m. liepos 23 d.

dėl valstybės pagalbos SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Vokietija – Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros projektų finansavimas (2)

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5071)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ([1]),

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis teikti savo pastabas pagal minėtą (-as) nuostatą (-as) ([2]),

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2010 m. balandžio 12 d. raštu Vokietija, siekdama teisinio aiškumo, Komisijai pranešė apie planuojamas kapitalo injekcijas bendrovėms *Mitteldeutsche Flughafen AG* (toliau – MFAG) ir *Flughafen Leipzig/Halle GmbH* (toliau – FLH). Vokietija Komisiją taip pat informavo, kad kapitalo injekcijoms, apie kurias pranešta, reikia Komisijos pritarimo. Kol kas projektas bus finansuojamas akcininkų paskolomis, kurios suteiktos tariamai rinkos sąlygomis.

(2) 2010 m. birželio 10, lapkričio 26 d. ir 2011 m. kovo 3 d. raštais Komisija paprašė daugiau informacijos apie priemones, apie kurias panešta (įskaitant akcininkų paskolų sąlygas). 2010 m. rugsėjo 29 d., 2011 m. sausio 4 ir balandžio 26 d. Vokietija pateikė papildomą informaciją.

(3) 2011 m. birželio 15 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą akcininkų paskolų ir kapitalo injekcijų bendrovei FLG atžvilgiu pradėti Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti tyrimą). Vokietija savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą pateikė 2011 m. rugpjūčio 15 d.

(4) Komisijos sprendimas pradėti tyrimą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo dienos pateikti savo pastabas dėl šios priemonės.

([1]) Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai atitinkamai tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis) 107 ir 108 straipsniais. Iš esmės abiejų nuostatos yra tapačios. Nuorodos į Sutarties 107 ir 108 straipsnius šiame sprendime prireikus turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. Sutartyje taip pat pakeisti tam tikri terminai, pavyzdžiui, „Bendrija“ pakeista „Sąjunga“, o „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“. Šiame sprendime vartojami Sutarties terminai.

([2]) OL C 284, 2011 9 28, p. 6.

([3]) Žr. 2 išnašą.

(5) Komisija gavo 34 suinteresuotųjų šalių pastabas dėl priemonės. Komisija Vokietijai šias pastabas persiuntė 2011 m. lapkričio 21 d. Vokietijai buvo suteikta galimybė į šias pastabas atsakyti per mėnesį. Komisija Vokietijos pastabas gavo 2011 m. gruodžio 20 d.

(6) 2012 m. kovo 14 d. raštu Komisija paprašė pateikti informacijos. Komisija Vokietijos atsakymą gavo 2012 m. balandžio 26 d.

(7) 2012 m. gegužės 15, liepos 20 ir gruodžio 21 d. Komisija paprašė daugiau informacijos. Vokietija atsakė 2012 m. birželio 28, rugsėjo 10 d. ir 2013 m. sausio 15 d. raštais.

(8) 2014 m. kovo 31 d. Komisija priėmė 2014 m. aviacijos gaires ([4]), kuriomis pakeistos 1994 ([5]) ir 2005 m. ([6]) aviacijos gairės. 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* buvo paskelbtas pranešimas, kuriuo valstybės narės ir suinteresuotosios šalys pakviestos per mėnesį nuo šių gairių paskelbimo dienos pateikti pastabas dėl 2014 m. aviacijos gairių taikymo šiuo atveju ([7]).

(9) 2014 m. balandžio 14 d. Komisija paprašė daugiau informacijos apie bendrųjų principų taikymą atliekant suderinamumo vertinimą remiantis 2014 m. aviacijos gairėmis. Vokietija atsakė 2014 m. gegužės 19 ir 26 d., taip pat liepos 10 ir 11 d. raštais.

(10) 2014 m. liepos 17 d. raštu Vokietija sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas ir apie jį būtų pranešta anglų kalba.

2. **PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS**

2.1. SU TYRIMU IR INFRASTRUKTŪROS PROJEKTU SUSIJĘ FAKTAI

2.1.1. **Leipcigo–Halės oro uostas**

(11) Leipcigo–Halės oro uostas yra Saksonijos federalinėje žemėje Vidurio Vokietijoje. Oro uostą valdo bendrovės MFAG ([8]) patronuojamoji bendrovė FLH ([9]). MFAG – tai kontroliuojančioji bendrovė, turinti keturias patronuojamąsias įmones (FLH, *Dresden Airport GmbH* ir *PortGround GmbH*).

(12) Vokietijai susijungus buvo parengtas generalinis oro uosto plėtros planas. Šiame plane buvo numatyta ateityje sukurti dviejų kilimo ir tūpimo takų sistemą. 1997 m. buvo patvirtinta šiaurinio kilimo ir tūpimo tako statyba. 2004 m. akcininkai nusprendė finansuoti pietinio kilimo ir tūpimo tako statybą ([10]).

(13) Kai 2007 m. pradėjo veikti pietinis kilimo ir tūpimo takas, *DHL Express* savo Europos logistikos centro veiklą perkėlė iš Briuselio į Leipcigą. Be *DHL Express*, Leipcigo–Halės oro uoste skrydžius vykdo *Lufthansa Cargo* ir kiti krovinių oro vežėjai. Taigi 2011 m. Leipcigo–Halės oro uostas tapo antru pagal dydį (po Frankfurto prie Maino oro uosto) Vokietijos krovinių vežimo veiklą vykdančiu oro uostu. 1 lentelėje apibendrinta keleivių ir oro krovinių srautų raida nuo 2006 m.

([4]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).
([5]) EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymas valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).
([6]) Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti“ (OL C 312, 2005 12 9, p. 1).
([7]) OL C 113, 2014 4 15, p. 30.
([8]) MFAG akcininkai: Saksonijos žemė – 76,64 %, Saksonijos–Anhalto žemė – 18,54 %, Dresdeno miestas – 2,52 %, Halės miestas – 0,2 %, Leipcigo miestas – 2,1 % Privačių akcininkų nėra.
([9]) FLH pagrindinė akcininkė yra bendrovė *Mitteldeutsche Flughafen AG*, turinti 94 % FLH akcijų. Likusios akcijos priklauso Saksonijos žemei, Šiaurės Saksonijos apskričiai ir Škoidico miestui. Privačių akcininkų nėra.
([10]) FLG viešųjų akcininkų kapitalo įnašai (dėl jų sprendimas buvo priimtas iki 2006 m.), skirti finansuoti naujo pietinio kilimo ir tūpimo tako statybą ir kitas priemones ir sudarantys iki 350 mln. EUR, jau buvo vertinti, ir 2008 m. liepos 23 d. Komisijos sprendime 2008/948/EB dėl Vokietijos priemonių DHL ir Leipcigo-Halės oro uosto naudai C 48/06 (ex N 227/06) (OL L 346, 2008 12 23, p. 1) buvo nustatyta, kad jie suderinami su vidaus rinka, todėl nepatenka į šio tyrimo sritį.

1 lentelė

Keleivių ir oro krovinių srautų raida Leipcigo–Halės oro uoste 2006–2013 m.

Metai	Keleivių srautų raida	Oro krovinių srautų ir pašto paslaugų raida (t)	Orlaivių skrydžiai (kroviniai ir keleiviai)
2006 m.	2 348 011	29 330	42 417
2007 m.	2 723 748	101 364	50 972
2008 m.	2 462 256	442 453	59 924
2009 m.	2 421 382	524 084	60 150
2010 m.	2 352 827	663 059	62 247
2011 m.	2 266 743	760 355	64 097
2012 m.	2 286 151	863 665	62 688
2013 m.	2 240 860	887 101	61 668

Šaltinis. Leipcigo–Halės oro uostas (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Infrastruktūros investicijų programos apžvalga**

(14) Akcininkų paskolomis ir kapitalo injekcijomis siekiama finansuoti infrastruktūrą ir su infrastruktūra susijusias 2 lentelėje apibendrintas priemones, kurių suma – 255,6 mln. EUR.

2 lentelė

Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros investicijų programos apžvalga

Numeris	Aprašymas	Biudžeto išlaidos/ numatytos išlaidos (EUR)
M1	Žemės įsigijimas, perkėlimas, triukšmo mažinimas, susijęs kraštovaizdžio išsaugojimo planavimas	[…] (*)
M2	Variklių bandymo statinys	(…)
M3	Riedėjimo takas ir magistralę kertantis tiltas E7	(…)
M4	Šiaurinio kilimo ir tūpimo tako ilginimas: planavimo išlaidos	(…)
M5	Teritorijos parengimas riedėjimo takų V formos sujungimo (angl. Victor), naujo gaisrinės pastato ir universalaus angaro statybai	(…)
M6	Lygiagrečių riedėjimo takų V formos sujungimas	(…)
M7	Papildomos ledo šalinimo vietos	(…)
M 8	Sraigtasparnių oro uostas	(…)
M9.1–M9.4	Papildomos infrastruktūros priemonės: kontrolės punkto Nr. I rekonstrukcija funkcinis apsaugos pastatas techninės įrangos pirkimas gyvūnams skirtas pastatas	(…)

Numeris	Aprašymas	Biudžeto išlaidos/ numatytos išlaidos (EUR)
M10	Papildomas triukšmo mažinimas	(…)
M11	Pietryčių zonos nekontroliuojamosios dalies plėtros I etapas	(…)
M12	Pietinio išplėtimo plano patvirtinimo procedūra	(…)
M13	Šiaurinio perono išplėtimas	(…)
M14	Rytinio perono išplėtimas	(…)
M15	Infrastruktūros pritaikymas	(…)
M16	Papildomos infrastruktūros priemonės: šiaurinės zonos angaro išplėtimas (M16.1) naujo aviacijos terminalo ir nedidelių orlaivių angaro statyba (M.16.2)	(…)
	Iš viso	**255,625 mln.**

(*) Taikomas įpareigojimas išlaikyti profesinę paslaptį.

(15) M1. Plataus masto triukšmo mažinimo priemonės (įskaitant žemės įsigijimą, perkėlimą, susijusį kraštovaizdžio išsaugojimo planavimą). Pagal pietinio kilimo ir tūpimo tako ir peronų plano patvirtinimo sprendimą ([11]) Leipcigo–Halės oro uostas naktinės apsaugos zonoje turi įdiegti triukšmo mažinimo priemones. Ši naktinės apsaugos zona turėjo apimti maždaug 211 km^2 teritoriją, kurioje yra apie 6 000 gyvenamųjų namų. 2009 m. vasario mėn. pabaigoje pirmą kartą perskaičiavus naktinės apsaugos zoną, pirminę apsaugos zoną reikia išplėsti ir įtraukti dar maždaug 4 000 gyvenamųjų namų.

(16) M2. Variklių bandymo statinys. Naujas variklių bandymo statinys Leipcigo–Halės oro uoste buvo pastatytas 2007–2008 m. Leipcigo–Halės oro uostas veikia visą parą, todėl jame turi būti galimybių orlaivių variklius bandyti dieną ir naktį. Kad būtų mažiau triukšmo, variklių bandymo statinys yra uždaras.

(17) M3. Riedėjimo takas ir magistralę kertantis tiltas E7. Siekiant sumažinti spaudimą esamiems riedėjimo takams bei tiltams ir užtikrinti alternatyvą avarijų ar gedimų atveju, rytinėje oro uosto dalyje buvo nutiestas riedėjimo takas ir pastatytas magistralę kertantis tiltas E7. Dėl techninių priežasčių šis infrastruktūros projektas yra padalytas į tris dalinius projektus: magistralę kertančio tilto ([12]), riedėjimo tako ir techninės įrangos (žiburių). Projekto darbai pradėti 2008 m.

(18) M4. Šiaurinio kilimo ir tūpimo tako ilginimas (planavimo išlaidos) nuo dabar esančių 3 600 m iki 3 800 m. Šiaurinio kilimo ir tūpimo tako ilginimu siekiama užtikrinti, kad didelio maksimalaus kilimo svorio krovininiai orlaiviai galėtų kilti be jokių krovumo apribojimų. Šis infrastruktūros projektas pradėtas planuoti 2008 m.

(19) M5. Teritorijos parengimas riedėjimo takų V formos sujungimo, naujo gaisrinės pastato ir universalaus angaro Nr. I statybai. Gaisrinę ir universalų angarą reikės nugriauti ir iš naujo pastatyti. Universalaus angaro Nr. I ir gaisrinės rekonstrukcijos darbai pradėti 2009 m. gegužės mėn. Naujas universalus angaras bus naudojamas žiemą naudojamai įrangai laikyti. Darbai taip pat apims patalpų, skirtų ugniagesių komandai rengti, statybą.

([11]) 2004 m. lapkričio 4 d. Pietinio kilimo ir tūpimo tako ir perono plano patvirtinimo sprendimas, priimtas atsakingos Vokietijos planavimo institucijos, ir pirmasis to sprendimo 2005 m. gruodžio 9 d. pakeitimas.

([12]) Leipcigo–Halės oro uostas turi du riedėjimo takus, kertančius eismo maršrutus (greitkelį A 14, greitojo geležinkelio liniją, keturių juostų valstybinės reikšmės kelią), todėl reikia statyti riedėjimo takų tiltus.

(20) M6. Lygiagrečių riedėjimo takų V formos sujungimas. Remiantis pranešimu, pastatyti dviejų esamų riedėjimo takų V formos sujungimą būtina norint patenkinti didėjančius Leipcigo–Halės oro uosto pajėgumus ir oro uosto pietvakarinės dalies pajėgumus piko valandomis, taip pat vėjui pučiant iš rytų.

(21) M7. Papildomos ledo šalinimo vietos. Papildomų ledo šalinimo vietų reikia norint užtikrinti, kad būtų sėkmingai pašalintas ledas nuo orlaivių ir išvengta vėlavimo dėl netinkamos infrastruktūros.

(22) M8. Sraigtasparnių oro uostas. 2008–2009 m. Leipcigo–Halės oro uoste pritaikius paviršiaus struktūrą ir paviršių pažymėjus buvo įrengta sraigtasparnių stovėjimo vieta; ji naudojama kaip gelbėjimo oro transportu ir ekstremaliųjų situacijų operacijų bazė.

(23) M9.1. Kontrolės punkto Nr. I rekonstrukcija. Kontrolės punktas Nr. I turi būti rekonstruotas, kad būtų laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2320/2002 ([13]) reikalavimų. Tai bus visos su oro uosto saugumu susijusios organizacinės veiklos (leidimų ir raktų tvarkymas, saugumo mokymas, valdymo užduotys), kontrolės (pavyzdžiui, asmenų ir krovinių) ir apsaugos paslaugų (pavyzdžiui, lankytojams teikiamos paslaugos, labai svarbių asmenų zona) centras.

(24) M9.2. Funkcinis apsaugos pastatas. Naują apsaugos pastatą naudos federalinė policija, regioninė policija, muitinė ir Vokietijos meteorologijos tarnyba.

(25) M9.3. Techninės įrangos pirkimas. Siekdamas prisitaikyti prie naujos infrastruktūros Leipcigo–Halės oro uostas taip pat turi įsigyti papildomos žiemą naudojamos įrangos ir papildomos gaisrų gesinimo įrangos. Oro uosto išorinėje aptvaroje taip pat turės būti naujai įrengti detektoriai ir skaitmeninė stebėjimo vaizdo kameromis įranga su pažangiaisiais judesio detektoriais.

(26) M9.4. Gyvūnams skirtas pastatas. Projektas susijęs su atskiro pastato, kuris būtų skirtas iš trečiųjų šalių įvežamiems arba į jas išvežamiems gyvūnams, įrengimu oro uoste. Šiame pastate būtų ir veterinariniai įrenginiai.

(27) M10. Papildomas triukšmo mažinimas. Atsižvelgiant į numatomą visų pirma krovininio oro eismo srautų didėjimą Leipcigo–Halės oro uoste, manoma, kad oro uostui plečiantis vidutiniu laikotarpiu bus būtinos papildomos triukšmo mažinimo priemonės (ir susiję darbai).

(28) M11. Pietryčių zonos nekontroliuojamosios dalies plėtros I etapas. Leipcigo–Halės oro uosto vietose, esančiose šalia esamų nekontroliuojamosios dalies įrenginių (angaro ir eksploatacinio pastato) rytinės pusės, iki 2010 m. turi būti iki galo įvesta elektra ir įrengtas vandentiekis, nuotekų įrenginiai ir lietaus vandens šalinimo įrenginiai; darbai pradėti 2008 m. Prie oro krovinių perkrovimo terminalo esančią žiedinę sankryžą sujungus su viešuoju kelių tinklu reikės imtis papildomų triukšmo mažinimo priemonių.

(29) M12. Pietinio išplėtimo plano patvirtinimo procedūra. Ilguoju laikotarpiu turi būti pailgintas Leipcigo–Halės oro uosto pietinis kilimo ir tūpimo takas (3 600 m) ir išplėstas peronas. Tam prireiks patvirtinti planą.

(30) M13. Šiaurinio perono išplėtimas. Planuojama iki 2020 m. įrengti dvylika papildomų vietų. Dėl terminalo įrenginių plėtros oro uosto šiaurinėje dalyje bus galima užtikrinti, kad abiejuose kilimo ir tūpimo takuose orlaivių judėjimas pasiskirstytų tolygiau.

(31) M14. Rytinio perono išplėtimas. Rytinio perono kraštas turi būti pastumtas į pietus, kad būtų užtikrintos būtinos bekliūtės vietos, kurių reikia eksploatuojant kilimo ir tūpimo takus. Peronas taip pat turi būti sujungtas su riedėjimo takų sistema ir ledo šalinimo vietomis.

(32) M15. Infrastruktūros pritaikymas. Šiaurinės zonos terminalo įrenginiai turi būti pritaikyti atsižvelgiant į šiaurinėje zonoje naujai pastatytą peroną ir krovininių funkcijų perkėlimą į tą zoną. Taigi angaras ir būtinos papildomos funkcijos turi būti pritaikytos F kategorijos orlaiviams.

(33) M16.1. Šiaurinės zonos angaro išplėtimas. Tai apima naujo perono statybą šiaurinėje zonoje, įskaitant krovininių funkcijų perkėlimą į tą zoną ir eksploatacijos vietų įrengimą.

([13]) 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles (OL L 355, 2002 12 30, p. 1).

(34) M16.2. Naujo aviacijos terminalo ir nedidelių orlaivių angaro statyba. Turės būti pastatytas naujas aviacijos terminalas ir nedidelių orlaivių angaras. Ankstesnis aviacijos terminalas buvo nugriautas tiesiant naują pietinį kilimo ir tūpimo taką.

2.2. NAGRINĖJAMOSIOS PRIEMONĖS IR PRIEŽASTYS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

(35) Sprendime pradėti tyrimą nagrinėtos šios Leipcigo–Halės oro uosto investicinio projekto (t. y. infrastruktūros ir su infrastruktūra susijusių priemonių) finansavimo priemonės:

i) galimos 255,6 mln. EUR vertės akcininkų paskolos bendrovei FLH (tarpinis finansavimas, iš dalies jau įgyvendintas);

ii) 255,6 mln. EUR vertės kapitalo injekcijos bendrovei FLH.

(36) Kalbant apie infrastruktūros priemones, apie kurias pranešta, Komisijai kilo abejonių, ar tikrai galima manyti, kad jos patenka į viešosios politikos sritį ir, taigi, ar jų finansavimas nėra valstybės pagalba.

(37) Komisija padarė išvadą, kad akcininkų paskolos ir kapitalo injekcijos bendrovei MFAG nėra valstybės pagalba, nes ir paskolas, ir injekcijas ketinama perduoti bendrovei FLH. MFAG gali būti laikoma tik specialia priemone lėšoms perduoti bendrovei FLH, taigi ji pati nėra pagalbos gavėja.

2.2.1. **Akcininkų paskolos bendrovei FLH**

(38) Infrastruktūros ir su infrastruktūra susiję projektai pirmiausia finansuoti akcininkų paskolomis, kurios bus paverstos kapitalu tik tada, kai bus gautas Komisijos leidimas įgyvendinti šias finansavimo priemones. 2006–2011 m. ([14]) bendra bendrovei FLH suteiktų akcininkų paskolų suma buvo […] mln. EUR.

(39) 2006–2008 m. suteiktų akcininkų paskolų sąlygos buvo nustatytos remiantis *Sachsen LB* ir MFAG paskolos susitarimu. Bazinė skolinimo norma yra 3 mėnesių EURIBOR ir […] bazinių punktų rizikos marža. Bazinė 2009 m. skolinimo norma yra 3 mėnesių EURIBOR ir […] bazinių punktų rizikos marža. Bazinė 2010 m. skolinimo norma yra 3 mėnesių EURIBOR ir […] bazinių punktų rizikos marža.

Komisijos atliktas pirminis pagalbos buvimo vertinimas

(40) Kalbant apie pagalbos, teikiamos akcininkų paskolomis bendrovei FLH, pobūdį, Komisija abejojo, ar FLH akcininkų paskolos buvo suteiktos sąlygomis, kurios galėjo būti įprastos rinkos sąlygos. Visų pirma, kalbant apie panašius paskolų susitarimus, Komisija abejojo, ar orientaciniai e. paštu pateikti pasiūlymai, nesiekiant sudaryti teisiškai privalomų paskolų susitarimų ir neįvertinus įsipareigojimų neįvykdymo tikimybės ir užtikrinimo įkaitu, gali būti laikomi patikimu rinkos lyginamuoju kriterijumi.

(41) Neturėdama rinkos lyginamojo kriterijaus Komisija savo vertinimą grindė pakaitiniu rodikliu, nustatytu 2008 m. orientacinių normų komunikate ([15]). Kadangi FLH ir įkaitas neturi reitingo, atrodė, kad FLH akcininkų paskolų sąlygos yra palankesnės negu taikant 2008 m. orientacinių normų komunikatą Komisijos nustatytas rinkos normos pakaitinis rodiklis.

(42) Galima pagalbos dalis yra lygi rinkos palūkanų normos ir faktinės palūkanų normos skirtumui.

2.2.2. **Kapitalo injekcijos bendrovei FLH**

(43) Kapitalo injekcijos bendrovei FLH, kuriomis siekiama finansuoti infrastruktūrą ir su infrastruktūra susijusias priemones (žr. 2 lentelę), turi būti patvirtintos Komisijos. Vadinasi, FLH akcininkų paskolas paversti nuosavu kapitalu numatoma tik patvirtinus pagalbą.

(44) Bendra finansavimo suma, kuria siekiama atlyginti infrastruktūros ir su infrastruktūra susijusių projektų išlaidas, yra 255,6 mln. EUR. Iš viso MFAG kapitalo atsargų fonde turi būti deponuota 240,3 mln. EUR suma, skirta perduoti bendrovei FLH, kad būtų padidintas jos nuosavas kapitalas (t. y. nuosavo kapitalo atsargos). FLH akcininkai likusią sumą skirs tiesiogiai FLH kapitalo atsargų fondui.

([14]) Iki 2011 m. balandžio 1 d.
([15]) Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

(45) Pasak Vokietijos, kapitalo injekcijos bus atliekamos be jokio pagrindinio verslo plano ir ilgalaikių pelningumo perspektyvų.

(46) Nors keli infrastruktūros projektai, kurie turėtų būti finansuojami planuojamomis kapitalo injekcijomis, jau pradėti, dar prieš projektų pradžią viešasis akcininkas, kaskart prieš padedant kokius nors darbus, paskelbdavo apie savo ketinimą finansuoti tas priemones. Pačios kapitalo injekcijos dar nebuvo atliktos.

Komisijos pirminis pagalbos buvimo vertinimas

(47) Kalbant apie kapitalo injekcijų pagalbos pobūdį, Komisija abejojo, ar neturėdami jokių ilgalaikių pelningumo perspektyvų FLH akcininkai veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Taigi Komisija abejojo, ar galima manyti, kad kapitalo injekcijos nėra valstybės pagalba.

2.2.3. **Pagalbos suderinamumas**

(48) Kadangi akcininkų paskolos ir vėlesnės kapitalo injekcijos galėtų būti valstybės pagalba, Komisija turėjo ištirti, ar ši pagalba galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Šiuo atžvilgiu 2005 m. aviacijos gairėse apibendrinti bendrieji pagalbos, kuria finansuojama oro uosto infrastruktūra, suderinamumo pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą vertinimo principai.

(49) Sprendime pradėti tyrimą Komisija padarė išvadą, kad šis atvejis atitinka tam tikrus 2005 m. aviacijos gairėse nustatytus kriterijus. Šiuo atžvilgiu Komisija padarė išvadą, kad pagalba atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą, visų pirma dėl to, kad ja gerinamas susisiekimas regione krovinių vežimo paslaugoms teikti ir pagalba turi teigiamą poveikį vietos plėtrai. Atsižvelgdama į tai, kad uosto plėtra atrodo teigiama, Komisija padarė išvadą, kad oro uostas turi gerų vidutinio laikotarpio naudojimo perspektyvų, o infrastruktūros programa yra būtina.

(50) Tačiau sprendime pradėti tyrimą Komisija abejojo, ar nagrinėjamosios infrastruktūros priemonės yra proporcingos nustatytam tikslui. Be to, Komisija buvo susirūpinusi, kad ne visi naudotojai oro uostu gali naudotis vienodomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis. Komisija taip pat teigė, kad, kadangi FLH, kaip specializuotas krovininis oro uostas, konkuruoja su kitų valstybių narių oro uostais, šiame etape negali daryti išvados, kad nedaromas poveikis prekybos plėtrai tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui. Be to, Komisija taip pat abejojo dėl pagalbos būtinumo ir proporcingumo.

(51) Galiausiai Komisija abejojo, ar priemonių, apie kurias pranešta, finansavimą galima laikyti suderinamu su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį.

3. **VOKIETIJOS PASTABOS**

3.1. NAGRINĖJAMŲJŲ PRIEMONIŲ APLINKYBĖS

(52) Vokietija savo pastabose pirmiausia išsamiau paaiškino nagrinėjamųjų priemonių aplinkybes. Taigi Vokietija tvirtino, kad 1990 m. Susijungimo sutartyje jau buvo numatyta tolesnė Leipcigo–Halės oro uosto plėtra. Pasak Vokietijos, buvo parengtas oro uosto plėtros generalinis planas ir buvo nuspręsta plėtoti dviejų lygiagrečių kilimo ir tūpimo takų sistemą. Vokietija toliau paaiškino, kad šiaurinio kilimo ir tūpimo tako statyba buvo patvirtinta 1997 m., takas pradėtas naudoti 2000 m., o pietinio kilimo ir tūpimo tako statyba buvo patvirtinta 2004 m., takas pradėtas naudoti 2007 m.

(53) Remdamasi šiais faktais Vokietija tvirtino, kad dėl lygiagrečių kilimo ir tūpimo takų sistemos ir kelių stambių oro krovinių vežėjų persikėlimo Leipcigo–Halės oro uostui pavyko tapti antru pagal dydį oro krovinių logistikos centru Vokietijoje. Taigi Vokietija teigė, kad nuo 2010 m. oro uostui pavyko išlaikyti vieno iš svarbiausių Europos oro krovinių perkrovimo centrų pozicijas. Vokietija taip pat pridūrė, kad dabar oro uoste veikia 133 bendrovės, kuriose 2010 m. iš viso buvo 5 106 darbuotojai (palyginti su 2009 m., darbuotojų padaugėjo 14,4 %).

(54) Vokietijos nuomone, oro uostas dėl to skatina ekonominę plėtrą ir atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant užimtumą regione. Vokietija pabrėžė, kad tai matyti ir iš didėjančių pajamų bei oro uoste tvarkomų krovinių kiekio: 2005–2009 m. FLH gaunamos pajamos padidėjo nuo 47 mln. EUR iki 80 mln. EUR. Kalbant apie krovinių kiekį, Vokietija nurodė, kad, palyginti su kitais oro uostais, Leipcigo–Halės oro uoste krovinių kiekis nuolat auga (2007

m. buvo 101 364 t krovinių, 2008 m. šis skaičius padidėjo iki 442 453 t, 2009 m. – iki 524 084 t ir 2010 m. – iki 663 059 t). Papildydama savo teiginį Vokietija nurodė, kad oro krovinių skaičius padidėjo 18,5 % 2009 m. ir 26,5 % 2010 m. Pasak Vokietijos, tikėtasi, kad krovinių kiekis ir toliau didės. Šiuo atžvilgiu Vokietija paaiškino, kad tikėtasi, jog iki 2020 m. krovinių bus maždaug 820 000 t ([16]). Tačiau Vokietija nurodė, kas ši prognozė išsipildys jau 2015 m ([17]).

(55) Be to, Vokietija nurodė, kad oro uoste pastaraisiais metais laipsniškai didėjo keleivių skaičius (nuo 1 988 854 keleivių 2002 m. iki 2 723 748 keleivių 2007 m). Nors, pasak Vokietijos, keleivių srautai menko nuo 2007 m. (tik 2 352 827 keleiviai 2010 m.), Vokietija tikėjosi, kad vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu keleivių srautai didės ir iki 2020 m. keleivių bus iki 4,6 mln.

(56) Vokietija nurodė, kad, priešingai negu daugelyje kitų Sąjungos oro uostų, pavyzdžiui trijuose pagrindiniuose Vokietijos krovininiuose oro uostuose – Frankfurto prie Maino, Kelno–Bonos ir Miuncheno, Leipcigo–Halės oro uostas turi neribotą naktinių skrydžių leidimą komerciniams oro krovinių orlaiviams. Pasak Vokietijos, tai buvo viena iš priežasčių, dėl kurių oro uostas turi geras ateities perspektyvas. Vokietija taip pat nurodė, kad Vokietijos federalinis administracinis teismas (vok. *Bundesverwaltungsgericht*) 2012 m. balandžio 4 d. sprendimu patvirtino naktinių skrydžių Frankfurto prie Maino oro uoste, didžiausiame Vokietijos oro krovinių logistikos centre, draudimą. Vokietija nurodė, kad dėl to skrydžiai į Frankfurto prie Maino oro uostą ir iš jo visiškai draudžiami nuo 23:00 iki 05:00 val.

(57) Vokietija taip pat teigė, kad bendrovė FLH planuojamų infrastruktūros priemonių negebėjo finansuoti iš savo išteklių. Šiomis aplinkybėmis Vokietija pabrėžė, kad, dėl investicijų trūkumo dar nuo buvusios Vokietijos Demokratinės Respublikos laikų oro uostas turėjo investuoti per gerokai trumpesnį laikotarpį negu kiti oro uostai, esantys Vakarų Vokietijoje. Pasak Vokietijos, didžiulės trumpalaikės investicijos visų pirma negali būti finansuojamos iš FLH nuosavų išteklių, nes investicijų suma (225,6 mln. EUR) ir oro uosto metinės pajamos (80 mln. EUR 2009 m.) labai skiriasi.

3.2. EKONOMINĖS VEIKLOS SĄVOKA IR VIEŠOSIOS POLITIKOS SRITIS

3.2.1. **Ekonominės veiklos sąvoka ir valstybės pagalbos taisyklių taikymas oro uosto infrastruktūrai**

(58) Vokietija pirmiausia priminė, kad nesutinka su Komisijos pozicija, kad oro uosto infrastruktūros statyba yra ekonominė veikla. Taigi Vokietija teigė, kad priemonės, apie kurias pranešta, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

(59) Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad įmonės sąvoka, kaip ji suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, netaikoma oro uostams, bent jau kalbant apie oro uosto infrastruktūros finansavimą. Vokietija pabrėžė, kad oro uosto infrastruktūros diegimas nėra ekonominė veikla, tai veikiau bendroji viešojo transporto, regioninės ir ekonominės politikos priemonė. Vokietija nurodė 1994 m. aviacijos gairių 12 punktą, kuriame teigiama, kad infrastruktūros objektų <…> statyba arba rekonstravimas <…> yra bendroji ekonominės politikos priemonė, kurios pagal Sutartyje numatytas valstybės pagalbos taisykles Komisija negali kontroliuoti. Infrastruktūros plėtros sprendimai nepatenka į šio komunikato taikymo sritį ir tvirtino, kad 2005 m. aviacijos gairėmis šis punktas nepakeistas.

(60) Be to, Vokietija tvirtino, kad oro uosto infrastruktūros statyba nėra ekonominė veikla, nes privatus investuotojas tokios veiklos nesiimtų. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad nėra jokių galimybių, kad investicijos bus pelningos, nes statybos išlaidų iš oro uosto naudotojų neįmanoma susigrąžinti taikant oro uosto mokesčius. Pasak Vokietijos, taip yra dėl to, kad šiems mokesčiams reikalingas federalinės žemės, kurioje yra oro uostas, atitinkamos oro uostų priežiūros tarnybos leidimas, o privatūs investuotojai neturi jokios įtakos šių mokesčių dydžiui. Pasak Vokietijos, dėl to veiklos vykdytojas šių mokesčių negali laisvai nustatyti atsižvelgdamas į ekonomines aplinkybes, ir, iš tikrųjų, šie mokesčiai nustatomi visiškai neatsižvelgiant į investicines sąnaudas. Plotai, nuomojami komerciniais tikslais, nesusijusiais su oro vežėjų veikla, Vokietijos nuomone, neturi reikšmės.

(61) Vokietija taip pat tvirtino, kad oro uostai patiria didesnes negu vidutines fiksuotąsias išlaidas, susijusias su infrastruktūra, įranga ir eksploatacija. Be to, jų veiksmų laisvę riboja griežtos teisinės prievolės ir sąlygos.

([16]) Remiantis įverčiais iki 2011 m.
([17]) Remiantis 2011 m. įverčiais.

(62) Vokietija taip pat teigė, kad nuorodos į sprendimą *Aéroports de Paris* ([18]) ir sprendimą dėl Leipcigo–Halės oro uosto ([19]) neturi reikšmės. Kalbant apie sprendimą *Aéroports de Paris*, Vokietija teigė, kad sprendimas yra susijęs su oro uosto eksploatacija, o ne su oro uosto infrastruktūros statyba. Be to, Vokietija laikėsi nuomonės, kad sprendime *Aéroports de Paris* neaiškinama įmonės sąvoka pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, jis susijęs tik su draudimo piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi pagal Sutarties 102 straipsnį pažeidimu. Kalbant apie sprendimą dėl Leipcigo–Halės oro uosto, Vokietija laikėsi nuomonės, kad Bendrojo Teismo sprendimas teismų praktikoje neturi jokio poveikio kaip precedentinis sprendimas, nes dėl jo pateiktas apeliacinis skundas.

3.2.2. **Viešosios politikos sritis**

(63) Pasak Vokietijos, net jeigu infrastruktūros priemonių finansavimui būtų taikomos valstybės pagalbos taisyklės, tai nebūtų valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, nes infrastruktūros priemonių finansavimas yra iš esmės būtinas ir proporcingas užduočių atlikimo išlaidų kompensavimas, o tai yra valstybės prerogatyva. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad, remiantis 2005 m. aviacijos gairėmis, veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir neturėtų būti įtraukta į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.

(64) Vokietija tvirtino, kad užduočių, patenkančių į viešosios politikos sritį, vykdymo atžvilgiu Komisija paprastai išskirdavo bent šias su saugumu susijusių priemonių kategorijas: oro eismo apsaugą nuo išorės grėsmių, pavyzdžiui, orlaivio užgrobimo ir kitų išpuolių prieš oro eismą, oro eismo apsaugą nuo eksploatacinės rizikos ir trečiųjų šalių apsaugą nuo orlaivių keliamų su jų eksploatavimu susijusių pavojų. Vokietijos nuomone, kalbant apie oro eismo apsaugą nuo eksploatacinės rizikos, oro uostą valdančiai įmonei tenka pareiga renovuoti, modernizuoti ir plėsti oro uosto infrastruktūrą, kad užkirstų kelią su eksploatavimu susijusiems pavojams. Vokietija teigė, kad trečios kategorijos priemonės paprastai yra susijusios su trečiųjų šalių apsauga nuo orlaivių keliamo triukšmo ir kito kenksmingo poveikio aplinkai.

(65) Kalbant apie įvairias nagrinėjamąsias infrastruktūros priemones, Vokietija tvirtino, kad šios priemonės daugiausia buvo kompensacija už veiklos, patenkančios į viešosios politikos sritį, vykdymą, nes tomis priemonėmis trečiosios šalys buvo saugomos nuo orlaivių keliamų su jų eksploatavimu susijusių pavojų.

(66) Kalbant apie triukšmo mažinimo priemones, Vokietija teigė, kad, laikantis plano patvirtinimo procedūros reikalavimų, triukšmo mažinimo priemones reikės įrengti maždaug 10 000 gyvenamųjų namų. Vokietija tvirtino, kad, remiantis neseniai iš dalies pakeisto Orlaivių keliamo triukšmo įstatymo (vok. *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm*, toliau – *FluglärmG*) nuostatomis, triukšmo mažinimo priemonės aprėptų tik 78 km^2 plotą, kuriame yra maždaug 3 000 gyvenamųjų namų, o išlaidos būtų […] mln. EUR. Tačiau, pasak Vokietijos, FLH šia *FluglärmG* pataisa nepasinaudojo, ir toliau taikomi griežtesni apsaugos teritorijos reikalavimai. Šiuo atžvilgiu Vokietija tvirtino, kad Leipcigo–Halės oro uostui tenka patirti gerokai daugiau išlaidų negu jo konkurentams (Vokietijoje ir už Sąjungos ribų).

(67) Be to, oro uostas taip pat įsigijo labai nukentėjusių gyventojų turtą ir sumokėjo jiems kompensacijas. Vokietija taip pat teigė, jog oro uostas, kad kompensuotų savo statybų veiklos padarinius, ėmėsi tam tikros su gamtos apsauga susijusios veiklos. Vokietija tvirtino, kad tuo siekta užkirsti kelią orlaivių triukšmo ir statybos darbų poveikiui trečiosioms šalims arba sumažinti jį, taigi tai buvo viešosios politikos funkcija. Pasak Vokietijos, saugoti trečiąsias šalis nuo triukšmo, visų pirma orlaivių triukšmo, yra viena iš esminių valstybės pareigų ir funkcijų.

(68) Vokietija taip pat tvirtino, kad variklių triukšmo bandymo statinys, t. y. M2, irgi yra viešosios politikos srities priemonė. Vokietija tvirtino, kad triukšmo ribos, nustatytos pietinio kilimo ir tūpimo tako statybos plano patvirtinimo sprendime, dieną (06:00–22:00 val.) galėtų būti neviršijamos ir be uždaro variklių bandymo statinio. Tačiau, pasak Vokietijos, remiantis 2007 m. liepos 31 d. veiklos leidimu, oro uostas bandymus uždarame bandymo statinyje turi atlikti ir dieną. Be to, Vokietija paaiškino, kad variklių bandymo reikalaujama siekiant užtikrinti orlaivio eksploatacinį saugumą, ir, jeigu naktį tai būtų atliekama ne uždarame statinyje, būtų viršytos leistinos triukšmo ribos. Todėl, Vokietijos nuomone, uždaras variklių bandymo statinys pastatytas siekiant vietos gyventojus apsaugoti nuo nepriimtino orlaivių triukšmo lygio.

([18]) 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929.

([19]) 2011 m. kovo 24 d. Sprendimas *Mitteldeutsche Flughafen AG ir Flughafen Leipzig Halle GmbH prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, (toliau – sprendimas dėl Leipcigo-Halės oro uosto), Rink. p. II-1311.

(69) Kalbant apie M3 priemonę, Vokietija tvirtino, kad šių infrastruktūros elementų statyba patenka į viešosios politikos sritį, nes jie pastatyti siekiant oro eismą apsaugoti nuo su eksploatavimu susijusių pavojų. Neatsižvelgiant į eismo srauto dydį, kuris turėtų būti ateityje, esamų riedėjimo takų jungčių jau anksčiau nepakako, kad būtų galima užtikrinti saugų ir sklandų oro eismo valdymą. Be to, Vokietija teigė, kad naujas riedėjimo takas yra avarinės prieigos takas ugniagesių komandai nuo rytinės gaisrinės iki šiaurinės oro uosto dalies. Pasak Vokietijos, net jeigu valstybės pagalbos taisyklės būtų taikomos, reikia atminti, kad dalis šių riedėjimo tako išlaidų buvo susijusi su žiburiais. Kalbant apie žiburius, Vokietija nurodė, kad Komisija savo sprendime *Memmingen* ([20]) jau nustatė, kad žiburiai yra orlaivių valdymo ir kontrolės dalis, todėl tai gali būti klasifikuojama kaip veikla, patenkanti į viešosios politikos sritį, nepatenkančią į valstybės pagalbos taisyklių sferą.

(70) Pasak Vokietijos, M4 priemonė taip pat būtų vykdoma vykdant veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį, nes dėl eksploatacinio pajėgumo ir saugumo sumetimų plačialiemeniam orlaiviui, eksploatuojamam esant leidžiamajam maksimaliam kilimo svoriui, tam tikromis oro sąlygomis reikia užtikrinti papildomą kilimo atstumą, įskaitant papildomą greičio mažinimo plotą, jei kilimas nutraukiamas.

(71) Kalbant apie M5 priemonę, Vokietijos nuomone, teritorija riedėjimo takų V formos sujungimo statybai parengta vykdant veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį, nes riedėjimo takų V formos sujungimo reikėjo siekiant užtikrinti saugią eksploataciją ir užkirsti kelią avarijoms, išvengti saugumo rizikos ir neigiamo poveikio aplinkai. Pasak Vokietijos, priešingai negu mano Komisija, riedėjimo takų V formos sujungimu nesiekta didinti pajėgumų ir netiesiogiai – apyvartos. Vokietija teigė, kad jis pastatytas tik dėl eksploatacinio saugumo ir aplinkos apsaugos priežasčių.

(72) Be to, pasak Vokietijos, du nauji gaisrinės pastatai pastatyti vykdant veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį, nes, remiantis nusistovėjusia Komisijos praktika, su priešgaisrine sauga susijusios priemonės, visų pirma oro uosto gaisrinės pastatų statyba ir eksploatacija, taip pat atitinkamos įrangos pirkimas, laikomos patenkančiomis į viešosios politikos sritį. Vokietija nurodė, kad gaisrų gesinimo įrenginių statyba Vokietijos oro uostuose paprastai finansuojama viešosiomis lėšomis.

(73) Be to, pasak Vokietijos, universalus angaras buvo pastatytas taip pat vykdant veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį, nes angaras bus naudojamas tik žiemą naudojamai įrangai laikyti ir kaip patalpa esant ekstremaliajai situacijai. Vokietija paaiškino, kad patalpų suteikimas žiemą naudojamai įrangai laikyti yra oficiali valstybės funkcija, nes taip ų tikrinamas saugus oro uosto eksploatavimas žiemos laikotarpiu. Be to, Vokietija teigė, kad sudarė sąlygas oro uostui vykdyti savo įstatymais nustatytą pareigą veikti bet kuriuo metu.

(74) Vokietija paaiškino, kad patalpos suteikimas esant ekstremaliajai situacijai yra bendros svarbos priemonė, nes patalpos naudojamos žmonių gyvybei apsaugoti. Vokietija pacitavo Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. *International Civil Aviation Organisation*, ICAO) nuostatas, kuriomis reikalaujama, kad, esant ekstremaliajai situacijai, oro uostą valdančios įmonės suteiktų vietą sužeistųjų priežiūrai ir žuvusiųjų kūnams laikyti. Be to, pasak Vokietijos, universaliame angare taip pat galima apgyvendinti keleivius, kurie negali tęsti kelionės dėl gamtos reiškinių (pavyzdžiui, dėl pelenų debesies 2010 m.).

(75) Vokietija dar pabrėžė, kad statyti naują angarą reikėjo dėl to, kad išplėsti universalų angarą toje vietoje, kurioje jis buvo anksčiau, nebūtų buvę galimybių.

(76) Kalbant apie M6 priemonę, Vokietija nurodė su M5 priemone susijusius argumentus. Be to, Vokietija teigė, kad riedėjimo takų V formos sujungimo statyba buvo atidėta.

(77) Pasak Vokietijos, ledo šalinimo vietos (M7) buvo išplėstos taip pat vykdant oficialią valstybės funkciją, nes tų vietų reikėjo dėl eksploatacinės saugos ir aplinkos apsaugos priežasčių. Vokietija taip pat paaiškino, kad papildomų ledo šalinimo vietų reikėjo ne tam, kad, jeigu padidėtų eismo srautai, būtų užtikrintas pakankamas pajėgumas, nes Leipcigo–Halės oro uostas didėjančius eismo srautus galėjo priimti ir be papildomų ledo šalinimo vietų. Vokietija

([20]) 2007 m. kovo 7 d. Komisijos sprendimas Nr. 620/2006 dėl valstybės pagalbos Vokietijos Memingeno–Algojaus oro uostui (OL C 133, 2007 6 15, p. 8).

tvirtino, kad išplėsti ledo šalinimo vietas tapo būtina dėl įvykių 2008 ir 2009 m. žiemą. Pasak Vokietijos, dėl papildomų ledo šalinimo vietų galima užtikrinti sėkmingą ledo pašalinimą nuo orlaivių ir užkirsti kelią vėlavimui dėl oro uoste esančios netinkamos ledo šalinimo infrastruktūros. Šiuo atžvilgiu Vokietija pareiškė, kad vėlavimas savo ruožtu turėtų neigiamą poveikį aplinkai dėl tokių dalykų kaip, pavyzdžiui, žibalo naudojimas, kenksmingų teršalų išmetimas ir triukšmas.

(78) Kalbant apie M8 priemonę, Vokietija tvirtino, kad pastačius sraigtasparnių oro uostą tapo lengviau vykdyti gelbėjimo oro transportu operacijas oro uoste ir apskritai.

(79) Kalbant apie M9.1 priemonę, Vokietija teigė, kad kontrolės punkto Nr. I rekonstrukcija buvo visiškai būtina atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008 ([21]). Vokietija nurodė, kad ši rekonstrukcija patenka į viešosios politikos sritį, o finansuota ji tik tiek, kiek buvo patirta išlaidų.

(80) Be to, Vokietija taip pat laikosi nuomonės, kad funkcinio apsaugos pastato statyba (M9.2) patenka į viešosios politikos sritį, o ši priemonė finansuota tik tiek, kiek buvo patirta išlaidų. Vokietija teigė, kad pastačius naująjį funkcinį apsaugos pastatą buvo galima laikytis Reglamento (EB) Nr. 300/2008, šis pastatas taip pat buvo būtinas siekiant patenkinti federalinės ir regioninės policijos, muitinės ir Vokietijos meteorologinės tarnybos poreikius.

(81) Kalbant apie M9.3 priemonę, susijusią su techninės įrangos, t. y. papildomos žiemą naudojamos įrangos, ir papildomos gaisrų gesinimo įrangos pirkimu, taip pat su nauju detektorių ir skaitmeninės stebėjimo vaizdo kameromis įrangos įrengimu oro uosto išorinėje aptvaroje, Vokietija tvirtino, kad visos trys priemonės patenka į viešosios politikos sritį.

(82) Kalbant apie naująją žiemą naudojamą įrangą, Vokietija teigė, kad įsigijus šią įrangą atsirado galimybė kilimo ir tūpimo takus valyti lygiagrečiai, taip užtikrinant saugią oro uosto eksploataciją, taigi tai patenka į viešosios politikos sritį.

(83) Be to, Vokietija nurodė, kad, pagal Vokietijos aviacijos saugumo įstatymo (vok. *Luftsicherheitsgesetz*, toliau – *LuftSiG*), kuriuo įgyvendintas Reglamentas (EB) Nr. 300/2008, 8 straipsnį, oro uostas turi turėti išorinę aptvarą. Vokietija pabrėžė, kad, remiantis nusistovėjusia Komisijos praktika, oro uosto saugumo infrastruktūra, pavyzdžiui, išorinė aptvara, patenka į viešosios politikos sritį.

(84) Kalbant apie M9.4 priemonę (t. y. naujo gyvūnams skirto pastato, įskaitant veterinarijos įrenginius, statybą), Vokietija taip pat teigė, kad šio pastato įrengimas taip pat patenka į viešosios politikos sritį, nes juo siekta užtikrinti, kad į Vokietija ir Sąjungą nebūtų įvežtos jokios gyvūnų ar kitokios ligos.

(85) Kalbant apie M12 priemonę, Vokietija teigė, kad norint gebėti toliau plėtoti krovininio eismo srautus ir mažinti avarijų ant žemės riziką, reikėjo gauti statybos leidimą.

(86) Kalbant apie M11 ir M13–M16 priemones, Vokietija nurodė, kad savo pranešime neteigė, kad šios priemonės įgyvendinamos vykdant veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį. Pasak Vokietijos, šios priemonės buvo susijusios su pietryčių zonos nekontroliuojamosios dalies plėtra, šiaurinio perono išplėtimu, rytinio perono išplėtimu, infrastruktūros pritaikymu šiaurinėje zonoje ir papildomomis infrastruktūros priemonėmis šiaurinėje zonoje.

3.3. INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMAS FLH AKCININKŲ PASKOLOMIS

3.3.1. **Finansavimo sąlygos**

(87) Kalbant apie nagrinėjamųjų infrastruktūros priemonių finansavimą, Vokietija teigė, kad priemonės buvo finansuotos akcininkų paskolomis, kurios buvo suteiktos įprastomis rinkos sąlygomis ir dėl to nebuvo valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Vokietija nurodė, kad šios paskolos dar nebuvo paverstos nuosavu kapitalu ir kad, norint akcininkų paskolas paversti nuosavu kapitalu, reikalingas Komisijos sprendimas, kuriuo tai būtų patvirtinta.

(88) Vokietija paaiškino, kad paskolos teikiamos pagal statybos poreikius, o jų bendra suma kinta kas mėnesį. Pasak Vokietijos, paskolų trukmė pradedama skaičiuoti nuo tos dienos, kurią paskola išmokama. Vokietija taip pat paaiškino, kad kiekvienos paskolos grąžinimo terminas sueina tų metų, kuriais ji buvo suteikta, pabaigoje (gruodžio 31 d.). Šiomis aplinkybėmis Vokietija teigė, kad tada šios paskolos pratęsiamos dar metams. Pasak Vokietijos, daugkartinis trukmės pratęsimas galimas tol, kol bus gautas laukiamas Komisijos leidimas atlikti kapitalo injekcijas.

([21]) 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

(89) Vokietija dar teigė, kad paskolų suma ir mokėtinos palūkanos turi būti mokamos pasibaigus terminui (t. y. kiekvienų metų gruodžio 31 d.), bet paskolos trukmė gali būti pratęsiama dar metams. Be to, Vokietija tvirtino, kad dėl šios pratęsimo galimybės paskolas galima pratęsinėti tol, kol Komisija priims savo galutinį sprendimą.

(90) Kalbant apie kiekvienos paskolos palūkanų normą, Vokietija paaiškino, kad ji nustatyta remiantis kiekvienos dalies suteikimo metu galiojusia EURIBOR norma, pridėjus rizikos maržą. Pasak Vokietijos, jeigu paskola suteikta liepos 1 d., jos trukmė (iki metų pabaigos) bus šeši mėnesiai, o palūkanų norma bus šešių mėnesių EURIBOR ir rizikos maržos suma. Vokietija dar paaiškino, kad, jeigu paskola suteikta gegužės 1 d. (trukmė – aštuoni mėnesiai iki metų pabaigos), orientacinė bazinė norma bus apskaičiuojama interpoliuojant šešių ir devynių mėnesių EURIBOR normas. Vokietija taip pat paaiškino, kad nuo metų, einančių po tų metų, kuriais paskola pratęsta, sausio mėn. galiojanti palūkanų norma bus dvylikos mėnesių EURIBOR, pridėjus rizikos maržą. Vokietija pateikė susikauptų paskolų sumų ir sąlygų apžvalgą, kuri apibendrinta 3 lentelėje.

3 lentelė

2006 12 13–2012 01 01 suteiktų FLH akcininkų paskolų apžvalga

Data	Suma mln. EUR (susikaupta)	EURIBOR	Rizikos marža	Bendra palūkanų norma (EURIBOR + marža)
2006 12 13	(…)	3,90	(…)	(…)
2007 1 1	(…)	3,90	(…)	(…)
2008 1 1	(…)	4,73	(…)	(…)
2009 1 1	(…)	3,03	(…)	(…)
2010 1 1	(…)	1,25	(…)	(…)
2011 1 1	(…)	1,50	(…)	(…)
2012 1 1	(…)	1,94	(…)	(…)

Šaltinis. 2012 m. balandžio 26 d. Vokietijos pateiktos medžiagos 14 priedas

(91) Kalbant apie 2006–2008 m. rizikos maržos normas, Vokietija teigė, kad buvo taikyta […] bazinių punktų rizikos norma. Vokietija paaiškino, kad ši norma buvo nustatyta lyginant šių paskolų susitarimų paskolų sąlygas:

a) 2003 m. rugpjūčio 19 ir 22 d. MFAG ir *Sachsen LB* paskolos susitarimo, kuriuo nustatyta metinė […] bazinių punktų norma;

b) 2007 m. gegužės 16 d. MFAG ir *Sachsen LB*/*Nord LB* paskolos susitarimo, kuriuo nustatyta metinė […] bazinių punktų norma;

c) 2007 m. birželio 28 ir liepos 15 d. MFAG ir *Postbank* paskolos susitarimo, kuriuo nustatyta metinė […] bazinių punktų norma.

(92) Vokietija teigė, kad apskaičiuota vidutinė rizikos marža buvo suapvalinta nuo vidutinių bazinių punktų iki […] bazinių punktų.

(93) Kalbant apie 2009 m. nustatytą […] bazinių punktų rizikos maržą, Vokietija paaiškino, kad norma nustatyta lyginant dviejų preliminarių atitinkamai 2009 m. sausio 8 ir 9 d. *Sachsen Bank* ir *Nord LB* pasiūlymų, MFAG, *Sachsen LB* ir *Postbank* 2003 m. rugpjūčio 19 ir 22 d. ir 2007 m. birželio 28 d. ir liepos 15 d. paskolų susitarimų sąlygas. Vokietija teigė, kad siekiant apdairumo marža buvo suapvalinta nuo vidutiniškai […] bazinių punktų iki […] bazinių punktų.

(94) Pasak Vokietijos, 2010 m. rizikos marža buvo […] bazinių punktų. Be to, Vokietija paaiškino, kad šis skaičius buvo nustatytas lyginant du preliminarius atitinkamai 2010 m. sausio 11 ir 14 d. *Sachsen LB* ([22]) ir *Nord LB* ([23]) pasiūlymus ir 2003 m. rugpjūčio 19 ir 22 d. MFAG ir *Sachsen LB* paskolos susitarimą.

([22]) 2010 m. sausio 14 d. *Sachsen LB* paskolos pasiūlymas, kuriame siūlomos 55–80 bazinių punktų per metus maržos, priklausomai nuo paskolos sumos (kuo didesnė paskolos suma, tuo mažesnė marža siūloma).

([23]) 2010 m. sausio 11 d. *Nord LB* paskolos pasiūlymas, kuriame siūlomos rizikos 22–238 bazinių punktų per metus maržos, priklausomai nuo paskolos sumos.

Vokietija teigė, kad siekiant apdairumo vidutinė marža buvo suapvalinta nuo vidutiniškai […] bazinių punktų iki […] bazinių punktų.

(95) Vokietija paaiškino, kad 2011 m. taikoma palūkanų norma buvo […] baziniai punktai, o skaičiavimas buvo grindžiamas dviejų preliminarių 2011 m. birželio 29 d. *Sachsen Bank* ir *Nord LB* pasiūlymų ir 2007 m. birželio 28 d. ir liepos 15 d. *Postbank* ir MFAG, taip pat 2003 m. rugpjūčio 19 ir 22 d. *Sachsen LB* ir MFAG paskolų susitarimų lyginimu. Pasak Vokietijos, apskaičiuota marža buvo suapvalinta nuo vidutiniškai […] bazinių punktų iki […] bazinių punktų.

3.3.2. **Rinkos lyginamųjų rodiklių taikymas siekiant nustatyti FLH rinkos normą**

(96) Vokietija teigė, kad, jos nuomone, FLH akcininkų paskolų atitiktis rinkos sąlygoms turėtų būti vertinama taikant lyginamuosius rinkos rodiklius, o ne 2008 m. orientacinių normų komunikatą.

(97) Be to, Vokietija tvirtino, kad MFAG ir *Sachsen LB* 2003 m. rugpjūčio 19 ir 22 d. paskolos susitarimas iš tikrųjų yra tinkamas lyginamasis rodiklis norint nustatyti akcininkų paskolų palūkanų normos rinkos dydį. Vokietija nesutiko su teiginiu, kad MFAG ir *Sachsen LB* paskolos susitarimas yra netinkamas lyginamasis pagrindas, nes sudarytas su skirtinga gavėja, būtent su MFAG, o ne FLH. Vokietija atkreipė dėmesį, kad pati Komisija bendrovę MFAG laikė tik priemone lėšoms perduoti bendrovei FLH, o ne pagalbos gavėja. Vokietija paaiškino, kad MFAG ir FLH kontrolės, pelno ir nuostolio perdavimo susitarimu bendrovė FLH buvo įpareigota visą savo pelną perduoti bendrovei MFAG, ir buvo reikalaujama, kad MFAG padengtų visus FLH nuostolius, taigi grynasis metinis FLH pelnas arba nuostolis visada būdavo nulinis. Todėl grupės bendrovei nustatyta palūkanų marža visada buvo lygi patronuojančiajai bendrovei nustatytai palūkanų maržai, ir atvirkščiai.

(98) Pasak Vokietijos, nors paskolos susitarimas buvo sudarytas 2003 m., juo buvo nustatyta ilgalaikė pratęsiama paskola iki 2013 m., o palūkanų norma kaskart nustatoma trims mėnesiams. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad dėl to 2006–2008 m. buvo taikoma ir dabar tebebūtų taikytina […] bazinių punktų rizikos marža. Be to, Vokietija nesutiko su Komisijos teiginiu, kad *Sachsen LB* […] bazinių punktų palūkanų maržą galėjo pasiūlyti tik dėl sumažintų palūkanų, nustatytų teikiant EIB finansavimą, nes šis teiginys taip pat neteisingas. Pasak Vokietijos, EIB finansavimas neturėjo įtakos nustatant […] bazinių punktų palūkanų normą.

(99) Vokietija taip pat nesutiko su Komisijos pastaba, kad *Postbank* ir MFAG paskolų susitarimas negalėjo būti naudojamas kaip lyginamasis rodiklis. Jis buvo sudarytas FLH naudai, dėl jo nebuvo susitarta kitu laiku, o mokėjimui netaikytos konkrečios sąlygos. Be to, Vokietija tvirtino, kad *Sachsen LB* ir *Nord LB* pateiktas 2007 m. gegužės 16 d. privalomasis finansavimo pasiūlymas yra tinkamas lyginamasis rodiklis.

(100) Be to, nurodydama Komisijos teiginį, kad ši abejojo, ar preliminarūs e. paštu pateikti pasiūlymai, nesiekiant sudaryti teisiškai privalomų paskolų susitarimų, galėtų būti laikomi patikimu lyginamuoju rinkos rodikliu ([24]), Vokietija teigė, kad ir *Nord LB*, ir *Sachsen Bank* turi ilgalaikių verslo ryšių su MFAG ir buvo reguliariai informuojami apie ekonominę FLH ir MFAG padėtį, taigi preliminarūs pasiūlymai buvo grindžiami išsamiu rinkos vertinimu.

(101) Be to, Vokietija nurodė, kad valstybės pagalbos nebūtų, net jeigu atitiktis rinkos sąlygoms arba paskolų pagalbos pobūdis arba abu šie dalykai būtų vertinami taikant 2008 m. orientacinių normų komunikatą. Vokietija pabrėžė, kad naujas orientacinės normos apskaičiavimo metodas taikomas tik nuo 2008 m. liepos 1 d. Vadinasi, iki šios datos sudarytiems paskolų susitarimams turi būti taikomas ankstesnis orientacinių normų komunikatas.

3.3.3. **MFAG ir FLH kredito reitingas**

(102) Vokietija patvirtina, kad FLH nebuvo reitinguota viešųjų kredito reitingų agentūrų. Nepaisant to, Vokietija teigė, kad yra tam tikrų jos kreditingumo požymių. Vokietija taip pat teigė, kad pagrindinė FLH akcininkė yra bendrovė MFAG, turinti 94 % FLH akcijų. Pasak Vokietijos, kadangi MFAG ir FLH 2000 m. gruodžio 6 d. pasirašė *Nuostolio ir pelno pasidalijimo susitarimą*, kuriuo MFAG įpareigota padengti visus FLH nuostolius, FLH reitingas turėtų būti bent toks pat kaip jos patronuojančiosios bendrovės MFAG arba aukštesnis.

([24]) Sprendimo pradėti tyrimą 95 konstatuojamoji dalis.

(103) Vokietija teigė, kad MFAG nebuvo reitinguota viešųjų kredito reitingų agentūrų. Nepaisant to, Vokietija pateikia tam tikrus bendrovei MFAG nustatytus banko vidaus reitingus. Vokietija teigė, kad 2006 m. *Nord LB* savo vidaus reitingų skalėje bendrovei MFAG nustatė […] reitingą (su […] % įsipareigojimų neįvykdymo tikimybe), atitinkantį *Standard & Poor's* reitingų skalės […]–[…] reitingą, *Moody's* […]–[…] reitingą ir *Fitch* […]–[…] reitingą. Vokietija taip pat teigė, kad bendrovei MFAG ši reitingo kategorija taikoma nuo 2006 m. Vokietija dar paaiškino, kad atitinkamai 2011 m. rugpjūčio 2 d. ir 2012 m. balandžio 20 d. šį vertinimą patvirtino *Nord LB*. Papildomai, Vokietija teigė, kad savo reitingo duomenis pateikė ir *Deutsche Kreditbank AG* (toliau – DKB), patvirtinęs, kad, remiantis bendrovės MFAG 2006 m. finansinėmis ataskaitomis, banko vidaus reitingų skalėje bendrovei nustatomas […] reitingas, atitinkantis *Standard & Poor's* […] ir *Moody's* […] reitingą.

(104) 4 lentelėje apibendrinti bendrovei MFAG 2006–2012 m. (nagrinėjamuoju laikotarpiu) nustatyti reitingai.

4 lentelė

MFAG reitingai 2006–2012 m.

(…) ([25])

3.3.4. **Nuostolio dėl įsipareigojimų neįvykdymo vertinimas**

(105) Kalbant apie paskolų užtikrinimą įkaitu ir nuostolį dėl įsipareigojimų neįvykdymo, Vokietija paaiškino, kad FLH akcininkai paskolas suteikė kaip tarpinį finansavimą, o tai reiškia, kad paskolos turėtų būti paverstos kapitalu, kai tik bus gautas Komisijos leidimas. Šiuo atžvilgiu Vokietija dar paaiškino, kad dėl to paskolos neužtikrintos įkaitu.

(106) Vokietija teigė, kad nenustatyta jokia konkreti akcininkų paskolų grąžinimo tvarka, nes buvo manoma, kad paskolos bus paverstos nuosavu kapitalu, todėl jų nereikės grąžinti. Pasak Vokietijos, jeigu paskolos nebūtų paverstos nuosavu kapitalu dėl to, kad Komisija neleistų finansuoti infrastruktūros priemonių, pagal Vokietijos civilinio kodekso (vok. *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch*) 488 straipsnio 3 dalį paskolos susitarimas gali būti nutrauktas per tris mėnesius. Nutraukus susitarimą reikia grąžinti paskolos sumą ir palūkanas.

(107) Vokietija tvirtino, kad, nors paskolos neužtikrintos įkaitu, FLH nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo turėtų būti laikomas bent mažesniu negu […] % ir netgi kone lygiu […] %, nes FLH turto vertė (t. y. […] mln. EUR 2010 m.) yra didesnė už įsipareigojimų vertę ([…] mln. EUR 2010 m.). Vokietijos nuomone, bankroto atveju FLH turto pakaktų šiems reikalavimams padengti.

(108) Vokietija teigė, kad FLH turtas, kurį sudaro žemės sklypas, pastatai, techniniai įrenginiai, mechanizmai ir kt., niekaip neįkeistas saviems akcininkams ar išorės kreditoriams.

3.3.5. **Kapitalo injekcijomis nesuteiktas pranašumas**

(109) Kalbant apie kapitalo injekcijas oro uosto statybai, Vokietija pabrėžė, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijai netaikytini, nes oro uosto statyba yra bendroji ekonominės politikos priemonė, nepatenkanti į valstybės pagalbos kontrolės sritį.

3.4. PAGALBOS SUDERINAMUMAS

(110) Vokietija teigė, kad, net jeigu planuojamų priemonių finansavimas būtų valstybės pagalba, ji būtų suderinama su vidaus rinka, nes atitinka 2005 m. aviacijos gairių 61 punkte išdėstytas sąlygas. Įsigaliojus 2014 m. aviacijos gairėms, Vokietija teigė, kad pagalba taip pat būtų suderinama su tų gairių 5 skirsnyje nustatytais bendraisiais principais.

3.4.1. **Tiksliai apibrėžtas bendros svarbos tikslas**

(111) Vokietija teigė, kad nagrinėjamuoju investicijų finansavimu siekiama tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo.

([25]) Konfidenciali verslo informacija.

(112) Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad oro krovinių, ypač skubių krovinių, sektorius gerokai didėja, ypač Leipcigo–Halės oro uoste (2007–2010 m. krovinių padaugėjo nuo 101 364 iki 663 059 t). Vokietija taip pat paaiškino, kad oro krovinių vežėjai plečia savo veiklos pajėgumus. Pasak Vokietijos, trijuose pagrindiniuose Vokietijos oro krovinių logistikos centruose (Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Kelno–Bonos) yra nustatyti naktinių skrydžių apribojimai. Vokietija taip pat tvirtina, kad, remiantis 2012 m. balandžio 4 d. sprendimu, Frankfurto prie Maino oro uostui nebeleidžiama vykdyti jokių naktinių skrydžių. Taigi, Vokietijos nuomone, FLH padeda mažinti kitų Vokietijos krovininių oro uostų perpildymą.

(113) Kalbant apie tai, kad oro uostas padeda gerinti susisiekimą regione, Vokietija teigė, kad numatytas projektas priklauso strategijai, skirtai plėtoti oro uostą, kuris į 2004 m. transeuropinio transporto tinklo bendrąjį planą (nustatytą iki 2020 m.) įtrauktas kaip *Bendrijos jungties vieta*. Pasak Vokietijos, oro uostas yra Vidurio Vokietijoje (netoli penkių pagrindinių transeuropinio transporto tinklo magistralių ir Europos koridorių), tarp dviejų Šiaurės ir Pietų Europos (t. y. Vokietijos greitkelio A 9) bei Vakarų ir Rytų Europos (t. y. Vokietijos greitkelio A 14) magistralių, be to, oro uostas turi jungtis su geležinkelių ir kelių tinklu. Papildomai Vokietija paaiškino, kad dėl jungties su geležinkelių ir kelių tinklu atsirado galimybių krovinius veiksmingiau vežti. Vokietija taip pat teigė, kad projektas yra susijęs su *integruoto Europos oro transporto tinklo plėtra*, kaip nustatyta Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų plano ([26]) 12 punkte, kur teigiama, kad pageidautina pradėti naudoti regioniniuose oro uostuose esamus, bet nenaudojamus pajėgumus, su sąlyga, kad valstybės narės laikysis Bendrijos teisės aktų dėl valstybės pagalbos.

(114) Vokietija taip pat teigė, kad šio projekto įgyvendinimas turės teigiamą poveikį visam regionui ir esminę įtaką jo ekonominei ir socialinei plėtrai. Pasak Vokietijos, investicinis projektas visų pirma pagerins jungtį su regionu ir padidins jo patrauklumą investuotojams ir lankytojams. Šiuo atžvilgiu Vokietija tvirtino, kad investicinis projektas taip pat turės teigiamą poveikį užimtumui. Kad paremtų šį argumentą, Vokietija tvirtino, kad nedarbo lygis Saksonijos regione yra 10,3 %, Saksonijos–Anhalto regione – 11,2 %, o tai daugiau negu 6,9 % Vokietijos vidurkis.

(115) Taigi Vokietija teigė, kad valstybės pagalba siekiama tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo.

3.4.2. **Valstybės intervencijos būtinybė**

(116) Vokietija teigė, kad nė vienas privatus investuotojas nebūtų suinteresuotas finansuoti šių infrastruktūros priemonių. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostui trūksta investicijų, o tai lėmė istoriniai įvykiai. Be to, pasak Vokietijos, priemonės yra susijusios su ilgalaikėmis infrastruktūros investicijomis, kuriomis tenkinami oro uosto poreikiai numatant, kad krovininio transporto srautai ateityje didės. Vokietija, nepateikusi įrodymų, tvirtina, kad priemonės nėra nei neproporcingai didelio masto, nei neproporcingai brangios. Vokietijos nuomone, neįmanoma dar labiau sumažinti valstybės finansavimo, nes oro uostą valdančios įmonės tokio masto infrastruktūros negali finansuoti iš savo išteklių.

(117) Vokietija taip pat pateikė argumentą, kad oro uosto paslaugų pajamomis nepadengiamos infrastruktūros statybos išlaidos, o šį argumentą pagrindė finansavimo spraga ir priešingos padėties vertinimu.

(118) Taigi Vokietija laikosi nuomonės, kad suteikus pagalbą gerokai pagerės investicinis projektas, o vien rinkos sąlygomis to padaryti nepavyktų, taigi būtina valstybės intervencija.

3.4.3. **Pagalbos priemonės tinkamumas**

(119) Vokietija tvirtino, kad pagalba bus tinkama pagalbos priemonė. Šiuo požiūriu Vokietija teigia, kad oro uostas yra buvusios Vokietijos Demokratinės Respublikos teritorijoje, dėl to oro uostui trūksta investicijų ir jis turi investuoti daug ir per trumpesnį laikotarpį negu kiti oro uostai.

([26]) Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų planas, COM(2006) 819 galutinis, 2007 m. sausio 24 d.

(120) Be to, pasak Vokietijos, be valstybės pagalbos, infrastruktūros priemonės būtų buvusios visiškai neįgyvendintos. Kad tai pagrįstų, Vokietija teigė, kad 2005 m. MFAG grupė gavo 83,8–118 mln. EUR pajamų, o FLH – 47–80 mln. EUR. Taigi, Vokietijos nuomone, 255,625 mln. EUR investicijos yra 2–3 kartus didesnės už MFAG konsoliduotas pajamas ir 3–5 kartus didesnės už FLH pajamas tuo laikotarpiu, kuriuo buvo priimti sprendimai dėl infrastruktūros projektų.

(121) Galiausiai, Vokietija teigė, kad pajamų ir investicijų santykis rodo, kad, be viešojo finansavimo, atitinkamos įmonės šių priemonių nevykdytų.

3.4.4. **Skatinamasis poveikis**

(122) Kalbant apie skatinamąjį poveikį, Vokietija nurodė, kad nagrinėjamųjų infrastruktūros priemonių valstybės pagalbos suma ir intensyvumas yra pagrįsti. Vokietija tvirtino, kad, be valstybės finansavimo, infrastruktūros priemonės būtų buvusios visai neįgyvendintos (žr. 3.4.3 skirsnį).

(123) Priešingai Komisijos nuomonei, Vokietija teigė, jog tai, kad keli investiciniai projektai jau užbaigti, nesumažina skatinamojo poveikio, nes akcininkai suteikti finansavimą įsipareigojo dar prieš pradedant įgyvendinti infrastruktūros priemones. Pasak Vokietijos, aišku, jog Komisija, teigdama, kad infrastruktūros projektai gali duoti kokios nors teigiamos kapitalo grąžos, neteisingai suvokia nagrinėjamųjų priemonių pobūdį, ir tai taip pat prieštarauja Komisijos ankstesnei sprendimų priėmimo praktikai. Pasak Vokietijos, Komisija jau daug kartų pripažino, kad tokios rūšies priemonės paprastai neduoda teigiamos kapitalo grąžos.

3.4.5. **Pagalbos proporcingumas (iki minimumo sumažinta pagalba)**

(124) Pasak Vokietijos, tai, kad infrastruktūros priemonės yra proporcingos, galima numanyti ir iš to, kad jomis padedama mažinti kitų Vokietijos krovininių oro uostų perkrovą.

(125) Be to, Vokietija teigė, kad finansavimo suma ir intensyvumas buvo apriboti iki visiško minimumo, reikalingo tokioms infrastruktūros priemonėms įgyvendinti. Pasak Vokietijos, išlaidos buvo iš anksto nustatytos parengus išlaidų sąmatas ir preliminarius planus. Be to, Vokietija teigė, kad, priešingai Komisijos teiginiui, oro uostas negali didinti savo pajamų didindamas oro uosto mokesčius. Vokietijos nuomone, taip yra dėl to, kad beveik visos investicijos yra skirtos infrastruktūros priemonėms, kurių atžvilgiu negali būti nustatytas atskiras mokestis.

(126) Be to, Vokietija teigė, kad padengti investicines oro uosto infrastruktūros statybos sąnaudas didinant mokesčius oro uosto naudotojams apskritai yra neįmanoma. Vokietija tvirtino, kad, kadangi oro uosto mokesčius tvirtina federalinės žemės, kurioje yra oro uostas, atitinkama oro uostų priežiūros tarnyba, oro uosto infrastruktūros statybos investicinių sąnaudų negalima oro uostą valdančios įmonės nuožiūra perduoti infrastruktūros naudotojams. Pasak Vokietijos, bet koks papildomas Leipcigo–Halės oro uosto mokesčių didinimas neatitiktų rinkos sąlygų ir nebūtų galimybių užtikrinti, kad oro uostu besinaudojantys oro vežėjai tuos mokesčius mokėtų. Pasak Vokietijos, reikia nepamiršti, kad FLH mokesčiai jau yra didesni negu įprasto rinkos lygio.

(127) Be to, Vokietija tvirtina, kad numatytas pagalbos intensyvumas buvo pagrįstas. Pasak Vokietijos, tik numačius viešojo finansavimo dydį būtų galima užtikrinti, kad būtų investuojama tik tiek, kiek reikia, ir per nustatytą laikotarpį. Vokietija teigė, kad ir Komisijos sprendimų praktika, ir tai, kad nėra nė vieno žinomo atvejo, kai privatūs finansuotojai savo lėšomis būtų finansavę tokias priemones, pakankamai įrodo, kad tokios rūšies regioninio oro uosto infrastruktūros priemonių neįmanoma finansuoti privačiai.

(128) Vokietija tvirtino, kad Komisija pakartotinai ir dažnai patvirtindavo iki 100 % pagalbos intensyvumą. Pasak Vokietijos, kalbant apie investicijas, panašias į nagrinėjamas investicijas, iš Komisijos praktikos matyti, kad tokių investicijų pagalbos intensyvumas turi būti bent 75 %, kad tokios investicijos būtų įmanomos.

(129) Vokietija teigė, kad, kadangi FLH įsteigta siekiant Vokietijos viešųjų interesų, infrastruktūros priemonės nepagrįstos jokiu verslo planu, pelningumo skaičiavimais ar finansinėmis ataskaitomis.

(130) Komisijos prašymu Vokietija pateikė finansavimo spragos skaičiavimus, kurie yra apibendrinti 5 ir 6 lentelėse.

5 lentelė

Finansavimo spragos skaičiavimai. I scenarijus. Investicijos, finansuojamos 2014 m. atliktomis kapitalo injekcijomis

I scenarijus. Investicijos, finansuojamos 2014 m. atliktomis kapitalo injekcijomis	mln. EUR
Diskonto norma (1)	[…] %
FLH Σ grynųjų pinigų srautų grynoji dabartinė vertė 2006–2055 m.	(…)
Investicinių priemonių (M1–M16.2), apie kurias pranešta, grynoji dabartinė vertė (įskaitant į viešosios politikos sritį patenkančias išlaidas)	189,4
Finansavimo spragos grynoji dabartinė vertė	166,9
Pagalbos intensyvumas (2)	88,1 %

(1) Diskonto norma nustatyta taikant kapitalo įkainojimo modelį: $r_e = r_f + ß_i$ (RP)
R_f = bazinė norma = […] % 2005 12 30
$ß_i$ = betaveiksnys = […] 2006 1 1
RP = rizikos priedas prieš apmokestinimą = […] % 2006 1 1.
(2) Finansavimo spragos grynoji dabartinė vertė/investicijų grynoji dabartinė vertė = 166,9 mln. EUR/189,4 mln. EUR = 88,10 %.

6 lentelė

Finansavimo spragos skaičiavimai. II scenarijus. Investicijos, finansuojamos kapitalo injekcijomis, atliekamomis skiriant investicijas

II scenarijus. Investicijos, finansuojamos kapitalo injekcijomis, atliekamomis tuo metu, kai prireikia finansavimo (1)	mln. EUR
Diskonto norma	[…] %
FLH Σ grynųjų pinigų srautų grynoji dabartinė vertė 2006–2055 m.	(…)
Investicinių priemonių (M1–M16.2), apie kurias pranešta, grynoji dabartinė vertė (įskaitant į viešosios politikos sritį patenkančias išlaidas)	189,4
Finansavimo spragos grynoji dabartinė vertė	142,1
Pagalbos intensyvumas (2)	75,00 %

(1) Investavimo laikotarpis atitinka finansavimo kapitalo injekcijomis laikotarpį.
(2) Finansavimo spragos grynoji dabartinė vertė/investicijų grynoji dabartinė vertė = 142,1 mln. EUR/189,4 mln. EUR = 75,00 %.

3.4.6. **Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas**

(131) Kalbant apie netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimą, Vokietija pabrėžė, kad bendra Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros priemonių pusiausvyra būtų teigiama, o pačios priemonės neturėtų netinkamo poveikio valstybių narių prekybai ir konkurencijai. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad nagrinėjamosiomis infrastruktūros priemonėmis neskatinama plėtra, taigi jos neturi poveikio eismo srautų dydžiui. Vokietija atkreipė dėmesį, kad Komisija kituose sprendimuose jau pripažino, jog priemonės, kuriomis dėl jų pobūdžio neskatinama plėtra, neturi reikšmingo poveikio oro uostų konkurencijai.

(132) Vokietija galimus FLH konkurentus suskirstė į tris pagrindines kategorijas: i) arti Leipcigo–Halės oro uosto esantys oro uostai, ii) kiti Vokietijos krovininiai oro uostai ir iii) didieji Sąjungos krovininiai oro uostai.

(133) Kalbant apie arti Leipcigo–Halės oro uosto esančius oro uostus, Vokietija atkreipė dėmesį, kad krovininis oro transportas nėra nė vieno iš tų oro uostų specializacija. Be to, Vokietija teigė, kad nė vienas iš tokių oro uostų kaip Altenburgo–Nobico, Berlyno Brandenburgo, Dresdeno, Erfurto, Hofo, Magdeburgo, Magdeburgo–Kochštedo (Cochstedt) ir Prahos oro uostai iš tikrųjų nekonkuruoja su Leipcigo–Halės oro uostu. Siekdama tai pagrįsti Vokietija teigė, kad kelių iš šių oro uostų geografinis atstumas yra per didelis, oro uostai yra skirtinguose ekonominiuose regionuose, jų pasiekiamumo zona yra gana skirtinga arba oro uostai – labai maži.

(134) Kalbant apie kitus Vokietijos krovininius oro uostus, Vokietija teigė, kad Leipcigo–Halės oro uosto konkurencija yra ribota, nes su Leipcigo–Halės oro uostu konkuruojančiuose pagrindiniuose Vokietijos oro krovinių logistikos centruose (Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Kelno–Bonos) pasiekta pajėgumų riba arba draudžiami naktiniai skrydžiai.

(135) Pasak Vokietijos, konkurenciniu požiūriu šio ir kitų Sąjungos krovininių oro uostų, visų pirma Briuselio ir Vatri, veikla taip pat nesutampa. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad būdamas Europos centre Leipcigo–Halės oro uostas unikaliai aptarnauja tiek Vakarų, tiek Rytų Europą ir kad nei Briuselio, nei Vatri oro uostas negali užtikrinti pakankamos jungties su vis svarbesnėmis tampančiomis Vidurio ir Rytų Europos rinkomis. Kalbant apie Vatri oro uostą, Vokietija atkreipė dėmesį, kad Vatri – labai mažas oro uostas ir kad, pavyzdžiui, 2010 m. oro krovinių Leipcigo–Halės oro uoste buvo daugiau kaip 80 kartų daugiau nei Vatri oro uoste. Be to, pasak Vokietijos, Vatri oro uostas neturi tokių pat gerų jungčių su geležinkelių ir kelių tinklu kaip Leipcigo–Halės oro uostas. Kalbant apie Briuselio oro uostą, Vokietija tvirtino, kad pastaraisiais metais krovinių srautas Leipcigo–Halės oro uoste didėjo, o Briuselio oro uoste per tą patį laikotarpį – sumažėjo. Be to, pasak Vokietijos, Briuselio oro uoste taikomi griežti naktinių skrydžių apribojimai, todėl konkurencija yra ribota.

(136) Be to, Vokietija teigė, kad, priešingai Komisijos nuomonei, visi galimi naudotojai turi vienodas ir nediskriminacines galimybes naudotis oro uosto infrastruktūra. Pasak Vokietijos, pavieniai oro uosto naudotojai negauna jokių nepagrįstų kiekiu grindžiamų nuolaidų. Be to, Vokietijos nuomone, vienodų ir nediskriminacinių galimybių naudotis oro uostu klausimą Komisija jau nagrinėjo savo ankstesniame sprendime dėl Leipcigo–Halės oro uosto finansavimo ([27]).

(137) Taigi Vokietija laikosi nuomonės, kad valstybės pagalba, jeigu ji yra, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

4. **TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (TOLIAU – MFAG)

(138) 2011 m. spalio 26 d. MFAG kartu su FLH pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą. MFAG pastabos iš esmės atitinka Vokietijos pastabas.

4.1.1. **Ekonominės veiklos sąvoka ir viešosios politikos sritis**

(139) MFAG taip pat teigė, kad Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros statyba nėra ekonominė veikla. Vadinasi, pasak MFAG, nagrinėjamasis finansavimas nepatenka į Sutarties 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį. Šiuo atžvilgiu MFAG teigė, kad privatus investuotojas nebūtų vykdęs ir dabar nevykdytų nagrinėjamųjų priemonių. Todėl MFAG teigė, kad nėra oro uostų infrastruktūros rinkos. Šiuo atžvilgiu MFAG dar teigė, kad oro uostai patys negali finansuoti savo infrastruktūros investicijų. MFAG buvo susirūpinusi, kad, taikant valstybės pagalbos taisykles oro uosto infrastruktūrai, sumažėtų investicijų į oro uosto infrastruktūrą.

(140) MFAG taip pat teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostas plėtojamas siekiant viešųjų interesų ir kad oro uosto infrastruktūros finansavimui rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijai netaikomi. Šiuo atžvilgiu MFAG teigė, kad Sąjungoje nėra nė vieno atvejo, kai privatus investuotojas iš savo išteklių statytų arba iš esmės plėtotų oro uostą. Todėl, pasak MFAG, užuot taikiusi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus, Komisija turi vertinti, ar naudotis infrastruktūra atvirai ir be jokios diskriminacijos gali visi jos naudotojai. MFAG taip pat teigė, kad Leipcigo–Halės oro uoste būtent taip ir yra. Taigi, pasak MFAG, infrastruktūros priemonės nebuvo grindžiamos verslo planu arba ilgalaikėmis pelningumo perspektyvomis.

([27]) Sprendimas 2008/948/EB.

(141) Be to, MFAG taip pat paaiškino, kad oro uosto statyba padedama siekti regioninės politikos tikslų ir remti ekonominiu požiūriu mažiau palankų regioną. MFAG pabrėžė, kad tai įprasta valstybės pareiga, kurios negali vykdyti privatūs investuotojai, todėl tai negali būti vertinama taikant valstybės pagalbos taisykles.

(142) MFAG taip pat tvirtino, kad, net jeigu – *quod non* – infrastruktūros finansavimas apskritai būtų ekonominė veikla, nagrinėjamosios priemonės patenka į viešosios politikos sritį, todėl jos nėra valstybės pagalba.

(143) Kalbant apie viešosios politikos srities veiklą, MFAG teigė, kad Komisija turi skirti oro transporto apsaugą nuo išorės grėsmių, oro eismo apsaugą nuo eksploatacinės rizikos ir trečiųjų šalių apsaugą nuo orlaivių keliamų su jų eksploatavimu susijusių pavojų. Šiuo atžvilgiu MFAG teigė, kad apsauga nuo eksploatacinės rizikos ir trečiųjų šalių teisių apsauga turėtų būti laikoma viešosios politikos srities dalimi. MFAG teigė, kad Komisija savo sprendimų priėmimo praktikoje jau buvo nustačiusi, kad priemonės, susijusios su priešgaisrine apsauga, oro navigacijos ir skrydžiu valdymu, visų pirma Vokietijos meteorologijos tarnyba (vok. *Deutscher Wetterdienst*) ir Vokietijos oro navigacijos tarnyba (vok. *Deutsche Flugsicherung*), patenka į viešosios politikos sritį.

4.1.2. **FLH akcininkų paskolų atitiktis rinkos sąlygoms**

(144) Pasak MFAG, akcininkų paskolos suteiktos rinkos sąlygomis. MFAG teigė, kad reikėtų atsižvelgti į reitingus, kuriuos *Nord LB* ir *Deutsche Kreditbank AG* nustatė bendrovei MFAG. Šiuo atžvilgiu MFAG paaiškino, kad *Nord LB* ir *Deutsche Kreditbank AG* nustatė, kad bendrovės MFAG ir FLH yra priskirtinos prie […] reitingų kategorijos, o vidutinė įsipareigojimų neįvykdymo tikimybė yra […] % MFAG taip pat paaiškino, kad […] reitingų kategorija yra panaši į *Standard&Poor's* […]–[…], *Moody's* […]–[…] ir *Fitch* […]–[…] išorės reitingų kategorijas.

(145) MFAG dar teigė, kad FLH akcininkų paskolos yra taip pat užtikrintos dideliais įkaitais. Be to, MFAG paaiškino, kad FLH paskolos bus naudojamos investicijoms į tvarią infrastruktūrą finansuoti. MFAG taip pat paaiškino, kad FLH turtas niekam neįkeistas (vok. *Grundpfandrechte*). Todėl MFAG laikosi nuomonės, kad, atsižvelgiant į gerą reitingą ir aukštą užtikrinimo įkaitu lygį, turėtų būti nustatyta ne didesnė negu […] bazinių punktų rizikos marža.

(146) Kadangi nustatytos FLH paskolų rizikos maržos yra […]–[…] bazinių punktų, MFAG laikosi nuomonės, kad paskolos suteiktos rinkos sąlygomis ir nėra jokios valstybės pagalbos.

4.1.3. **Pagalbos suderinamumas**

(147) MFAG laikosi nuomonės, kad bet kuriuo atveju kapitalo injekcijos būtų suderinamos su vidaus rinka.

(148) MFAG teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostas daro labai svarbų teigiamą poveikį regiono užimtumui, nes tiesiogiai oro uoste yra 5 100 (įskaitant MFAG, oro vežėjų, restoranų, aprūpinimo maistu ir gėrimais įmonių, valdžios institucijų ir kitų įmonių darbuotojus), o netiesiogiai – apie 8 100 darbuotojų.

(149) Bet to, MFAG pabrėžė, kad, atsižvelgiant į pasiektą pajėgumų ribą ir naktinių skrydžių apribojimą kituose oro uostuose (pavyzdžiui, Frankfurto prie Maino, Miuncheno, Berlyno, Diuseldorfo ir Hamburgo), Leipcigo–Halės oro uostui tenka svarbus vaidmuo mažinant perkrovą tuose kituose Vokietijos oro uostuose, taigi padedama visoje Vokietijoje užtikrinti tiekimo saugumą.

(150) Kalbant apie nediskriminacinį oro uosto mokesčių pobūdį, MFAG teigė, kad Leipcigo–Halės oro uosto mokesčių sąrašas nėra palankus tik vienam oro vežėjui, nes visiems oro vežėjams nustatyti tokie pat tūpimo mokesčiai. Taigi, pasak MFAG, infrastruktūra visi jos naudotojai naudojasi vienodai ir be diskriminacijos.

(151) Kalbant apie pagalbos būtinybę ir skatinamąjį poveikį, MFAG teigė, kad priemonės nebūtų įgyvendintos be akcininkų paskolų arba kapitalo injekcijų. Pasak MFAG, bendra 225,6 mln. EUR investicijų suma yra du ar tris kartus didesnė už MFAG vidutinę apyvartą ir daugiau kaip penkis kartus didesnė už FLH vidutinę metinę apyvartą laikotarpiu, kuriuo buvo priimti sprendimai dėl infrastruktūros projektų. Pasak MFAG, tai, kad priemonės jau iš dalies įgyvendintos, nepaneigia skatinamojo poveikio, nes šios priemonės buvo įgyvendintos tik viešiesiems akcininkams (jie taip pat paskolomis suteikė tarpinį finansavimą) priėmus sprendimus ir gavus jų finansines garantijas.

(152) MFAG teigė, kad nagrinėjamosios priemonės neigiamai neiškraipė konkurencijos. Be to, MFAG laikėsi nuomonės, kad nedaromas neigiamas poveikis Briuselio arba Vatri oro uostui. Pasak MFAG, Briuselio oro uostui nustatytas naktinių skrydžių apribojimas, dėl to DHL nusprendė ilguoju laikotarpiu persikelti į Leipcigo–Halės oro uostą. Kalbant apie Vatri, MFAG teigė, kad, remiantis spaudos straipsniais, šiame oro uoste krovininė veikla tėra labai ribota (tik maždaug 5–6 skrydžiai per savaitę).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) ADV savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą atsiuntė 2011 m. spalio 27 d. ADV pastabos visiškai atitinka MFAG pastabas. ADV atkreipė dėmesį į tai, kad Leipcigo–Halės oro uostas yra svarbus regioninei plėtrai.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 28 d. raštu.

(155) DFS teigė, kad M3–M8 ir M10 infrastruktūros projektai (žr. 2 lentelę) padeda užtikrinti saugų ir sklandų oro eismo valdymą Leipcigo–Halės oro uoste. Šiuo atžvilgiu DFS nurodė, kad įgyvendinus M3 priemonę sumažintas spaudimas riedėjimo takams ir magistralę kertantiems tiltams, skubiai reikėjo įgyvendinti M5 priemonę norint užtikrinti, kad nebūtų riedėjimo kliūčių pietinėje oro uosto dalyje, M8 priemonė buvo naudinga gelbėjimo oro transportu ir ekstremaliųjų situacijų operacijoms. DFS taip pat tvirtino, kad M10 priemonė bus naudinga DFS veiklai, vykdomai pagal Oro transporto įstatymo (vok. *Luftverkehrsgesetz*, toliau – *LuftVG*), 29b straipsnio 2 dalį, kuria siekiama apsaugoti visuomenę nuo pernelyg didelio triukšmo.

4.4. MFAG IR (ARBA) FLH AKCININKAI

4.4.1. **Šiaurės Saksonijos apskritis**

(156) Šiaurės Saksonijos apskritis savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 27 d. raštu.

(157) Šiaurės Saksonijos apskritis teigė, kad oro uostas yra svarbi varomoji regiono ekonominės plėtros ir užimtumo jėga. Be to, Šiaurės Saksonijos apskritis atkreipė dėmesį į tai, kad dėl istorinių priežasčių oro uostui labiau reikia papildomų investicijų negu kitiems Vokietijos oro uostams. Šiaurės Saksonijos apskritis teigė, kad į viešosios politikos sritį patenkančios veiklos sąvoka turi būti aiškinama plačiau.

(158) Šiaurės Saksonijos apskritis taip pat teigė, kad oro uosto mokesčių nepakanka būtinoms investicijoms finansuoti. Jos nuomone, planuojamos kapitalo injekcijos turėjo skatinamąjį poveikį. Savo pastabų pabaigoje Šiaurės Saksonijos apskritis nurodė, kad, be finansavimo, oro uostas nebūtų galėjęs įgyvendinti infrastruktūros projekto.

4.4.2. **Dresdeno miestas**

(159) Dresdeno miestas, smulkusis MFAG akcininkas, savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 28 d. Dresdeno miesto pastabos atitiko MFAG ir Šiaurės Saksonijos apskrities pastabas.

(160) Dresdeno miestas teigė, kad oro uostas yra didžiausias darbdavys regione, tiesiogiai suteikiantis darbą 5 100 darbuotojų. Taigi Dresdeno miestas pabrėžė, kad oro uostas yra svarbi varomoji ekonominė regiono jėga. Be to, Dresdeno miestas tvirtino, kad dėl naktinių skrydžių leidimo Leipcigo–Halės oro uostui tenka svarbus vaidmuo mažinant spūstis kituose Vokietijos oro uostuose.

(161) Dresdeno miestas teigė, kad oro uosto infrastruktūros investicinės sąnaudos negali būti visiškai finansuotos oro uosto naudotojams taikomais oro uosto mokesčiais. Dresdeno miestas taip pat teigė, kad praeityje oro uostų plėtra paprastai būdavo finansuojama viešosiomis lėšomis. Be to, pasak Dresdeno miesto, Vokietijoje oro uostus valdančios įmonės negali laisvai nustatyti oro uosto mokesčių, nes juos turi oficialiai patvirtinti valdžios institucijos.

(162) Dresdeno miestas taip pat teigė, kad infrastruktūros priemonės Leipcigo–Halės oro uoste neturi netinkamo poveikio vidaus rinkai, nes visi konkuruojantys Vokietijos ir užsienio oro uostai beveik pasiekė savo pajėgumų ribą, o Vatri oro uostas beveik nevykdo veiklos.

4.4.3. **Leipcigo miestas**

(163) 2011 m. spalio 28 d. Komisija gavo MFAG akcininko Leipcigo miesto pastabas. Leipcigo miesto pastabos visiškai atitiko Dresdeno miesto ir MFAG pastabas.

4.5. ORO KROVINIŲ EKSPEDITORIAI IR SKUBIŲ SIUNTŲ PRISTATYMO BENDROVĖS

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

(164) 2011 m. spalio 27 d. savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą pateikė Leipcigo–Halės oro uoste veikianti oro krovinių bendrovė EAT. EAT teigė, kad yra bendrovės *Deutsche Post AG* 100 % patronuojamoji bendrovė, o Leipcigo–Halės oro uostas – jos pagrindinis logistikos centras.

(165) EAT teigė, kad, kiek jai žinoma, visi galimi naudotojai turi vienodas ir nediskriminacines galimybes naudotis infrastruktūra. EAT dar paaiškino, kad tai visų pirma užtikrinama visiems naudotojams taikoma skaidria kainodaros sistema.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) *Lufthansa Cargo* savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 26 d. Jos pastabos visiškai atitinka EAT pastabas. *Lufthansa Cargo* patvirtino, kad visi galimi naudotojai turi vienodas ir nediskriminacines galimybes naudotis infrastruktūra.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) *Emons Spedition* savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 18 d. *Emons* pastabos visiškai atitinka EAT pastabas. *Emons* pabrėžė, kad oro uosto infrastruktūros gerinimo viešasis finansavimas labai svarbus oro uostams ir oro uostų naudotojams.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) *Spero Logistics Europe* savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 28 d. *Spero* pastabos visiškai atitinka EAT ir *Emons Spedition* pastabas.

(169) *Spero* taip pat tvirtino, kad krovininiam oro transportui itin svarbu leidimas vykdyti naktinius skrydžius. *Spero* paaiškino, kad nusprendė vykdyti savo veiklą iš Leipcigo–Halės oro uosto dėl jo geros geografinės padėties (oro uostas yra Europos viduryje, teikia galimybių patekti į didžiausią Europos rinką, vykdo skrydžius į Aziją per trumpesnį laiką).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Vokietijos ir Rusijos ekonominis aljansas)**

(170) 2011 m. spalio 25 d. *Deutsch Russische Wirtschaftsallianz* (toliau – *Wirtschaftsallianz*) teigė, kad oro uosto plėtra labai svarbi ekonomikos augimui regione.

(171) *Wirtschaftsallianz* teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostas yra svarbus įgyvendinant projektą SALIS, skirtą specialiajam transportui, kuris yra būtinas NATO operacijoms Afganistane. *Wirtschaftsallianz* tvirtino, kad sąlygos šiam projektui įgyvendinti dabar yra tik Leipcige. *Wirtschaftsallianz* taip pat paaiškino, kad tai visų pirma susiję su saugumo reikalavimais pagal NATO direktyvas, leidimu vykdyti skrydžius visą parą ir visą savaitę, 3 000 m ilgio kilimo ir tūpimo takais, pakankamomis laikymo ir pakrovimo vietomis ir SALIS projekte naudojamų rusiškų orlaivių techninės priežiūros galimybėmis.

4.5.6. **Kiti krovinių ekspeditoriai ir asociacijos**

(172) Komisija taip pat gavo *Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, JET-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic* ir *Volga-Dnepr* pastabas. Jų pastabos visiškai atitiko EAT pastabas, buvo pabrėžta Leipcigo–Halės oro uosto svarba regiono plėtrai ir pasiekiamumui.

4.6. KELEIVINIO ORO TRANSPORTO BENDROVĖS IR TURIZMO ASOCIACIJOS

4.6.1. **Germanwings**

(173) Bendrovės *Deutsche Lufthansa AG* patronuojamoji bendrovė *Germanwings* savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 26 d.

(174) *Germanwings* teigė, kad oro uosto infrastruktūros statyba ir plėtra negali būti visiškai finansuojama iš oro uosto mokesčių. *Germanwings* paaiškino, kad labai didelė sprendime pradėti tyrimą nurodytų priemonių dalis yra susijusi su skrydžių saugos priemonėmis arba priemonėmis, kuriomis įgyvendinamos saugos taisyklės. *Germanwings* taip pat teigė, kad šios priemonės nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių sferą.

(175) *Germanwings* pabrėžė, kad Komisija turėtų atsižvelgti į specifinę Leipcigo–Halės oro uosto padėtį ir į tai, kad Vokietijai susijungus oro uosto infrastruktūrai trūko investicijų.

(176) Be to, *Germanwings* teigė, kad Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūra be jokios diskriminacijos gali naudotis visi galimi naudotojai ir nė vienam oro vežėjui netaikoma *de facto* lengvatinė tvarka.

4.6.2. **Kiti oro vežėjai ir turizmo asociacijos**

(177) Komisija taip pat gavo *Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband* ir *Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft* pastabas. Jų pastabos visiškai atitiko *Germanwings* pastabas.

4.7. ARTI ORO UOSTO ESANČIOS ĮMONĖS IR ASOCIACIJOS

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

(178) BMW savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 27 d. raštu.

(179) BMW teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostas yra svarbus vietos pramonei ir turi teigiamą išorės poveikį regionui ir jame įsteigtoms įmonėms. BMW taip pat teigė, kad Komisija turėtų atsižvelgti į investicijų trūkumą Leipcigo–Halės oro uoste prieš Vokietijai susijungiant. Atsižvelgdama į oro uosto svarbą regionui BMW mano, kad viešasis finansavimas turėtų būti laikomas suderinamu.

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

(180) EADS savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą pateikė 2011 m. spalio 27 d. raštu.

(181) EADS nurodė, kad Leipcigo–Halės oro uostas – labai svarbus regiono ekonomikai ir kad tai buvo vienas pagrindinių veiksnių, lėmusių EADS sprendimą savo patronuojamąją įmonę steigti šiame regione.

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

(182) Energija prekiaujanti bendrovė EEX, kurios būstinė yra Leipcige, savo pastabas pateikė 2011 m. spalio 27 d.

(183) EEX teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostas labai svarbus regionui ir EEX darbuotojams. EEX taip pat teigė, kad nemato jokių galimybių vietoj FLH naudotis bet kuriuo kitu Europos oro uostu.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Halės–Desau prekybos ir pramonės rūmai] (toliau – IHK)**

(184) IHK savo pastabas pateikė 2014 m. spalio 26 d.

(185) IHK teigė, kad dėl konkurencijos Sąjungos oro uostų rinkoje atsiranda teigiama sąveika. Šiuo atžvilgiu IHK teigė, kad infrastruktūros gerinimas vienoje vietoje turi teigiamą poveikį ir kitiems oro uostams. Šiuo požiūriu IHK taip pat teigė, kad vyrauja teigiamas Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros programos poveikis tinklui. IHK nuomone, reikia atsižvelgti į regiono struktūrinį silpnumą ir investicijų trūkumą Rytų Vokietijoje. Galiausiai IHK teigė, kad, be pradinių viešųjų investicijų, tolesnės didelės privačiojo sektoriaus investicijos būtų neįmanomos.

4.7.5. **Kitos asociacijos**

(186) Komisija taip pat gavo *Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland* ir *Leipziger Messe* pastabas. Šios pastabos visiškai atitiko BMW ir EADS pastabas.

4.8. ŠKOIDICO GYVENTOJŲ KOVOS SU TRIUKŠMU INICIATYVA

(187) Piliečių iniciatyvos atstovai savo pastabas pateikė 2011 m. rugpjūčio 24 d.

(188) Piliečių iniciatyvos atstovai teigė, jog jos nariai pastebėjo, kad pietiniu kilimo ir tūpimo taku beveik išskirtinai naudojasi bendrovė DHL. Pasak piliečių iniciatyvos atstovų, DHL beveik vienintelė naudojosi oro uosto pietryčiuose esančiu kilimo ir tūpimo taku. Iniciatyvos atstovai paaiškino, kad, atsižvelgiant į tai, kad infrastruktūra intensyviai naudojasi DHL, negalima manyti, kad investicijos yra susijusios su keleiviniu transportu.

5. VOKIETIJOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

(189) Vokietija savo pastabas pradėjo nurodydama, kad pastabas pateikusios 34 trečiosios šalys palaiko priemonių, apie kurias pranešta, įgyvendinimą.

(190) Vokietija teigė, kad trečiųjų šalių pastabomis patvirtinamas jos požiūris, kad nagrinėjamosios infrastruktūros priemonės patenka į viešosios politikos sritį. Šiomis aplinkybėmis Vokietija pabrėžė, jog DFS akcentavo, kad M3–M8 ir M10 priemonės yra įgyvendintos vykdant valstybines pareigas. Vokietija taip pat pabrėžė, kad daug trečiųjų šalių tvirtino, jog valstybės pagalbos taisyklės nagrinėjamosioms priemonėms netaikytinos.

(191) Be to, Vokietija nurodė, jog iš pastabų aiškiai matyti, kad viešasis finansavimas atitinka Sutarties 107 straipsnio 3 dalyje nustatytus kriterijus. Vokietija teigė, kad visų pirma miestai, vietos valdžios institucijos ir prekybos rūmai, taip pat regione esančios įmonės pabrėžė ekonominę ir regioninę oro uosto svarbą. Pasak Vokietijos, dėl to neabejotina, kad oro uosto statyba ir eksploatacija siekiama aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo. Be to, Vokietija tvirtino, kad trečiųjų šalių pastabomis taip pat patvirtintas viešojo finansavimo būtinumas ir proporcingumas.

(192) Kalbant apie galimą neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, Vokietija nurodė, kad nei Vatri, nei Briuselio oro uostas nepateikė pastabų dėl sprendimo pradėti tyrimą. Pasak Vokietijos, iš to matyti, kad nė vienam iš šių oro uostų nekyla susirūpinimas dėl kokio nors neigiamo nagrinėjamųjų priemonių poveikio. Vokietija nurodė, kad tokį požiūrį palaikė ir kitos trečiosios šalys, pavyzdžiui, *Lufthansa Cargo*, *Austrian Airlines*, *Germanwings* ir *Jade Cargo*. Vokietija dar teigė, kad *Alltours*, *Deutscher Reise Verband*, *BARING* ir *Aircargo Club Deutschland* taip pat tvirtino, jog pasiekiamumo zonoje konkurenciniu požiūriu Leipcigo–Halės oro uostas ir Briuselio ar Vatri oro uosto veikla nesutampa.

(193) Kalbant apie vienodų ir nediskriminacinių galimybių naudotis oro uostu reikalavimą, Vokietija nurodė, kad trečiųjų šalių pastabomis patvirtinama, kad oro uosto mokesčiai nustatyti be jokios diskriminacijos.

6. VERTINIMAS

(194) Remiantis Sutarties 107 straipsnio 1 dalimi, *valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.*

(195) Turi būti laikomasi visų sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų kriterijų. Todėl, norint nustatyti, ar nagrinėjamosios priemonės yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, tos priemonės turi atitikti šias sąlygas:

a) būti teikiamos valstybės arba iš valstybės išteklių,

b) sudaryti palankesnes sąlygas tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai,

c) iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją,

d) daryti neigiamą poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

6.1. ĮMONĖS IR EKONOMINĖS VEIKLOS SĄVOKA

6.1.1. **Įmonės sąvoka**

(196) Kalbant apie valstybės pagalbos buvimą ar kitokias apraiškas, būtina pirma nustatyti, ar gavėjas vykdo ekonominę veiklą ir ar dėl to gali būti laikomas įmone pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį ([28]).

([28]) 1998 m. birželio 18 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, ir 2000 m. rugsėjo 12 d. Sprendimas *Pavlov*, sujungtos bylos C180/98–184/98, Rink. p. I-6451.

(197) Šiuo atžvilgiu Vokietija teigė, kad įmonės sąvoka, kaip ji suprantama pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, netaikoma oro uostams, bent jau kalbant apie regioninio oro uosto infrastruktūros finansavimą. Vokietija laikėsi nuomonės, kad tokios infrastruktūros statyba yra ne ekonominė veikla, o bendroji priemonė, kuria siekiama transporto, ekonominės ir regioninės politikos tikslų. Be to, Vokietija tvirtino, kad oro uosto infrastruktūros statyba nėra ekonominė veikla, nes privatus investuotojas tokios veiklos nesiimtų. Vokietija dar tvirtino, kad oro uostai patiria didesnes negu vidutines fiksuotąsias išlaidas, susijusias su infrastruktūra, įranga ir eksploatacija. Be to, jų veiksmų laisvę riboja griežtos teisinės prievolės ir sąlygos. Vokietija taip pat teigė, kad nuorodos į sprendimą *Aéroports de Paris* ir sprendimą dėl Leipcigo–Halės oro uosto yra neaktualios vertinant nagrinėjamąsias priemones. Kalbant apie sprendimą *Aéroports de Paris*, Vokietija teigė, kad sprendimas yra susijęs su oro uosto eksploatacija, o ne su oro uosto infrastruktūros statyba. Be to, Vokietija laikėsi nuomonės, kad sprendime *Aéroports de Paris* neaiškinama įmonės sąvoka pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, sprendimas susijęs tik su draudimo piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi pagal Sutarties 102 straipsnį pažeidimu. Kalbant apie sprendimą dėl Leipcigo–Halės oro uosto, Vokietija laikėsi nuomonės, kad Bendrojo Teismo sprendimas teismų praktikoje neturi jokio poveikio kaip precedentinis sprendimas, nes dėl jo pateiktas apeliacinis skundas.

(198) Kalbant apie įmonės sąvoką, reikia atkreipti dėmesį, kad Teisingumo Teismo praktikoje nusistovėjusi įmonių, kaip bet kokio juridinio statuso ar nuosavybės formos ir bet kokiu būdu finansuojamų subjektų, vykdančių ekonominę veiklą, samprata ([29]). Bet kokia veikla, susijusi su prekių tiekimu ir paslaugų teikimu rinkoje, yra ekonominė veikla ([30]). Ekonominis veiklos pobūdis nepriklauso nuo to, ar veikla yra pelninga ([31]).

(199) Sprendime *Aéroports de Paris* ([32]) Teismas konstatavo, kad ir oro uosto eksploatavimas, apimantis oro uosto paslaugų teikimą oro vežėjams ir įvairiems paslaugų teikėjams, yra ekonominė veikla. Bendrasis Teismas sprendime dėl Leipcigo–Halės oro uosto ([33]) išaiškino, kad oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, kurios neatskiriama dalis – oro uosto infrastruktūros statyba.

(200) Komisija primena, kad Bendrasis Teismas sprendime dėl Leipcigo–Halės oro uosto konstatavo, kad nuo 2000 m. galimybė valstybės pagalbos taisykles taikyti oro uostų infrastruktūros finansavimui nebegali būti atmetama ([34]). Todėl nuo sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi valstybės pagalbos kontrolės sričiai priskiriama veikla.

(201) Bendrasis teismas sprendime dėl Leipcigo–Halės oro uosto nustatė, kad nesvarbu, ar oro uosto infrastruktūros statyba arba plėtra siekiama regioninės, ekonominės ar transporto politikos tikslų. Remiantis nusistovėjusia teismo praktika, nesvarbu, kokių tikslų siekiama konkrečiomis priemonėmis, svarbiau – koks jų poveikis ([35]).

(202) Be to, Bendrasis Teismas savo sprendime dėl Leipcigo–Halės oro uosto patvirtino, kad oro uosto infrastruktūros rinkos egzistavimą įrodo tai, kad Leipcigo–Halės oro uostas su kitais regioniniais oro uostais, visų pirma Vatri (Prancūzija) ir Briuselio (Belgija), konkuravo dėl DHL Europos oro krovinių logistikos centro.

([29]) Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 2.1 dalį ir susijusius Teismo sprendimus, visų pirma 2000 m. rugsėjo 12 d. Sprendimą *Pavlov ir kiti*, sujungtos bylos C-180/98–C-184/98, Rink. p. I-6451, bet taip pat žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *Cassa di Risparmio di Firenze ir kiti*, C-222/04, Rink. p. I-289, 2006 m. liepos 11 d. Sprendimą *FENIN prieš Komisiją*, C-205/03 P, Rink. p. I-6295, ir 2008 m. liepos 1 d. Sprendimą *MOTOE*, C-49/07, Rink. p. I-4863.

([30]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. 2599, 7 punktas; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktas; 2000 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Pavlov ir kiti* 75 punktas.

([31]) 1980 m. spalio 29 d. Sprendimo *Van Landewyck*, sujungtos bylos 209/78–215/78 ir 218/78, Rink. p. 3125, 88 punktas, 1995 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *FFSA ir kiti*, C-244/94, Rink. p. I-4013, 21 punktas ir 2008 m. liepos 1 d. Sprendimo *MOTOE*, C-49/07, Rink. p. I-4863, 27 ir 28 punktai.

([32]) 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929, patvirtinto 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu, C-82/01, Rink. p. I-9297, 75–79 punktai.

([33]) 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Mitteldeutsche Flughafen AG ir Flughafen Leipzig Halle GmbH prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, (toliau – sprendimas dėl Leipcigo–Halės oro uosto), Rink. p. II-1311, visų pirma 93 ir 94 punktai; patvirtinta 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimu *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig/Halle prieš Komisiją*, C-288/11 P, dar nepaskelbtas.

([34]) Žr. Sprendimo dėl Leipcigo-Halės oro uosto 106 punktą.

([35]) Sprendimo dėl Leipcigo–Halės oro uosto 102 ir tolesni punktai.

(203) Remiantis teismo praktika, vertinant oro uostą valdančios įmonės ekonominį veiklos pobūdį, kiek tai susiję su infrastruktūros plėtros priemonės finansavimu viešosiomis lėšomis, taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad nėra priežasčių infrastruktūros statybos ar plėtros veiklos atsieti nuo vėlesnio tos infrastruktūros naudojimo ([36]).

(204) Be to, Bendrasis Teismas sprendime dėl Leipcigo–Halės oro uosto nustatė, kad [k]ilimo ir tūpimo takai sudaro esminius elementus ekonominei oro uosto valdytojo veiklai. Pavyzdžiui, kilimo ir tūpimo takų statybos leidžia oro uostui vykdyti savo pagrindinę ūkinę veiklą arba, kai statomas papildomas arba plečiamas jau veikiantis takas, ją plėsti.

(205) Atsižvelgdama į 196–204 konstatuojamosiose dalyse cituotus Teismo sprendimus, Komisija atkreipia dėmesį, kad infrastruktūrą, dėl kurios parengtas šis sprendimas, tiesiogiai komerciniu pagrindu eksploatuos oro uostą valdanti įmonė FLH arba ta infrastruktūra bus netiesiogiai palaikomas viso oro uosto komercinis eksploatavimas.

(206) Šiuo atžvilgiu Komisija pareiškia, kad, remiantis Vokietijos teise, visų pirma […], oro uostą valdanti įmonė turi nustatyti mokesčius, o tada juos teikti tvirtinti Federalinei transporto ministerijai. Komisija atkreipia dėmesį, kad oro uosto mokesčius nustato oro uostą valdančios įmonės, laikydamosi teisės aktais nustatytų apribojimų, kad oro uosto naudotojai nebūtų diskriminuojami ir kad būtų išvengta galimo piktnaudžiavimo dominuojančia oro uostą valdančios įmonės padėtimi. Tačiau Komisija mano, kad tai netrukdo oro uostus valdančioms įmonėms oro uosto mokesčių dydį nustatyti atsižvelgiant į būtinas investicijas ir jų sąnaudas. Tai visų pirma patvirtinama […] ir […] reikalavimais.

(207) Komisija taip pat pabrėžia, kad dėl infrastruktūros, kuriai taikomas šis sprendimas, statybos ir plėtros FLH galės padidinti savo, kaip Leipcigo–Halės oro uostą valdančios įmonės, pajėgumus ir išplėsti ekonominę veiklą. Oro uostą valdanti įmonė FLH teikia oro uosto paslaugas už pinigus, gaunamus visų pirma iš oro uosto mokesčių, tačiau taip pat ji gauna kitų pajamų, susijusių su infrastruktūros eksploatavimu ir papildomų paslaugų teikimu, pavyzdžiui, angarų nuomos, ir tai turėtų būti laikoma atlygiu už suteiktas paslaugas.

(208) Taigi Komisija mano, kad infrastruktūra, kuriai taikomas šis sprendimas, yra komerciniu požiūriu tinkama naudoti infrastruktūra. Vadinasi FLH yra įmonė, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje.

6.1.2. **Į viešosios politikos sritį patenkanti veikla**

(209) Tačiau nebūtinai visa oro uosto veikla yra ekonominio pobūdžio ([37]). Kadangi subjekto priskyrimas prie įmonių kategorijos visada susijęs su konkrečia veikla, būtina atskirti tam tikro oro uosto vykdomos veiklos rūšis ir nustatyti šios veiklos ekonominio pobūdžio mastą. Jeigu oro uostas vykdo ir ekonominę, ir neekonominę veiklą, jis turi būti laikomas įmone tik ekonominės veiklos vykdymo atžvilgiu.

(210) Teismas yra nusprendęs, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir paprastai nėra įtrauktina į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį ([38]). Oro uoste vykdoma veikla (pavyzdžiui, oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, gaisrų gesinimas ir veikla, susijusi su civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtos veikos) ir investicijos į tokiai veiklai vykdyti reikalingą infrastruktūrą ir įrangą paprastai yra neekonominio pobūdžio ([39]).

([36]) 2006 m. liepos 11 d. Sprendimo *FENIN prieš Komisiją*, C-205/03P, Rink. p. I-6295, 88 punktas ir Sprendimo dėl Leipcigo–Halės oro uosto 95 punktas.

([37]) Žr. Sprendimo dėl Leipcigo-Halės oro uosto 98 punktą.

([38]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. 2599, 7 ir 8 punktai; 1988 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Rink. p. 2479, 18 punktas.

([39]) Žr. visų pirma 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, Rink. p. I-43, 30 punktą ir 2009 m. kovo 26 d. Sprendimo *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07 P, Rink. p. I-2207, 71 punktą.

(211) Viešasis tokios neekonominio pobūdžio veiklos finansavimas nėra valstybės pagalba, bet jis turi būti susijęs tik su tos veiklos išlaidų kompensavimu ir negali būti naudojamas kitai veiklai finansuoti ([40]). Bet kokios galimos valdžios institucijų išmokėtos kompensacijos permokos neekonominės veiklos išlaidoms kompensuoti gali būti laikomos valstybės pagalba. Be to, jeigu oro uostas greta savo ekonominės veiklos vykdo neekonominę veiklą, siekiant išvengti viešojo sektoriaus lėšų perskirstymo tarp neekonominio pobūdžio veiklos ir ekonominės veiklos, reikia atskirti abiejų rūšių veiklos išlaidų apskaitą.

(212) Dėl neekonominio pobūdžio veiklos finansavimo viešojo sektoriaus lėšomis neturi būti nederamai diskriminuojami oro uostai. Iš tiesų, pagal nusistovėjusią teismo praktiką valdžios institucijos, sudarydamos sąlygas, kad įmonėms nereikėtų padengti su jų vykdoma ekonomine veikla susijusių išlaidų, suteikia joms pranašumą ([41]). Todėl, jei pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad vieni civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias išlaidas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos išlaidos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonominio pobūdžio veikla.

(213) Todėl, atsižvelgdama į 209–212 konstatuojamąsias dalis, Komisija turi analizuoti Leipcigo–Halės oro uoste įgyvendinamų infrastruktūros priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, pobūdį.

(214) Vokietija tvirtino, kad M1–M11 priemonės, apie kurias pranešta, yra susijusios su veikla, patenkančia į viešosios politikos sritį, taigi šios veiklos finansavimas griežtai apribotas ir tik toks, kokio reikia šių priemonių išlaidoms padengti. Taigi Vokietija laikėsi nuomonės, kad šios išlaidos nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių sferą. Šiuo atžvilgiu Vokietija tvirtino, kad M1–M11 priemonės patenka į vieną iš šių kategorijų:

i) priemonės, kuriomis užkertamas kelias neteisėtiems veiksmams civilinės aviacijos srityje ([42]) ir kurioms taikomas Vokietijos oro erdvės saugumo įstatymas (vok. *Luftsicherheitsgesetz*, toliau – *LuftSiG*), visų pirma jo 8 straipsnis;

ii) priemonės, susijusios su eksploatacine sauga, kurioms taikomas Oro eismo licencijavimo nuostatų (vok. *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, toliau – *LuftVZO*) 45 straipsnis; arba

iii) priemonės, susijusios su trečiųjų šalių apsauga nuo oro transporto rizikos, susijusios su eksploatavimu, (pavyzdžiui, triukšmo taršos).

(215) Kalbant apie priemones, susijusias su eksploatacine sauga, Komisija mano, kad saugios eksploatacijos užtikrinimas oro uoste yra įprasta oro uosto eksploatavimo ekonominės veiklos dalis ([43]). Šiomis aplinkybėmis reikia pažymėti, kad su teisės aktais nustatytais reikalavimais ir standartais susijusios išlaidos taip pat negali būti laikomos patenkančios į viešosios politikos sritį. Išsamiau apžvelgusi atskiras veiklos rūšis ir išlaidas Komisija daro išvadą, kad priemonės, skirtos užtikrinti oro uosto eksploatacinę saugą, nėra veikla, patenkanti į viešosios politikos sritį. Bet kuri tam tikroje rinkoje veikianti įmonė turi užtikrinti įrenginių saugą (oro uostams tai, pavyzdžiui, yra kilimo ir tūpimo takai, riedėjimo takai ir peronai), tokia įmonė taip pat turi užtikrinti atitiktį teisės aktais nustatytiems standartams.

(216) Kalbant apie kilimo ir tūpimo takus, riedėjimo takus ir peronus, Komisija mano, kad tai yra esminiai ekonominės veiklos, kurią vykdo oro uostą valdanti įmonė, elementai. Nutiesusi kilimo ir tūpimo takus, riedėjimo takus, įrengusi peronus oro uostą valdanti įmonė gali vykdyti savo pirminę ekonominę veiklą.

(217) Kalbant apie priemones, kurioms taikomas *LuftSiG* 8 straipsnis, skrydžių valdymas, meteorologinių paslaugų teikimas ir ugniagesių komandos darbas gali iš esmės būti laikoma veikla, patenkančia į viešosios politikos sritį.

([40]) 1997 m. kovo 18 d. Sprendimas *Cali & Figli prieš Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Rink. p. I-1547. 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/02 „Oro eismo saugumas: išlaidų, susijusių su 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktais, kompensavimas“ (OL C 148, 2003 6 25, p. 7). 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas Nr. 438/02 „Subsidijos uostų valdytojams, skirtos valdžios institucijos užduotims vykdyti“ (OL C 284, 2002 11 21, p. 2).

([41]) Žr., be kita ko, 2005 m. kovo 3 d. Sprendimo *Wolfgang Heiser prieš Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Rink. p. I-01627, 36 punktą ir jame minimus Teismo sprendimus.

([42]) 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles (OL L 355, 2002 12 30, p. 1).

([43]) 2014 m. vasario 20 d. Komisijos sprendimo Nr. SA.35847 (2012/N) dėl Čekijos valstybės pagalbos Ostravos oro uostui, dar nepaskelbto OL, 16 konstatuojamoji dalis.

(218) Kalbant apie taikytiną teisinę sistemą, Vokietija teigė, kad nėra teisinių taisyklių, kuriomis būtų griežtai nustatyta, kad ugniagesių komandos išlaidos turi būti priskirtos oro uostą valdančiai įmonei. Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad ugniagesių komandos išlaidų atlyginimas patenka į federalinės žemės (vok. *Länder*) teisinės kompetencijos sritį ir kad šias išlaidas paprastai atlygina atitinkamos regioninės valdžios institucijos. Atlyginama tik šioms išlaidoms padengti būtina dalis.

(219) Kalbant apie skrydžių valdymą ir meteorologines paslaugas, Komisija atkreipia dėmesį, kad *LuftVG* 27 straipsnio d ir f punktuose nustatyta, jog su *LuftVG* 27 straipsnio c punktu susijusias išlaidas keliuose konkrečiuose oro uostuose dengia valstybė. Išlaidos gali būti dengiamos oro uostų, kurie atitinka *pripažintų oro uostų* kriterijus pagal *LuftVG* 27 straipsnio d ir f punktus, jeigu Federalinė transporto ministerija pripažino, kad tai būtina dėl saugumo priežasčių ir siekiant su transporto politika susijusių interesų ([44]). Vokietijos oro uostai, kurie nebuvo pripažinti, neatitinka išlaidų dengimo kriterijų pagal *LuftVG* 27 straipsnio d ir f punktus, todėl iš esmės turi patys dengti su *LuftVG* 27 straipsnio c punkte numatytomis priemonėmis susijusias išlaidas. Šios išlaidos yra būdingos oro uostų eksploatacijai. Kadangi vieni oro uostai šias išlaidas turi padengti patys, o kiti oro uostai – ne, pastariesiems gali būti suteiktas pranašumas, net jeigu skrydžių valdymo ir saugos priemones, taip pat meteorologines paslaugas galima laikyti neekonominio pobūdžio veikla. Leipcigo–Halės oro uostas pripažintas tokiu oro uostu, todėl jis atitinka išlaidų dengimo kriterijus pagal *LuftVG* 27 straipsnio d ir f punktus. Kiti oro uostai šias išlaidas turi dengti patys. Todėl, dengiant su skrydžių valdymo ir saugos priemonėmis, taip pat meteorologinėmis paslaugomis susijusias išlaidas pagal *LuftVG* 27 straipsnio d ir f punktus Leipcigo–Halės oro uostui suteikiamas pranašumas.

(220) Kalbant apie priemones pagal *LuftSiG* 8 straipsnį, pasirodo, kad Vokietija mano, kad visas su jame aprašytomis priemonėmis susijusias išlaidas gali dengti atitinkamos valdžios institucijos. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį, kad pagal *LuftSiG* 8 straipsnio 3 dalį kompensuoti galima tik išlaidas, susijusias su erdvių ir patalpų, būtinų veiklai vykdyti pagal *LuftSiG* 5 straipsnį, suteikimu ir priežiūra. Visas kitas išlaidas turi dengti oro uostą valdanti įmonė. Taigi įmonei FHL suteikto viešojo finansavimo dalis, skirta padengti šios įmonės išlaidas, kurias jai tenka prisiimti pagal *LuftSIG* 8 straipsnio 3 dalį, neatleidžiama nuo išsamaus tikrinimo pagal Sąjungos valstybės pagalbos taisykles. Bet kuriuo atveju, neatsižvelgiant į teisinę šių išlaidų klasifikaciją, pagal kurią jos patenka į viešosios politikos sritį arba ne, buvo įrodyta, kad pagal taikytiną teisinę sistemą jas turi dengti oro uostą valdanti įmonė. Atitinkamai, kai šias išlaidas apmoka valstybė, oro uostą valdanti įmonė išvengia išlaidų, kurias ji paprastai turėtų patirti.

(221) Atsižvelgdama į 215–220 konstatuojamąsias dalis Komisija mano esant tinkama padaryti išsamesnes išvadas dėl investicinių sąnaudų, tariamai patenkančių į viešosios politikos sritį.

Žemės įsigijimas, perkėlimas, triukšmo mažinimas ir susijęs kraštovaizdžio išsaugojimo planavimas (M1), variklių bandymo statinys (M2) ir papildomas triukšmo mažinimas (M10)

(222) Vokietija teigė, kad M1, M2 ir M10 priemonės patenka į viešosios politikos sritį, nes jomis trečiąsias šalis siekiama apsaugoti nuo oro transporto rizikos, susijusios su eksploatavimu, pavyzdžiui, namų savininkus ir aplinką apsaugoti nuo triukšmo taršos poveikio.

(223) Komisija mano, kad su M1, M2 ir M10 priemonėmis susijusios išlaidos yra įprastos išlaidos, kurias įmonė turėtų patirti statydama įrenginius, atitinkančius tam tikrus teisės aktais nustatytus standartus. Be to, šių priemonių negalima atsieti nuo oro uosto ekonominės veiklos. Tai visų pirma matyti iš to, kad, be šių priemonių, oro uostui būtų neleista vykdyti skrydžių naktį, o pagal Leipcigo–Halės oro uosto kilimo ir tūpimo tako statybos ir ilginimo strategijos plano patvirtinimo sprendimą jam taip pat būtų neleista, kad didžiąją dalį jo veiklos sudarytų krovinių vežimas oro transportu.

(224) Taigi Komisija mano, kad M1, M2 ir M10 priemonės negali būti laikomos patenkančiomis į viešosios politikos sritį.

([44]) *LuftVG* 27 straipsnio d punkto 1 dalis: *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.*

Riedėjimo takas ir magistralę kertantis tiltas E7 (M3), šiaurinio kilimo ir tūpimo tako ilginimas (planavimo išlaidos) (M4), teritorijos parengimas riedėjimo takų V formos sujungimo statybai (M5), lygiagrečių riedėjimo takų V formos sujungimas (M6), pietinio kilimo ir tūpimo tako ilginimo ir perono išplėtimo planavimo patvirtinimo procedūra (M12), šiaurinio perono išplėtimas (M13), rytinio perono išplėtimas (M14), infrastruktūros pritaikymas (M15) ir papildomos infrastruktūros priemonės, pavyzdžiui, šiaurinio angaro išplėtimas ir naujo aviacijos terminalo ir nedidelių orlaivių angaro statyba (M16)

(225) Šiuo atveju pailginti kilimo ir tūpimo taką planuojama siekiant užtikrinti, kad didelio maksimalaus kilimo svorio krovininiai orlaiviai galėtų kilti be jokių krovumo apribojimų, o išplėtus peroną turėtų būti suteikta galimybių geriau paskirstyti skrydžius. Be to, kalbant apie riedėjimo takus, Komisija atkreipia dėmesį, kad oro uoste riedėjimo taikai jungia kilimo ir tūpimo takus su rampomis, angarais, terminalais ir kitais įtaisais ir vietomis. Dėl šių jungčių orlaivis gali pasitraukti iš kilimo ir tūpimo tako ir leisti nutūpti arba pakilti kitam orlaiviui. Taigi riedėjimo takai ir magistralę kertantys tiltai yra iš esmės susiję su kilimo ir tūpimo takais, už kuriuos oro uostą valdanti įmonė renka mokesčius. Be to, iš Vokietijos pateiktos informacijos matyti, kad šios priemonės yra būtinos atsižvelgiant į eismo apimtį ir srautus. Be statybų oro uostas negalėtų turėti naudos iš tikimosi eismo srautų padidėjimo arba turėtų būti mažinama esama eismo apimtis, kad būtų užtikrintas saugus orlaivių eksploatavimas. Komisija mano, jog tai neprieštarauja faktui, kad tam tikras riedėjimo takų ir magistralę kertančių tiltų skaičius gali būti saugiai naudojamas tik esant tam tikriems ribotiems eismo srautams.

(226) Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad kilimo ir tūpimo takai, riedėjimo takai ir peronai yra esminiai ekonominės veiklos, kurią vykdo oro uostą valdanti įmonė, elementai. Nutiesusi kilimo ir tūpimo takus, riedėjimo takus, įrengusi peronus oro uostą valdanti įmonė gali vykdyti savo pirminę ekonominę veiklą, taigi statybos negalima atsieti nuo šios ekonominės veiklos.

(227) Komisija atkreipia dėmesį, kad M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 ir M16 priemones oro uostą valdanti įmonė vykdo komerciniu pagrindu. Todėl tai komerciniais tikslais naudojama infrastruktūra, taigi negalima manyti, kad ji patenka į viešosios politikos sritį.

Pietryčių zonos nekontroliuojamosios dalies plėtros I etapas (M11)

(228) Komisija atkreipia dėmesį, kad M11 priemonė yra susijusi su elektros ir vandentiekio, nuotekų įrenginių ir lietaus vandens šalinimo įrenginių, taip pat papildomų triukšmo mažinimo priemonių įrengimu esamuose pastatuose.

(229) Atsižvelgiant į 215–220 konstatuojamosiose dalyse pateiktą vertinimą, šios priemonės nesusijusios su veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis. Tikriau, jos susijusios su komerciniais tikslais naudojamos infrastruktūros patobulinimu, taigi tai susiję su ekonomine veikla, todėl negalima manyti, kad jos patenka į viešosios politikos sritį.

Naujas gaisrinės pastatas (M5) ir gaisrų gesinimo įranga (M9)

(230) Kalbant apie gaisrinės pastatą ir gaisrų gesinimo įrangą, kaip išdėstyta 218 konstatuojamojoje dalyje, ši veikla apskritai gali būti laikoma patenkančia į viešosios politikos sritį.

(231) Kalbant apie taikytiną teisinę sistemą, Vokietija teigė, kad gaisrinės pastato ir gaisrų gesinimo įrangos atžvilgiu nėra teisinių taisyklių, kuriomis būtų griežtai nustatyta, kad šios išlaidos turi būti priskirtos oro uostą valdančiai įmonei. Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad naujo gaisrinės pastato ir gaisrų gesinimo įrangos išlaidų atlyginimas patenka į federalinės žemės teisinės kompetencijos sritį ir kad šias išlaidas dažnai atlygina atitinkamos regioninės valdžios institucijos. Atlyginama tik šioms išlaidoms padengti būtina dalis.

(232) Vadinasi, galima manyti, kad naujo gaisrinės pastato statybos išlaidos ir gaisrų gesinimo įrangos įsigijimo išlaidos patenka į viešosios politikos sritį.

Universalus angaras (M5) ir žiemą naudojama įranga (M9.3)

(233) Kalbant apie universalų angarą, Vokietija tvirtino, kad jis patenka į viešosios politikos sritį, nes būtų naudojamas esant ekstremaliajai situacijai. Pasak Vokietijos, šio angaro statybos išlaidos taip pat patenka į viešosios politikos sritį, nes dabar jame laikoma žiemą naudojama įranga, būtina saugiam oro uosto eksploatavimui žiemą.

(234) Kalbant apie Leipcigo–Halės oro uosto universalaus angaro statybą, Komisija atkreipia dėmesį, kad šis pastatas gali būti įvairios paskirties. Be to, kaip jau išdėstyta 215 konstatuojamojoje dalyje, žiemą naudojamos įrangos (M9.3), būtinos saugiam oro uosto eksploatavimui, išlaidos yra įprastos veiklos vykdymo išlaidos ir negalima manyti, kad jos patenka į viešosios politikos sritį. Taigi Komisija mano, kad universalaus angaro statybos išlaidos nepatenka į viešosios politikos sritį.

(235) Nepaisant to, šia išvada Vokietijai netrukdoma esant ekstremaliosioms situacijoms oro uostui pavesti konkrečias užduotis, patenkančias į visuotinės ekonominės svarbos paslaugų sritį.

Papildomos ledo šalinimo vietos (M7)

(236) Vokietija tvirtina, kad papildomos ledo šalinimo vietos yra būtinos norint oro uoste užtikrinti saugų orlaivių eksploatavimą reikiamu laiku. Pasak Vokietijos, išplėsti esamas ledo šalinimo vietas būtina siekiant išvengti reguliariųjų skrydžių vėlavimo dėl oro uoste didėjančio eismo srauto. Be to, Vokietija pabrėžia, kad ledo šalinimo paslaugų, kurias teikia oro uostas, pajamos nepadengia infrastruktūros įrengimo išlaidų.

(237) Pirmiausia, Komisija pažymi, kad tai, ar veikla pelninga, nėra lemiamas ekonominės veiklos sąvokos veiksnys ([45]). Antra, Komisija pažymi, kad ledo šalinimo paslaugos teikiamos už iš oro vežėjų imamą atlygį. Tai būtinos paslaugos, kurias bet kuris oro uostas teikia vykdydamas savo ekonominę veiklą. Kuo daugiau tokių paslaugų teikiama, tuo daugiau orlaivių gali išskristi iš oro uosto, taigi oro uostas gali padidinti savo pajamas.

(238) Todėl Komisija mano, kad ledo šalinimo paslaugos yra iš esmės susijusios su ekonomine oro uosto eksploatacija ir negali būti atsietos nuo šios veiklos, taigi turi būti laikomos ekonomine veikla.

Sraigtasparnių oro uostas (M8)

(239) Priemonė susijusi su sraigtasparnių oro uosto, kuris bus naudojamas tik kaip gelbėjimo oro transportu operacijų bazė, įrengimu.

(240) Komisija mano, kad įrengus sraigtasparnių oro uostą palengvinamas gelbėjimas oro transportu. Todėl galima manyti, kad gelbėjimo operacijoms skirto sraigtasparnių oro uosto įrengimas patenka į viešosios politikos sritį. Kompensacija turi būti griežtai siejama su šių paslaugų išlaidomis.

Papildomos infrastruktūros priemonės (M9)

(241) Papildomos infrastruktūros priemonės – tai kontrolės punkto Nr. I rekonstrukcija, funkcinio apsaugos pastato, atitinkančio federalinės ir regioninės policijos, taip pat muitinės poreikius, gyvūnams skirto pastato ir oro uosto išorinės aptvaros (įskaitant skaitmeninę stebėjimo vaizdo kameromis įrangą ir judesio detektorius) statyba. Pasak Vokietijos, šios priemonės būtinos siekiant užkirsti kelią neteisėtiems veiksmams civilinės aviacijos srityje, taigi jos patenka į *LuftSiG* 8 straipsnio taikymo sritį.

(242) Kalbant apie priemones pagal *LuftSiG* 8 straipsnį, pasirodo, kad Vokietija mano, kad visas su jame aprašytomis priemonėmis susijusias išlaidas gali dengti atitinkamos valdžios institucijos. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį, kad pagal *LuftSIG* 8 straipsnio 3 dalį kompensuoti galima tik išlaidas, susijusias su erdvių ir patalpų, būtinų veiklai vykdyti pagal *LuftSiG* 5 straipsnį, suteikimu ir priežiūra. Visas kitas išlaidas turi dengti oro uostą valdanti įmonė. Taigi įmonei FHL suteikto viešojo finansavimo dalis, skirta dengti šios įmonės išlaidas, kurias jai tenka prisiimti pagal *LuftSiG* 8 straipsnio 3 dalį, neatleidžiama nuo išsamaus tikrinimo pagal Sąjungos valstybės pagalbos taisykles.

(243) Kalbant apie išlaidas, susijusias su tuo, kad funkciniu apsaugos pastatu naudojasi Vokietijos meteorologinė tarnyba, Komisija atkreipia dėmesį, kad *LuftVG* 27 straipsnio f punkte nustatyta, kad su *LuftVG* 27 straipsnio c punktu susijusias išlaidas keliuose konkrečiuose oro uostuose dengia valstybė. Išlaidos gali būti dengiamos oro uostų, kurie atitinka *pripažintų oro uostų* kriterijus pagal *LuftVG* 27 straipsnio f punktą, jeigu Federalinė transporto ministerija pripažino, kad tai būtina dėl saugumo priežasčių ir siekiant su transporto politika susijusių interesų. Vokietijos oro uostai, kurie nebuvo pripažinti, neatitinka išlaidų dengimo kriterijų pagal *LuftVG* 27 straipsnio f punktą, todėl iš esmės turi patys dengti su *LuftVG* 27 straipsnio c punkte numatytomis priemonėmis susijusias išlaidas. Šios išlaidos

([45]) Žr. sprendimo dėl Leipcigo-Halės oro uosto 115 punktą.

yra būdingos oro uostų eksploatacijai. Kadangi vieni oro uostai šias išlaidas turi padengti patys, o kiti oro uostai – ne, pastariesiems gali būti suteiktas pranašumas, net jeigu galima manyti, kad Vokietijos meteorologinė tarnyba yra susijusi su neekonominio pobūdžio veikla. Leipcigo–Halės oro uostas pripažintas tokiu oro uostu, todėl jis atitinka išlaidų dengimo kriterijus pagal *LuftVG* 27 straipsnio f punktą. Kiti oro uostai šias išlaidas turi dengti patys. Todėl, dengiant su meteorologinėmis paslaugomis susijusias išlaidas pagal *LuftVG* 27 straipsnio f punktą, Leipcigo–Halės oro uostui suteikiamas pranašumas.

6.1.3. **Išvada**

(244) Atsižvelgiant į 6.1.1 skirsnio išvadą, FLH yra įmonė pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

(245) Kalbant apie 6.1.2 skirsnio išvadą, šių priemonių finansavimas negali būti laikomas patenkantis į viešosios politikos sritį: žemės įsigijimo, perkėlimo, triukšmo mažinimo ir susijusio kraštovaizdžio išsaugojimo planavimo (M1), variklių bandymo statinio (M2), riedėjimo tako ir magistralę kertančio tilto E7 (M3), šiaurinio kilimo ir tūpimo tako ilginimo (planavimo išlaidų) (M4), teritorijos parengimo riedėjimo takų V formos sujungimo statybai (M5), universalaus angaro (M5), lygiagrečių riedėjimo takų V formos sujungimo (M6), papildomų ledo šalinimo vietų (M7), žiemą naudojamos įrangos (M9.3), papildomo triukšmo mažinimo (M10), pietryčių zonos nekontroliuojamosios dalies plėtros I etapo (M11), pietinio kilimo ir tūpimo tako ilginimo ir perono išplėtimo plano patvirtinimo procedūros (M12), šiaurinio perono išplėtimo (M13), rytinio perono išplėtimo (M14), infrastruktūros pritaikymo (M15) ir papildomų infrastruktūros priemonių, pavyzdžiui, šiaurinio angaro išplėtimo ir naujo aviacijos terminalo ir nedidelių orlaivių angaro statybos (M16). Finansavusi šią veiklą oro uostą valdanti įmonė gali vykdyti savo pirminę ekonominę veiklą, taigi finansavimo negalima atsieti nuo šios ekonominės veiklos.

(246) Kalbant apie naują gaisrinės pastatą (M5), gaisrų gesinimo įrangą (M9) ir sraigtasparnių oro uostą (M8), Komisija mano, kad šias priemones galima laikyti patenkančiomis į viešosios politikos sritį (žr. 6.1.2 skirsnį).

(247) Kalbant apie papildomas infrastruktūros priemones (M9), pavyzdžiui, kontrolės punkto Nr. I rekonstrukciją, funkcinio apsaugos pastato, atitinkančio federalinės ir regioninės policijos, taip pat muitinės poreikius, gyvūnams skirto pastato ir oro uosto išorinės aptvaros (įskaitant skaitmeninę stebėjimo vaizdo kameromis įrangą ir judesio detektorius) statybą, Komisija mano, kad ši veikla gali patekti į viešosios politikos sritį. Tačiau tiek, kiek šios priemonės patenka į *LuftSiG* 8 straipsnio 3 dalies taikymo sritį, pagal šią Vokietijos teisės nuostatą kompensuoti galima tik išlaidas, susijusias su erdvių ir patalpų, būtinų veiklai vykdyti pagal *LuftSiG* 5 straipsnį, suteikimu ir priežiūra. Visas kitas išlaidas turi dengti oro uostą valdanti įmonė. Taigi įmonei FHL suteikto viešojo finansavimo dalis, skirta padengti šios įmonės išlaidas, kurias jai tenka prisiimti pagal *LuftSiG* 8 straipsnio 3 dalį, neatleidžiama nuo išsamaus tikrinimo pagal Sąjungos valstybės pagalbos taisykles.

(248) Kalbant apie išlaidas, susijusias su tuo, kad funkciniu apsaugos pastatu naudojasi Vokietijos meteorologinė tarnyba (su M9 priemone susijusias išlaidas), Komisija dėl 243 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų priežasčių mano, kad pagal *LuftVG* 27 straipsnio f punktą dengiant Leipcigo–Halės oro uosto išlaidas, susijusias su meteorologinėmis paslaugomis, Leipcigo–Halės oro uostui suteikiamas pranašumas, net jeigu meteorologines paslaugas galima laikyti neekonominio pobūdžio veikla.

6.2. BENDROVEI FLH SUTEIKTŲ AKCININKŲ PASKOLŲ PAGALBOS POBŪDIS

6.2.1. **Akcininkų paskolų ir kapitalo injekcijų ryšys**

(249) Prieš vertinant, ar bendrovei FLH suteiktos akcininkų paskolos yra valstybės pagalba, būtina nustatyti, ar akcininkų paskolas ir kapitalo injekcijas reikėtų laikyti atskiromis priemonėmis ar viena priemone.

(250) Remiantis įrodymais, dėl abiejų operacijų sprendimas priimtas tuo pačiu metu, tai buvo dalis platesnio plano finansuoti oro uosto infrastruktūros gerinimą, o FLH akcininkai ketino savo paskolas paversti nuosavu kapitalu. Tačiau Vokietija pareiškė, kad kapitalo injekcijos nebuvo suteiktos neatšaukiamai ir kad FLH neturi tiesioginės teisės į kapitalo didinimą.

(251) Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad akcininkų paskolos ir kapitalo injekcijos gali būti laikomos atskiromis priemonėmis.

6.2.2. **Ekonominis pranašumas**

(252) Siekdama patikrinti, ar lengvatinėmis sąlygomis suteikus paskolą įmonei buvo suteiktas ekonominis pranašumas, Komisija taiko *rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio skolintojo principo* kriterijų. Pagal tą principą skolos kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikė bendrovei įprastas rinkos sąlygas atitinkančiomis aplinkybėmis, neturėtų būti laikomas valstybės pagalba ([46]).

(253) Šiuo atveju Komisija turi vertinti, ar bendrovei FLH suteiktų akcininkų paskolų (žr. 3 lentelę) sąlygomis bendrovei gavėjai suteiktas ekonominis pranašumas, kurio nebūtų įprastomis rinkos sąlygomis.

(254) Vokietija laikosi nuomonės, kad *rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio skolintojo principo* visiškai laikytasi, nes akcininkų paskolos suteiktos rinkos sąlygomis. Siekdama pagrįsti nagrinėjamų paskolų sąlygas Vokietija lygina akcininkų paskolų ir kitų bankų suteiktų paskolų sąlygas (žr. 3.3.1 ir 3.3.2 skirsniuose išdėstytus argumentus).

(255) Remiantis Komisijos sprendimų priėmimo praktika, siekdama nustatyti, ar vertinamas finansavimas suteiktas palankiomis sąlygomis, Komisija, jeigu nėra kitų pakaitinių rodiklių, vertinamos paskolos palūkanų normą gali lyginti su Komisijos orientacine norma. Komisijos orientacinė norma nustatoma taikant 2008 m. orientacinių normų komunikate nustatytą metodiką.

(256) 2008 m. orientacinių normų komunikate nustatytas orientacinių ir diskonto normų, taikomų kaip pakaitiniai rinkos normos rodikliai, nustatymo metodas. Tačiau, kadangi Komisijos orientacinė norma yra pakaitinis rodiklis, kai Komisija konkrečiu atveju turi kitų rodiklių, kuriais remdamasi galėtų nustatyti palūkanų normą, kurią skolininkas galėtų gauti rinkoje, ji gali grįsti savo vertinimą tais rodikliais.

FLH kredito reitingas

(257) Kad galėtų įvertinti akcininkų paskolų sąlygas, Komisija pirma turi įvertinti FLH kreditingumą.

(258) FLH nereitinguota jokios kredito reitingų agentūros. Tačiau Vokietija tvirtina, kad dėl FLH ir MFAG sudarytų pelno ir nuostolio perdavimo susitarimų reikėtų atsižvelgti į patronuojančiųjų bendrovių reitingus.

(259) Komisija atkreipia dėmesį, kad, remiantis Vokietijos teise, MFAG yra atsakinga už bet kokią paskolą, kurią FLH gauna pelno ir nuostolio perdavimo susitarimo galiojimo metu, net jeigu vėliau susitarimas panaikinamas.

(260) Remdamasi tuo Komisija laikosi nuomonės, kad FLH reitingas turėtų būti laikomas lygus bent jos patronuojančiosios bendrovės MFAG reitingui.

(261) MFAG taip pat nebuvo reitinguota kredito reitingų agentūrų. Nepaisant to, Vokietija pateikė tam tikrus bendrovei MFAG nustatytus banko vidaus reitingus, kurie yra apibendrinti 4 lentelėje.

(262) Atsižvelgdama į 257–261 konstatuojamąsias dalis Komisija mano, kad FLH reitingas lygus bent mažiausiam MFAG reitingui, t. y. […] *Standard & Poor's* reitingų skalėje 2006 m. ir […] *Standard & Poor's* reitingų skalėje 2007–2012 m.

Nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo (arba užtikrinimo įkaitu lygis)

(263) Jeigu nagrinėjamosios akcininkų paskolos galėtų būti laikomos užtikrintomis dideliais įkaitais, tokiu atveju, remiantis rinkos praktika, skolos priemonės reitingą (emisijos reitingą) būtų galima padidinti vienu punktu, palyginti su emitento reitingu ([47]). Todėl Komisija turi nustatyti nagrinėjamųjų akcininkų paskolų nuostolį dėl įsipareigojimų neįvykdymo ([48]).

([46]) Komisijos komunikatas valstybėms narėms „EEB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir Komisijos direktyvos 80/723/EEB 5 straipsnio taikymas apdirbamosios pramonės valstybinėms įmonėms“ (OL C 307, 1993 11 13, p. 3, 11 punktas). Šis komunikatas susijęs su apdirbamąja pramone, bet taikomas ir kitiems ekonomikos sektoriams. Taip pat žr. 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Cityflyer*, T-16/96, Rink. p. II-757, 51 punktą.

([47]) Žr., pavyzdžiui, *Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (Atnaujintos obligacijų, privilegijuotųjų akcijų ir emitentų įmonių hibridinių vertybinių popierių vertinimo gairės) (2007 m. vasario mėn.).

([48]) Įkaito lygis gali būti vertinamas kaip nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo, o tai – procentais išreikštas tikėtinas skolininko nuostolių dydis, atsižvelgiant į sumas, atgautinas iš įkaito bei turto bankroto atveju; todėl nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo yra atvirkščiai proporcingas įkaito vertei.

(264) Kadangi paskolos turėjo būti tik trumpalaikė tarpinio finansavimo priemonė, jos nebuvo užtikrintos įkaitu. Nepaisant to, Vokietija tvirtino, kad nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo turėtų būti bent mažesnis nei 30 %, nes neįkeisto FLH turto vertė ([…] mln. EUR 2010 m.) yra didesnė už bendrovės įsipareigojimus ([…] mln. EUR 2010 m.).

(265) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad turto buhalterinės vertės nepakanka norint nustatyti likvidacinę vertę oro uosto nemokumo arba bankroto atveju. 2006 m. birželio mėn. Bazelio bankų priežiūros komiteto išleistame dokumente rekomenduota laikyti, kad didesnio prioriteto pretenzijų įmonėms, neužtikrintų pripažintu įkaitu, nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo yra maždaug 45 % ([49]) Taigi, remiantis 2008 m. orientacinių normų komunikatu, nagrinėjamųjų akcininkų paskolų užtikrinimo įkaitu lygis yra įprastas, kai nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo patenka į vidurinę kategoriją (30 % < nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo < 60 %).

(266) Taigi Komisija mano, kad užtikrinimo įkaitu lygis nepakankamas, kad įmonės reitingą būtų galima padidinti vienu punktu.

FLH akcininkų paskolų sąlygų lyginamoji analizė naudojant rinkos normos pakaitinius rodiklius ir remiantis kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumais

(267) Siekdama įvertinti, ar FLH akcininkų paskolos atitiko rinkos sąlygas, Komisija atliko lyginamąją analizę, taikydama rinkos pakaitinius rodiklius ir remdamasi kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumais.

(268) Remdamasi 2008 m. orientacinių normų komunikate nustatyta metodika, Komisija laikosi nuomonės, kad paskolų palūkanų normas galima laikyti atitinkančias rinkos sąlygas, kai paskolos apmokestinamos norma, kuri atitinka pagal toliau pateiktą formulę nustatomą lyginamąją normą arba yra didesnė už ją:

Lyginamoji norma = bazinė norma + rizikos marža + mokestis.

(269) Bazinė norma atitinka išlaidas, kurių bankai patiria suteikdami likvidumą (finansavimo išlaidos). Jeigu finansavimas yra fiksuotos normos (t. y. palūkanų norma nustatoma visam paskolos grąžinimo terminui), bazinė norma turi būti apskaičiuojama remiantis apsikeitimo sandorio, kurio vykdymo terminas ir valiuta atitinka skolos grąžinimo terminą ir valiutą, normomis ([50]). Rizikos marža yra atlygis skolintojui už riziką, susijusią su tuo finansavimu, ypač už kredito riziką. Rizikos maržą galima išvesti iš tinkamos kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumų ([51]), susijusių su sudedamosiomis dalimis (pvz., įmonės obligacijomis), kurių reitingas panašus į FLH paskolų reitingą, imties. Galiausiai atrodo tinkama kaip priartėjimo prie banko mokesčių, kuriuos įprastai turi mokėti įmonės, dydį pridėti 10–20 bazinių punktų ([52]).

(270) Komisija mano, kad vertinamosios finansavimo priemonės nėra tipinė paskola. Atliekant šį vertinimą laikoma, kad paskolos suteiktos kaip atnaujinamoji kredito priemonė, atnaujinama kasmet nustatant naujas palūkanų normos sąlygas. Vadinasi, laikoma, kad grąžinimo terminas – vieni metai.

(271) Paskolos teikiamos nustatant kintamąją palūkanų normą, orientacine norma imant vienų metų EURIBOR. Rizikos maržą galima vertinti remiantis kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumų kiekvienu aktualiu momentu imtimi. 7 lentelėje pateiktos kelios stebėtos bendrovės (įvairių pramonės sričių bendrovės, kurių reitingas yra kaip FLH, išskyrus finansų įstaigas ir valdžios sektorių) ir atitinkami kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumai.

([49]) 2006 m. birželio mėn. Bazelio bankų priežiūros komiteto paskelbtas dokumentas *Paper International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards* (Tarptautinė kapitalo vertinimo ir kapitalo standartų konvergencija).

([50]) Apsikeitimo sandorių norma yra ilgesnio termino tarpbankinės normos atitikmuo. Finansų rinkose ji naudojama kaip lyginamoji finansavimo normos nustatymo norma.

([51]) Kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandoris yra kredito išvestinės finansinės priemonės sutartis (kuria galima prekiauti), kurią sudaro įkaito teikėjas ir įkaito gavėjas ir kuria atitinkamos sudedamosios dalies kredito rizika iš įkaito gavėjo perduodama įkaito teikėjui. Įkaito gavėjas, iki kol sueina kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorio sutarties vykdymo terminas arba (jei toliau nurodyta sąlyga tenkinama pirmiau) atsitinka su atitinkama sudedamąja dalimi susijęs iš anksto nustatytas kredito įvykis, įkaito teikėjui reguliariai moka atlygį. Šis įkaito gavėjo reguliariai mokamas atlygis (išreiškiamas kaip užtikrintos sumos procentinė norma arba baziniais punktais, vadinamoji nominalioji vertė) vadinamas kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumu. Kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumus galima taikyti kaip adekvatų orientacinį dydį kredito rizikos kainai apskaičiuoti.

([52]) Žr., pavyzdžiui, *Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies* (Nyderlandų vandens bendrovių kapitalo išlaidų apskaičiavimas), 2011 m., (p. 3) arba *Bloomberg* duomenis apie pasirašymo mokesčius išleidžiant obligacijas. Toliau šiame sprendime, atsižvelgiant į nuosaikesnį vertinimą, kaip pagrindas bus imamas 20 bazinių punktų mokestis.

7 lentelė

Informacija apie stebėtas bendroves, kurių reitingas yra kaip FLH

Data	Reitingas	Stebėtų bendrovių skaičius	1 kvartilis (baziniai punktai)	2 kvartilis (baziniai punktai)	3 kvartilis (baziniai punktai)
2006 12 13	(…)	34	4	5	7
2008 1 1	(…)	4	10	12	22
2009 1 1	(…)	15	73	107	141
2010 1 1	(…)	16	16	19	24
2011 1 1	(…)	18	12	17	21
2012 1 1	(…)	21	15	20	39

(272) Lyginamosios normos rizikos marža nustatyta remiantis 2 kvartilio vidutiniais svertiniais kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumais (žr. 7 lentelę).

(273) 8 lentelėje palyginta faktinė palūkanų norma, nustatyta vertinamoms akcininkų paskoloms, ir lyginamoji norma.

8 lentelė

FLH faktinės ir lyginamosios normų lyginamoji apžvalga

Data	Faktinė palūkanų norma (%)				Lyginamoji norma (%)			
	Bazinė norma	Rizikos marža	Mokestis	Suma	Bazinė norma	Rizikos marža	Mokestis	Suma
2006 12 13	3,90	(…)	0	(…)	3,90	(…)	(…)	(…)
2008 1 1	4,73	(…)	0	(…)	4,73	(…)	(…)	(…)
2009 1 1	3,03	(…)	0	(…)	3,03	(…)	(…)	(…)
2010 1 1	1,25	(…)	0	(…)	1,25	(…)	(…)	(…)
2011 1 1	1,50	(…)	0	(…)	1,50	(…)	(…)	(…)
2012 1 1	1,94	(…)	0	(…)	1,94	(…)	(…)	(…)

(274) Remiantis rinkos praktika, nustatant lyginamąją normą pagal kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių vertės skirtumus reikia atsižvelgti į maždaug […] bazinių punktų banko mokestį ([53]). Siekiant, kad įvertis būtų konservatyvusis, šiuo atveju pridedamas […] bazinių punktų banko mokestis.

(275) Komisija mano, jog iš 8 lentelėje pateiktų rezultatų matyti, kad paskolos iš tikrųjų atitiko rinkos sąlygas. Šiuo atžvilgiu Komisija nurodo, kad visais metais, išskyrus 2009 m., FLH faktinė norma buvo didesnė už lyginamąją normą. Tačiau 2009 m. mažesnę faktinę palūkanų normą kompensuoja tai, kad 2010–2012 m. didesnės dalies akcininkų paskolų normos buvo didesnės.

(276) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad šie rezultatai taip pat patvirtini Vokietijos nurodytų paskolų lyginamąja analize 3.3.1 ir 3.3.2 skirsniuose.

6.2.3. **Išvada**

(277) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 6.2.1 ir 6.2.2 skirsniuose, Komisija mano, kad FLH akcininkų paskolos suteiktos rinkos sąlygomis, taigi tai nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

([53]) Žr., pavyzdžiui, *Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies* (Nyderlandų vandens bendrovių kapitalo išlaidų apskaičiavimas), 2011 m., (p. 3) arba *Bloomberg* duomenis apie pasirašymo mokesčius išleidžiant obligacijas.

6.3. BENDROVEI FLH SUTEIKTŲ KAPITALO INJEKCIJŲ PAGALBOS POBŪDIS

6.3.1. **Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei**

(278) Kad būtų valstybės pagalba, nagrinėjamoji priemonė turi būti finansuojama iš valstybės išteklių, o sprendimas teikti priemonę turi būti priskirtinas valstybei.

(279) Valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokį suteikiamą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybės išteklių ir kurį suteikia pati valstybė arba bet kuri tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus ([54]). Taikant Sutarties 107 straipsnio 1 dalį vietos valdžios institucijų ištekliai yra valstybės ištekliai ([55]).

(280) Be to, Teismas taip pat yra nusprendęs, kad tai, ar priemonė tiesiogiai suteikta valstybės ar viešosios arba privačiosios įstaigos, kurią valstybė įsteigė ar paskyrė priemonei administruoti, nėra reikšmingas veiksnys, į kurį turi būti atsižvelgiama prieš nusprendžiant, ar ją laikyti valstybės pagalba ([56]).

(281) Šiuo atveju atitinkamos priemonės, būtent kapitalo injekcijos bendrovei FLH, bus iš dalies teikiamos iš vietos valdžios institucijų biudžeto (Saksonijos–Anhalto žemės, Saksonijos žemės ir atitinkamų miestų ir savivaldybių) ir iš dalies skiriant finansavimą iš vietos valdžios institucijų biudžeto, o šį finansavimą bendrovė FLH gaus per tarpininkaujančią bendrovę MFAG. Šiomis aplinkybėmis Komisija atkreipia dėmesį, kad per MFAG suteiktas lėšas vietos valdžios institucijos skyrė bendrovei FLH.

(282) Taigi valstybė visada tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliavo nagrinėjamuosius išteklius. Todėl Komisija mano, kad atitinkamos priemonės finansuojamos iš valstybės išteklių. Sprendimas finansuoti iš šių valstybės išteklių taip pat priskirtinas valdžios institucijoms, nes bendrovės FLH viešasis akcininkas sutiko teikti kapitalo injekcijas.

6.3.2. **Ekonominis pranašumas**

(283) Kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės intervencijos ([57]). Svarbu ne valstybės intervencijos priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei ([58]). Jeigu dėl valstybės intervencijos įmonės finansinė padėtis pagerėja, tai reiškia, kad jai suteiktas pranašumas.

(284) Komisija taip pat primena, kad kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikia įmonei tokiomis sąlygomis, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas, negali būti laikomas valstybės pagalba ([59]). Šiuo atveju, siekdama nustatyti, ar Leipcigo–Halės oro uosto viešuoju finansavimu bendrovei FLH suteiktas pranašumas, kurio ji nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija turi palyginti valdžios institucijų veiksmus teikiant kapitalo injekcijas ir rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo, siekiančio ilgalaikių pelno tikslų, veiksmus ([60]).

(285) Atliekant vertinimą nereikėtų atsižvelgti į teigiamą poveikį regiono, kuriame yra oro uostas, ekonomikai, nes Teismas išaiškino, kad, vertinant, ar taikomas rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas, vertinama, ar panašiomis aplinkybėmis privatus akcininkas, atsižvelgęs į rentabilumo perspektyvas ir atmetęs bet kokius socialinio pobūdžio, regioninės politikos ir sektorinius motyvus, būtų suteikęs tokį patį finansavimą ([61]).

(286) Sprendime *Stardust Marine* Teismas paskelbė, kad <…> norint ištirti, ar valstybė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia atsižvelgti į aplinkybes, buvusias tuo metu, kai buvo imamasi finansinių paramos priemonių, siekiant įvertinti, ar valstybės elgesys yra ekonomiškai racionalus, ir kad reikia susilaikyti nuo bet kokio vertinimo dėl vėlesnės situacijos ([62]).

([54]) 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją* (*Stardust Marine*), C-482/99, Rink. p. I-4397.
([55]) 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Nord-Pas-de-Calais,* sujungtos bylos T-267/08 ir T-279/08, Rink. p. II-1999, 108 punktas.
([56]) 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Steinike & Weinlig prieš Vokietiją,* 78/76, Rink. p. 595, 21 punktas.
([57]) 1996 m. liepos 11 d. Sprendimo *Syndicat français de l'Express international (SFEI) ir kiti prieš La Poste ir kitus,* C-39/94, Rink. p. I-3547, 60 punktas ir 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ispanijos Karalystė prieš Europos Bendrijų Komisiją,* C-342/96, Rink. p. I-2459, 41 punktas.
([58]) 1974 m. liepos 2 d. Sprendimo *Italijos Respublika prieš Europos Bendrijų Komisiją,* 173/73, Rink. p. 709, 13 punktas.
([59]) 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją* (toliau – sprendimas *Stardust Marine*), C-482/99, Rink. p. I-4397, 69 punktas.
([60]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją* (toliau – sprendimas *ALFA Romeo*), C-305/89, Rink. p. I-1603, 23 punktas; 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Alitalia prieš Komisiją,* T-296/97, Rink. p. II-03871, 84 punktas.
([61]) 1986 m. liepos 10 d. Sprendimas *Belgija prieš Komisiją,* 40/85, Rink. p. I-2321.
([62]) Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktas.

(287) Be to, Teismas sprendime *EDF* paskelbė, kad <…> *ekonominių vertinimų, atliktų po minėtos naudos suteikimo, retrospektyvaus atitinkamos valstybės narės investicijos faktinio pelningumo konstatavimo ar vėlesnių pateisinimų dėl faktiškai atliktų veiksmų nepakanka siekiant nustatyti, kad ši valstybė narė prieš šios naudos suteikimą ar tuo pačiu metu priėmė tokį sprendimą veikdama kaip akcininkė* ([63]).

(288) Kad galėtų taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ekonominės veiklos vykdytojo kriterijus, Komisija turi atsižvelgti į laiką, kai buvo priimtas kiekvienas sprendimas bendrovei FLH suteikti viešųjų lėšų. Komisija savo vertinimą taip pat turi grįsti tuo metu, kai buvo priimti sprendimai dėl nagrinėjamųjų kapitalo injekcijų, atitinkamų valdžios institucijų turėta informacija ir prielaidomis.

(289) Vokietija taip pat pabrėžė, kad infrastruktūra būtina norint sukurti darbo vietų (tiesiogiai nuo oro uosto priklauso 5 106 darbo vietos). Tačiau Komisija atkreipia dėmesį, kad, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus, negalima atsižvelgti į socialinius ir regioninius motyvus.

(290) Šiuo konkrečiu atveju, kalbant apie infrastruktūrą ir su infrastruktūra susijusias investicijas, atrodo, kad Vokietija abejoja rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų taikymu.

(291) Vokietija tvirtino, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijai negali būti taikomi transporto infrastruktūrai, nes nėra privačių investuotojų, su kuriais būtų galima lyginti. Pasak Vokietijos, privatūs investuotojai nesidomi oro uostais, ypač tada, kai reikia didelių investicijų. Taigi Vokietija teigė, kad tai reikštų, kad investicijos, kurių privatūs veiklos vykdytojai nesiimtų, savaime nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių sritį.

(292) Komisija su tokiu Vokietijos požiūriu sutikti negali. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų netaikyti negalima vien dėl to, kad privatusis sektorius nefinansuotų oro uosto infrastruktūros. Dėl ekonominiu požiūriu sudėtingos padėties viešasis investuotojas neatleidžiamas nuo reikalavimo veikti taip pat apdairiai, kaip esant panašiai padėčiai veiktų privatus investuotojas. Šiomis aplinkybėmis Komisija atkreipia dėmesį, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismas išaiškino, kad investicijos į ekonominę veiklą, kurių nesiimtų privatūs investuotojai, veikiantys rinkos ekonomikos sąlygomis, turi valstybės pagalbos elementų ([64]).

(293) Vokietija nemano, kad FLH akcininkai, nusprendę didinti oro uosto nuosavą kapitalą ir akcininkų paskolas paversti nuosavu kapitalu, veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Komisija atkreipia dėmesį, kad Vokietija teigė, jog kapitalas buvo didinamas neparengus verslo plano ir neturint ilgalaikių pelningumo perspektyvų.

(294) Nepaisant projektui būdingo didžiulio neapibrėžtumo, pavyzdžiui, to, kad investicinis projektas yra ilgalaikis (maždaug 50 metų), nebuvo nei *ex ante* verslo plano, nei kokių nors pelningumo prielaidų jautrumo analizės. Tai neatitinka analizės, kurią apdairus investuotojas būtų atlikęs imdamasis tokio masto projekto, pobūdžio.

(295) Remdamasi tuo Komisija daro išvadą, kad privačių akcininkų ir bendrovės MFAG bendrovei FLH skirtomis kapitalo injekcijomis pastarajai suteiktas ekonominis pranašumas (tiek, kiek investicinės dotacijos buvo nesusijusios tik su į viešosios politikos sritį patenkančia veikla, kaip konstatuota 6.1.2 skirsnyje).

6.3.3. **Atrankumas**

(296) Kad valstybės priemonė patektų į Sutarties 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos *tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba*. Taigi valstybės pagalbos sąvoka apima tik tas priemones, kuriomis įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas.

(297) Šiuo atveju kapitalo injekcijos naudingos tik FLH. Vadinasi, priemonė yra atrankioji, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje.

6.3.4. **Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai**

(298) Kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, su ja konkuruojančiomis vidaus rinkoje, laikoma, kad ta pagalba daro poveikį vidaus rinkai ([65]). Dėl ekonominio pranašumo, kuris oro uostą valdančiai įmonei bus suteiktas kapitalo injekcijomis, sustiprėja jos ekonominė padėtis, nes oro uostą valdanti įmonė galės tęsti savo veiklą nepatirdama visų būdingų investicinių sąnaudų.

([63]) 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Electricité de France (EDF)*, C-124/10P, dar nepaskelbtas, 85 punktas.
([64]) Žr. sprendimo dėl Leipcigo-Halės oro uosto 115 punktą.
([65]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717.

(299) Kaip aiškinta 6.1.1 skirsnyje, oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla. Viena vertus, konkuruoja oro uostai, stengdamiesi pritraukti oro vežėjus ir atitinkamus oro eismo srautus (keleivių ir krovinių), kita vertus, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostų valdytojai, siekdami, kad jiems būtų patikėta valdyti tam tikrą oro uostą. Be to, Komisija pabrėžia, kad visų pirma kalbant apie krovinių ekspeditorius, oro vežėjus, kurių specializacija – krovinių vežimas oro transportu, taip pat apie keleivinio oro transporto ir užsakomųjų skrydžių bendroves, oro uostai, esantys ne tose pačiose pasiekiamumo zonose ar net skirtingose valstybėse narėse, taip pat gali konkuruoti tarpusavyje, siekdami pritraukti minėtuosius oro vežėjus.

(300) Bendrasis Teismas patvirtino, kad Leipcigo–Halės oro uostas konkuruoja su kitų valstybių narių oro uostais, visų pirma Briuselio (Belgija) ir Vatri (Prancūzija) oro uostais, ypač krovininių skrydžių srityje ([66]). Be to, Leipcigo–Halės oro uoste būna maždaug 890 000 t oro krovinių, ir jis yra antras pagal dydį Vokietijos krovininis oro uostas.

(301) Vokietija teigė, kad Leipcigo–Halės oro uosto konkurencija su kitais Vokietijos krovininiais oro uostais yra ribota, nes pagrindiniuose Vokietijos oro krovinių logistikos centruose (Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Kelno–Bonos), konkuruojančiuose su šiuo oro uostu, pasiekta pajėgumų riba arba juose ribojami naktiniai skrydžiai.

(302) Pasak Vokietijos, konkurenciniu požiūriu šio ir kitų Europos krovininių oro uostų, visų pirma Briuselio ir Vatri, veikla taip pat nesutampa. Kalbant apie Vatri oro uostą, Vokietija atkreipė dėmesį, kad Vatri – labai mažas oro uostas ir kad 2010 m. oro krovinių Leipcigo–Halės oro uoste buvo daugiau kaip 80 kartų daugiau negu Vatri oro uoste. Kalbant apie Briuselio oro uostą, Vokietija tvirtino, kad pastaraisiais metais krovinių srautas Leipcigo–Halės oro uoste didėjo, o Briuselio oro uoste per tą patį laikotarpį – sumažėjo. Be to, pasak Vokietijos, Briuselio oro uoste taikomi griežti naktinių skrydžių apribojimai, todėl konkurencija yra ribota.

(303) Remdamasi trečiųjų šalių pateikta medžiaga Komisija atkreipia dėmesį, kad Leipcigo–Halės oro uostu naudojasi įvairūs tarptautiniai krovininiai oro vežėjai, pavyzdžiui, projektą SALIS įgyvendinantis oro vežėjas *Wirtschaftsallianz*, *Jade Cargo*, *Volga-Dnepr Group*, *Baring* ir kt. Be to, Leipcigo–Halės oro uostas yra bendrovės DHL Europos logistikos centras. Infrastruktūros priemonės, apie kurias pranešta, yra susijusios su papildomu oro uosto infrastruktūros išplėtimu, kad būtų galima priimti didelius orlaivius ir netaikyti jiems jokių maksimalaus kilimo svorio apribojimų. Šiuo atžvilgiu, Komisija dar atkreipia dėmesį, kad oro uostas naudoja du kilimo ir tūpimo takus (pietinį ir šiaurinį, kurių ilgis – 3 600 m).

(304) Remdamasi tuo, kas pirmiau išdėstyta, Komisija mano, kad galimas ekonominis pranašumas, kurį bendrovei FLH gali suteikti kapitalo injekcijos įvairiems Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros plėtros ir infrastruktūros išplėtimo projektams finansuoti, sustiprina jos padėtį kitų Sąjungos oro uosto paslaugų, visų pirma susijusių su kroviniais, teikėjų rinkoje veikiančių konkurentų atžvilgiu.

(305) Todėl Komisija mano, kad nagrinėjamasis viešasis finansavimas iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją ir turi poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

6.3.5. **Išvada**

(306) Atsižvelgiama į tai, kas išdėstyta 278–305 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad bendrovei FLH kapitalo injekcijomis suteiktas viešasis finansavimas yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

6.4. PAGALBOS TEISĖTUMAS

(307) Remiantis Sutarties 108 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės privalo pranešti apie visus ketinimus suteikti ar keisti pagalbą ir neįgyvendinti pasiūlytų priemonių tol, kol vykdant pranešimo procedūrą bus priimtas galutinis sprendimas.

(308) Kadangi dėl kapitalo injekcijų turi būti gautas Komisijos sprendimas ir lėšos dar neperduotos bendrovei FLH, Komisija mano, kad Vokietija paisė Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatyto draudimo ([67]).

6.5. PAGALBOS SUDERINAMUMAS

6.5.1. **Taikomi teisės aktai**

(309) Kadangi kapitalo injekcijos bendrovei FLH yra valstybės pagalba, Komisija turi išnagrinėti, ar ši 306 konstatuojamojoje dalyje nurodyta pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

([66]) Sprendimo dėl Leipcigo–Halės oro uosto 93 punktas ir Sprendimo 2008/948/EB 8 konstatuojamoji dalis.
([67]) 2004 m. sausio 14 d. Sprendimas *Fleuren Compost prieš Komisiją*, T-109/01, Rink. p. II-127.

(310) Sutarties 107 straipsnio 3 dalyje pateiktos tam tikros Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, išimtys. Nagrinėjamoji pagalba gali būti vertinama remiantis Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu, kuriuo nustatyta, kad: *pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui*, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka.

(311) Šiuo atžvilgiu 2014 m. aviacijos gairės yra pagrindas, kuriuo remiantis pagalba oro uostams pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą gali būti laikoma suderinama.

(312) Remdamasi 2014 m. aviacijos gairėmis Komisija šiose gairėse nustatytus principus visoms investicinės pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą, taikys nuo 2014 m. balandžio 4 d., net jeigu apie projektus buvo pranešta iki tos dienos ([68]).

(313) Komisija 308 konstatuojamojoje dalyje jau nurodė, kad tiesioginės ir metinės kapitalo injekcijos nėra neteisėta valstybės pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d.

(314) Tačiau šiuo atveju Komisija atkreipia dėmesį, kad Leipcigo–Halės oro uostas, kuriame krovinių būna daugiau kaip 800 000 t, yra krovininis oro uostas. Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad nagrinėjamosios priemonės yra susijusios su oro uosto išplėtimo strategija, kuria siekiama patekti į krovinių vežimo rinką.

(315) Remiantis 2014 m. aviacijos gairių 29 punktu, Komisija dar neturi pakankamai patirties vertinti pagalbos krovininio transporto oro uostams suderinamumą, kad galėtų apibendrinti savo praktiką ir nustatyti konkrečius suderinamumo kriterijus. Taigi tų kategorijų įmonėms Komisija taikys 2014 m. aviacijos gairių 5 skirsnyje nustatytus bendrus suderinamumo principus ir nagrinės kiekvieną atvejį atskirai.

6.5.2. **Suderinamumo vertinimas**

(316) Kad įvertintų, ar valstybės pagalbos priemonė gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, Komisija paprastai analizuoja, ar pagalbos priemonė parengta taip, kad teigiamas pagalbos poveikis siekiant bendros svarbos tikslo būtų didesnis nei galimas jos neigiamas poveikis prekybai ir konkurencijai.

(317) Komunikate dėl valstybės pagalbos modernizavimo ([69]) raginama nustatyti ir apibrėžti bendruosius principus, taikytinus visų pagalbos priemonių suderinamumo vertinimui, kurį atlieka Komisija. Pagalbos priemonė bus laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį, jeigu įvykdytos visos šios sąlygos:

a) tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas;

b) valstybės intervencijos būtinybė;

c) pagalbos priemonės tinkamumas;

d) skatinamasis poveikis;

e) pagalbos proporcingumas (iki minimumo sumažinta pagalba);

f) netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas;

g) pagalbos skaidrumas: valstybėms narėms, Komisijai, ekonominės veiklos vykdytojams ir suinteresuotajai visuomenei turi būti suteiktos galimybės lengvai susipažinti su visais susijusiais teisės aktais ir informacija apie skirtą pagalbą, kaip nurodyta 2014 m. aviacijos gairių 8.2 skirsnyje.

6.5.2.1. Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas

(318) Valstybės pagalbos priemone turi būti siekiama bendros svarbos tikslo pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį. Paprastai manoma, kad investicine pagalba į oro uostus padedama siekti bendros svarbos tikslo, jeigu ja i) didinamas judumas ir gerinamas susisiekimas su regionais, nes steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius Sąjungos viduje, ii) padedama kovoti su oro transporto spūstimis didžiuosiuose Sąjungos oro uostuose arba iii) skatinama regioninė plėtra.

([68]) 2014 m. aviacijos gairių 173 punktas.

([69]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „ES valstybės pagalbos modernizavimas“, COM(2012) 209 *final*.

(319) Šiame sprendime nagrinėjamomis kapitalo injekcijomis siekiama finansuoti Leipcigo–Halės oro uosto, kurio specializacija – krovinių vežimas oro transportu, infrastruktūros priemones. Kaip teigė Vokietija, oro krovinių, visų pirma skubių krovinių, sektorius gerokai didėja. Vokietija taip pat teigė, kad trijuose pagrindiniuose Vokietijos oro krovinių logistikos centruose (Frankfurte prie Maino, Miunchene ir Kelne–Bonoje) yra nustatyti naktinių skrydžių apribojimai. Šiuo atžvilgiu Vokietija tvirtino, kad, remiantis 2012 m. balandžio 4 d. Vokietijos federalinio administracinio teismo sprendimu, Frankfurto prie Maino oro uostui nebeleidžiama vykdyti jokių naktinių skrydžių. Taigi Vokietija teigė, kad FLH padeda spręsti didelę oro krovinių sektoriaus pajėgumų problemą Vokietijoje.

(320) Vokietija taip pat teigė, kad numatomas projektas priklauso strategijai, skirtai plėtoti oro uostą, kuris į 2004 m. transeuropinio transporto tinklo bendrąjį planą (nustatytą iki 2020 m.) įtrauktas kaip *Bendrijos jungties vieta*. Leipcigo–Halės oro uostas yra Vidurio Vokietijoje (netoli penkių pagrindinių transeuropinio transporto tinklo magistralių ir Europos koridorių), tarp dviejų Šiaurės ir Pietų Europos (t. y. Vokietijos greitkelio A 9) bei Vakarų ir Rytų Europos (t. y. Vokietijos greitkelio A 14) magistralių, be to, oro uostas turi jungtis su geležinkelių ir kelių tinklu.

(321) Be to, pasak Vokietijos, oro uostas yra Europos centre, jį 100 km spinduliu supa maždaug 7 mln. gyventojų rinka, yra puikios jungtys su geležinkelio ir kelių tinklu, todėl šis oro uostas turi didelių plėtros galimybių. Kaip teigiama 319 konstatuojamojoje dalyje, oro krovinių sektorius sparčiai plečiasi (2007–2011 m. tarptautinio keleivinio oro transporto sektorius vidutiniškai augo apie 5,0 %, o oro krovinių sektorius – 4,3 %) ([70]). Tačiau, apribojus naktinius skrydžius, dabartiniai oro uostų pajėgumai buvo suvaržyti (žr. 319 konstatuojamąją dalį).

(322) Kaip minėta 319 konstatuojamojoje dalyje, tikimasi, kad krovininio eismo srautai oro uoste laipsniškai, bet gerokai didės. Kalbant apie krovinių kiekį, Vokietija nurodė, kad, palyginti su kitais oro uostais, Leipcigo–Halės oro uoste krovinių kiekis nuolat auga (2007 m. buvo 101 364 t krovinių, šis skaičius padidėjo iki 442 453 t 2008 m., 524 084 t 2009 m. ir 663 059 t 2010 m.). Savo teiginiui papildyti Vokietija nurodė, kad oro krovinių skaičius padidėjo 18,5 % 2009 m. ir 26,5 % 2010 m. Pasak Vokietijos, tikimasi, kad krovinių kiekis ir toliau didės. Šiuo atžvilgiu Vokietija paaiškino, jog tikimasi, kad iki 2020 m. krovinių bus maždaug 820 000 t ([71]). Tačiau Vokietija nurodė, kad ši prognozė išsipildys jau 2015 m. ([72]) Taip pat tikimasi, kad ateityje krovininių skrydžių bus dar daugiau, pirmiausia dėl papildomų naktinių skrydžių apribojimų kituose Vokietijos oro uostuose (t. y. Frankfurto prie Maino ir kt.).

(323) Vokietija atkreipia dėmesį, kad šio projekto įgyvendinimas turėtų turėti teigiamą poveikį visam regionui ir padaryti teigiamą įtaką jo ekonominei ir socialinei plėtrai. Vokietija teigė, kad dabar oro uoste veikia 133 bendrovės, kuriose 2010 m. iš viso buvo 5 106 darbuotojai (palyginti su 2009 m., darbuotojų padaugėjo 14,4 %). Vokietija taip pat teigė, kad investicinis projektas visų pirma pagerins jungtį su regionu ir padidins jo patrauklumą investuotojams ir lankytojams. Komisija atkreipia dėmesį, kad tai patvirtinama ir trečiųjų šalių pastabomis (žr. 4 skirsnį). Be to, tai turėtų teigiamą poveikį užimtumui, turint omenyje, kad nedarbas Leipcigo–Halės regione yra gerokai didesnis (nedarbas Saksonijos regione yra 10,3 %, Saksonijos–Anhalto – 11,2 %) už nacionalinį vidurkį (6,9 %).

(324) Taigi Komisija gali daryti išvadą, kad infrastruktūros statyba ir eksploatacija skirtos aiškiai apibrėžtam bendros svarbos tikslui siekti, o oro uosto, kuriame krovinių vežimas sudaro didelę dalį veiklos, plėtra, deramai atsižvelgiant į regiono aspektus, atitinka Sąjungos šios srities politikos tikslus, todėl šiuo atveju yra įvykdytas suderinamumo kriterijus.

6.5.2.2. Valstybės intervencijos būtinybė

(325) Valstybės pagalbos priemonė turi būti skiriama tuo atveju, kai dėl jos iš esmės pagerėja padėtis, t. y. padaroma tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis, pavyzdžiui, pašalinant rinkos nepakankamumą arba išsprendžiant teisingumo ar sanglaudos problemą.

([70]) Tarptautinė oro transporto asociacija (angl. *International Air Transport Association*, IATA). Keleivių ir krovinių srautų prognozė 2007–2011 m., 2007 m. spalio mėn.
([71]) Remiantis įverčiais iki 2011 m.
([72]) Remiantis 2011 m. įverčiais.

(326) Vokietija teigė, kad Leipcigo–Halės oro uostui trūksta investicijų, o tai lėmė istoriniai įvykiai. Vokietija taip pat laikėsi nuomonės, kad finansavimas yra sumažintas iki būtino ir teisiškai numatyto minimumo, tiek pagalbos sumos, tiek jos intensyvumo požiūriu. Be to, pasak Vokietijos, priemonės yra susijusios su ilgalaikėmis infrastruktūros investicijomis, kuriomis tenkinami oro uosto poreikiai numatant, kad krovininio ir keleivinio transporto srautai ateityje didės. Vokietija tvirtino, kad priemonės nėra nei neproporcingai didelio masto, nei neproporcingai brangios. Vokietija teigė, kad išlaidos sumažintos iki mažiausio lygio, nes buvo iš anksto parengti planai ir išlaidų sąmatos. Vokietijos nuomone, neįmanoma dar labiau sumažinti valstybės finansavimo, nes oro uostą valdančios įmonės tokio masto infrastruktūros negali finansuoti iš savo išteklių.

(327) Vokietija taip pat pateikė argumentą, kad paslaugų pajamomis nepadengiamos infrastruktūros statybos išlaidos, o šį argumentą pagrindė tuo, kad yra finansavimo spraga, ir priešingos padėties vertinimu.

(328) Taigi Komisija daro išvadą, kad suteikus pagalbą iš esmės pagerės investicinis projektas, o vien rinkos sąlygomis to padaryti nepavyktų, taigi būtina valstybės intervencija.

6.5.2.3. Pagalbos priemonės tinkamumas

(329) Pagalbos priemonė turi būti tinkama politikos priemonė, skirta bendros svarbos tikslui siekti.

(330) Kaip paaiškinta 6.5.2.2 skirsnyje, Vokietija įrodė, kad projekto finansavimas kapitalo injekcijomis yra tinkama priemonė Leipcigo–Halės oro uosto infrastruktūros būklei gerinti. Jokia kita mažiau iškraipančia pagalba nebūtų užtikrintas būtinų infrastruktūros darbų finansavimas.

(331) Komisija daro išvadą, kad nagrinėjamoji pagalbos priemonė yra tinkama politikos priemonė.

6.5.2.4. Skatinamasis poveikis

(332) Suteikus pagalbą atitinkamų įmonių elgsena turi pasikeisti taip, kad jos imtųsi papildomos veiklos, kurios, be pagalbos, nevykdytų arba ją vykdytų ribotai, kitokiomis priemonėmis ar kitoje vietoje.

(333) Pirmiausia, su individualia investicija susiję darbai gali būti pradėti tik po to, kai pagalbą teikiančiai institucijai pateikiama paraiška. Jeigu darbai pradedami iki paraiškos pateikimo pagalbą teikiančiai institucijai, bet kokia su ta individualia investicija susijusi suteikta pagalba nebus laikoma suderinama su vidaus rinka.

(334) Vokietija teigė, kad, prieš pateikiant pagalbos paraišką pagalbą teikiančiai institucijai, darbai nebuvo pradėti vykdyti. Vadinasi, Komisija gali daryti išvadą, kad šio kriterijaus laikytasi.

(335) Antra, oro uoste įgyvendinamas investicinis projektas gali būti savaime ekonomiškai patrauklus. Todėl būtina patikrinti, ar investicijų nebūtų imtasi arba nebūtų imtasi tokiu pat mastu be valstybės pagalbos. Jeigu tai pasitvirtins, Komisija manys, kad pagalbos priemonė turi skatinamąjį poveikį.

(336) Skatinamasis poveikis nustatomas atlikus priešingos padėties tyrimą, t. y. lyginamas numatomos veiklos mastas su pagalba ir be pagalbos.

(337) Kai neturima konkrečios informacijos apie priešingą padėtį, gali būti daroma prielaida, kad daromas skatinamasis poveikis, jeigu yra kapitalo išlaidų finansavimo spraga, t. y. kai remiantis *ex ante* verslo planu gali būti įrodyta, kad esama teigiamo ir neigiamo grynųjų pinigų srautų (įskaitant investicines sąnaudas, susijusias su ilgalaikiu turtu) skirtumo investicijų laikotarpiu (jis išreiškiamas grynąja dabartine verte) ([73]).

(338) Šiuo atveju Vokietija pateikė apskaičiuotus finansavimo spragos duomenis, iš kurių matyti, kad finansavimo spraga siekia bent 142,1 mln. EUR (žr. 5 ir 6 lenteles). Be to, iš priešingos padėties scenarijaus vertinimo matyti, kad, jeigu infrastruktūros investicijos būtų finansuojamos tik paskolomis, oro uostas negalėtų suteikti būtino finansavimo.

(339) Vadinasi, Komisija gali daryti išvadą, kad investicinė pagalba turi skatinamąjį poveikį.

([73]) Tai netrukdo numatyti, kad būsimas pelnas gali kompensuoti pradinius nuostolius.

6.5.2.5. Pagalbos proporcingumas (iki minimumo sumažinta pagalba)

(340) Pagalbos suma turi būti sumažinta iki minimumo, būtino papildomoms investicijoms arba veiklai atitinkamoje vietovėje paskatinti.

(341) Oro uostams skiriama investicinė pagalba yra proporcinga, jeigu neviršija papildomų išlaidų (neįskaičiuojant papildomų pajamų), kurios patiriamos vykdant remiamą projektą ar veiklą, o ne kitą projektą ar veiklą, kurį (kurią) pagalbos gavėjas būtų vykdęs priešingos padėties scenarijaus atveju, t. y. jei nebūtų gavęs pagalbos. Kai neturima konkrečios informacijos apie priešingą padėtį, pagalbos suma laikoma proporcinga, jeigu neviršija investicinio projekto finansavimo spragos (kapitalo išlaidų finansavimo spragos), kuri nustatoma remiantis *ex ante* verslo planu, t. y. apskaičiuojama kaip teigiamų ir neigiamų grynųjų pinigų srautų (įskaitant investicines sąnaudas) skirtumo grynoji dabartinė vertė visą investicijų laikotarpį. Investicinės pagalbos atveju verslo planas turėtų apimti turto ekonominio naudojimo laikotarpį.

(342) Bet kuriuo atveju, pagalbos intensyvumas neturi būti didesnis negu faktinė investicinio projekto finansavimo spraga.

(343) Kaip teigta 6.5.2.2 ir 6.5.2.3 skirsniuose, Vokietija pateikė papildomus apskaičiuotus projekto, apie kurį pranešta, finansavimo spragos duomenis, iš kurių matyti, kad finansavimo spraga siekia 142,1 mln. EUR, ir tai pagrindžia 75 % pagalbos intensyvumą (žr. 6 lentelę), jeigu tik kapitalo injekcijos būtų atliktos tuo pačiu metu kaip ir investicijos. Tačiau, kadangi kapitalo injekcijos bus atliekamos tik gavus Komisijos patvirtinimą 2014 m., Vokietijos nustatyta finansavimo spraga yra 166,9 mln. EUR, ir tai pagrindžia 88,1 % pagalbos intensyvumą (žr. 5 lentelę).

(344) Kadangi nėra didžiausio leidžiamojo pagalbos krovininiams oro uostams intensyvumo ribos, pagalbos intensyvumas turi būti ne didesnis negu investicinio projekto finansavimo spraga. Vadinasi, Komisija gali daryti išvadą, kad pagalbos suma yra proporcinga ir sumažinta iki minimumo.

6.5.2.6. Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

(345) Neigiamas pagalbos poveikis turi būti pakankamai apribotas, kad bendras priemonės poveikis būtų teigiamas.

(346) Siekiant dar labiau apriboti konkurencijos iškraipymą, oro uostas (įskaitant visas iš pagalbos lėšų finansuotinas investicijas) turi būti atviras visiems galimiems naudotojams ir neturi būti skirtas vienam konkrečiam naudotojui. Jeigu pajėgumai būtų fiziškai riboti, pagalba turėtų būti skiriama vadovaujantis tinkamais, objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

(347) Vokietija teigė, kad bendra priemonių poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai pusiausvyra yra teigiama. Šiuo atžvilgiu Vokietija pirmiausia patvirtino, kad visi galimi naudotojai (oro vežėjai ir oro kovinių vežimo bendrovės) nauja infrastruktūra galės naudotis lygiomis teisėmis ir be jokios diskriminacijos.

(348) Antra, Vokietija teigė, kad nagrinėjamomis infrastruktūros priemonėmis neskatinama plėtra. Kalbant apie bet kokį galimą poveikį Leipcigo–Halės oro uosto konkurentams, Vokietija teigė, kad krovininis oro transportas nėra nė vieno iš netoli Leipcigo–Halės oro uosto esančių oro uostų specializacija. Be to, kalbant apie Altenburgo–Nobico, Berlyno Brandenburgo, Dresdeno, Erfurto, Hofo, Magdeburgo, Magdeburgo–Kochštedo ir Prahos oro uostus, Vokietija teigė, kad geografinis atstumas iki kelių iš šių oro uostų yra per didelis, oro uostai yra skirtinguose ekonominiuose regionuose, pasiekiamumo zona yra gana skirtinga arba oro uostai – labai maži.

(349) Kalbant apie kitus Vokietijos krovininius oro uostus, Vokietija teigė, kad Leipcigo–Halės oro uosto konkurencija yra ribota, nes pagrindiniuose Vokietijos oro krovinių logistikos centruose (Frankfurto prie Maino, Miuncheno ir Kelno–Bonos), konkuruojančiuose su Leipcigo–Halės oro uostu, pasiekta pajėgumų riba arba ribojami naktiniai skrydžiai.

(350) Pasak Vokietijos, konkurenciniu požiūriu šio ir kitų Europos krovininių oro uostų, visų pirma Briuselio ir Vatri, veikla taip pat nesutampa. Kalbant apie Vatri oro uostą, Vokietija atkreipė dėmesį, kad Vatri – labai mažas oro uostas ir kad 2010 m. oro krovinių Leipcigo–Halės oro uoste buvo daugiau kaip 80 kartų daugiau negu Vatri oro uoste. Kalbant apie Briuselio oro uostą, Vokietija tvirtino, kad nors pastaraisiais metais krovinių srautas Leipcigo–Halės oro uoste didėjo, Briuselio oro uoste jis per tą patį laikotarpį sumažėjo. Be to, pasak Vokietijos, Briuselio oro uoste taikomi griežti naktinių skrydžių apribojimai, todėl konkurencija yra ribota.

(351) Taigi Komisija gali daryti išvadą, kad neigiamas pagalbos poveikis yra pakankamai ribotas. Vadinasi, Komisija gali daryti išvadą, kad suderinamumo kriterijaus laikytasi.

6.5.2.7. Pagalbos skaidrumas

(352) Vokietijai priminta apie skaidrumo prievoles, susijusias su informacijos apie suteiktą pagalbą teikimu, kaip nustatyta 2014 m. aviacijos gairių 8.2 skirsnyje.

6.5.3. **Išvada**

(353) Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju įvykdytos visos bendrosios suderinamumo sąlygos pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(354) Atsižvelgdama į atliktą vertinimą Komisija daro išvadą, kad priemonė suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu ja finansuojama tik investicinio projekto finansavimo spraga.

7. **IŠVADA**

(355) Atsižvelgiant į 6.1.1 skirsnio išvadą, FLH yra įmonė pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Remdamasi 6.1.2 skirsnyje išdėstytu vertinimu Komisija mano, kad galima laikyti, jog naujo gaisrinės pastato (M5), gaisrų gesinimo įrangos (M9) ir sraigtasparnių oro uosto (M8) finansavimas patenka į viešosios politikos sritį. Remiantis 6.1.2 skirsnyje išdėstytu vertinimu, visų kitų priemonių finansavimui turi būti taikomas išsamus tikrinimas pagal Sąjungos valstybės pagalbos taisykles.

(356) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 6.2.1 skirsnyje, Komisija mano, kad FLH akcininkų paskolos suteiktos rinkos sąlygomis, taigi tai nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

(357) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 6.3 skirsnyje, Komisija mano, kad bendrovei FLH kapitalo injekcijomis suteiktas viešasis finansavimas yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Kadangi dėl kapitalo injekcijų turi būti gautas Komisijos sprendimas, o lėšos dar neperduotos bendrovei FLH, Komisija mano, kad Vokietija paisė Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatyto draudimo.

(358) Remdamasi 6.5 skirsnyje išdėstytu vertinimu Komisija mano, kad šiuo atveju įvykdytos visos bendrosios suderinamumo sąlygos pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Todėl Komisija daro išvadą, kad tos priemonės suderinamos su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu jomis finansuojama tik investicinio projekto finansavimo spraga.

(359) Komisija atkreipia dėmesį, kad 2014 m. birželio 17 d. Vokietija Komisijai pranešė išskirtinai sutinkanti, kad šis sprendimas būtų priimtas anglų kalba,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Bendrovei *Flughafen Leipzig/Halle GmbH* suteiktos akcininkų paskolos nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

1. Kapitalo injekcijos bendrovei *Flughafen Leipzig/Halle GmbH*, kuriomis dengiamos į viešosios politikos sritį patenkančios išlaidos (oro uostą valdanti įmonė turi teisę į jų kompensavimą pagal *LuftSiG* 8 straipsnio 3 dalį) ir sraigtasparnių oro uosto išlaidos, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2. Ne didesnės negu investicinio projekto finansavimo spraga kapitalo injekcijos bendrovei *Flughafen Leipzig/Halle GmbH*, kuriomis dengiamos su viešosios politikos sritimi nesusijusios išlaidos, kaip nustatyta 1 dalyje, yra valstybės pagalba, suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3. Kapitalo injekcijų suma, didesnė už sumas, kurios 1 ir 2 dalyse paskelbtos suderinamomis su vidaus rinka, yra valstybės pagalba, nesuderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 23 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas