II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2015/1469 A COMISIEI

din 23 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Germania — Finanțarea proiectelor de infrastructură la aeroportul Leipzig/Halle (2)

[notificată cu numărul C(2014) 5071]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf ([1]),

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([2]),

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 12 aprilie 2010, Germania a notificat Comisiei, din motive de securitate juridică, injecțiile de capital planificate în favoarea întreprinderilor Mitteldeutsche Flughafen AG (denumită în continuare „MFAG") și Flughafen Leipzig/Halle GmbH (denumită în continuare „FLH"). De asemenea, Germania a informat Comisia că injecțiile de capital notificate fac obiectul aprobării Comisiei. Între timp, finanțarea proiectului se va realiza prin împrumuturile acordate de acționari, care se presupune că au fost acordate în condiții de piață.

(2) Prin scrisorile din 10 iunie 2010, 26 noiembrie 2010 și 3 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare privind măsurile notificate (inclusiv condițiile împrumuturilor acordate de acționari). La 29 septembrie 2010, 4 ianuarie 2011 și 26 aprilie 2011, Germania a prezentat informații suplimentare.

(3) Prin scrisoarea din 15 iunie 2011, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii") în ceea ce privește împrumuturile acordate de acționari și injecțiile de capital în favoarea întreprinderii FLG. La 15 august 2011, Germania și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii.

(4) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([3]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză în termen de o lună de la data publicării.

([1]) Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „tratatul"). Cele două seturi de articole sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din tratat se interpretează, dacă este cazul, ca trimiteri la articolul 87 și, respectiv, articolul 88 din Tratatul CE. De asemenea, tratatul a introdus anumite modificări terminologice precum înlocuirea termenului „Comunitate" cu termenul „Uniune" și a sintagmei „piață comună" cu sintagma „piață internă". Terminologia din tratat va fi utilizată pe tot cuprinsul prezentei decizii.

([2]) JO C 284, 28.9.2011, p. 6.

([3]) A se vedea nota de subsol 2.

(5) Comisia a primit observații în materie de la 34 de părți interesate. La 21 noiembrie 2011, Comisia a transmis Germaniei aceste observații. Germania a avut posibilitatea de a răspunde la observațiile respective în termen de o lună. Comisia a primit comentariile Germaniei la 20 decembrie 2011.

(6) La 14 martie 2012, Comisia a solicitat noi informații. La 26 aprilie 2012, Comisia a primit răspunsul Germaniei.

(7) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 15 mai 2012, 20 iulie 2012 și 21 decembrie 2012. Germania a răspuns prin scrisorile din 28 iunie 2012, 10 septembrie 2012 și 15 ianuarie 2013.

(8) La 31 martie 2014, Comisia a adoptat Orientările din 2014 privind sectorul aviației ([4]), care înlocuiesc Orientările din 1994 privind sectorul aviației ([5]), precum și Orientările din 2005 privind sectorul aviației ([6]). La 15 aprilie 2014, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a fost publicată o comunicare prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea în acest caz a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în termen de o lună de la data publicării acestora ([7]).

(9) La 14 aprilie 2014, Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la punerea în aplicare a principiilor comune pentru evaluarea compatibilității ajutorului în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Germania a răspuns prin scrisorile din 19 mai 2014, 26 mai 2014, 10 iulie 2014 și 11 iulie 2014.

(10) Prin scrisoarea din 17 iulie 2014, Germania a acceptat ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză.

2. **DESCRIEREA MĂSURILOR**

2.1. CONTEXTUL INVESTIGAȚIEI ȘI AL PROIECTULUI DE INFRASTRUCTURĂ

2.1.1. **Aeroportul Leipzig/Halle**

(11) Aeroportul Leipzig/Halle este situat în landul Saxonia din Germania Centrală. Aeroportul este exploatat de întreprinderea FLH ([8]), care este o filială a întreprinderii MFAG ([9]). MFAG este o societate holding cu trei filiale (FLH, Dresden Airport GmbH și Portground GmbH).

(12) După reunificarea Germaniei a fost pus în aplicare un plan general de dezvoltare a aeroportului, care prevedea construcția viitoare a unui sistem cu două piste. În anul 1997 a fost aprobată construcția pistei de nord. În anul 2004, acționarii au decis să finanțeze construcția pistei de sud ([10]).

(13) După începerea exploatării pistei de sud în anul 2007, întreprinderea DHL Express și-a relocat activitățile europene nodale de la Bruxelles la Leipizig. Pe lângă DHL Express, aeroportul Leipzig/Halle este deservit, de asemenea, de Lufthansa Cargo și de alte companii aeriene de transport aerian de mărfuri. Prin urmare, aeroportul Leipzig/Halle a devenit în 2011 cel de al doilea cel mai mare aeroport de transport aerian de marfă (după aeroportul Frankfurt/Main) din Germania. Tabelul 1 sintetizează dezvoltarea transportului aerian de pasageri și de marfă de la aeroport începând cu anul 2006.

([4]) Comunicarea Comisiei – Orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).
([5]) Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).
([6]) Comunicarea Comisiei – Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).
([7]) JO C 113, 15.4.2014, p. 30.
([8]) Întreprinderea FLH este principalul acționar al întreprinderii Mitteldeutsche Flughafen AG, care deține o participație de 94 % în întreprinderea FLH. Restul acțiunilor sunt deținute de Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachen și Stadt Schkeuditz. Nu există acționari privați.
([9]) Acționarii întreprinderii MFAG sunt următorii: 76,64 % Freistaat Sachsen, 18,54 % Land Sachsen –Anhalt, 2,52 % Stadt Dresda, 0,2 % Stadt Halle, 2,1 % Stadt Leipzig. Nu există acționari privați.
([10]) Aportul de capital din partea acționarilor publici ai întreprinderii FLG prin care se finanțează construcția noii piste de sud și alte măsuri cu o valoare de până la 350 de milioane EUR și care au fost adoptate până în 2006 au fost deja evaluate și considerate compatibile cu piața internă în Decizia 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008 Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle Măsura C 48/06 (ex N 227/06) (JO L 346, 23.12.2008, p. 1), prin urmare, acestea nu fac obiectul prezentei proceduri de investigare.

Tabelul 1

Dezvoltarea transportului aerian de marfă și de pasageri la aeroportul Leipzig/Halle în perioada 2006-2013

An	Dezvoltarea transportului aerian de pasageri	Dezvoltarea transportului aerian de marfă și a serviciilor poștale (în tone)	Mișcări aeronave (mărfuri și pasageri)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Sursă: Aeroportul Leipzig/Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Prezentare generală a programului de investiții în infrastructură**

(14) Împrumuturile acordate de acționari și injecțiile de capital sunt destinate finanțării măsurilor de infrastructură și a măsurilor legate de infrastructură rezumate în tabelul 2, cu o valoare de 255,6 milioane EUR.

Tabelul 2

Prezentare generală a programului de investiții în infrastructură la aeroportul Leipzig/Halle

Număr	Descriere	Costuri bugetate/ costuri estimate (EUR)
M1	Achiziționarea de terenuri/relocarea/reducerea zgomotului/planificarea adiacentă conservării peisajului	[…] (*)
M2	Structura de testare a motorului	[…]
M3	Calea de rulare și podul de traversare E7	[…]
M4	Extinderea pistei de decolare și de aterizare de nord: planificarea costurilor	[…]
M5	Curățirea amplasamentului pentru construcția căii de rulare Victor și a clădirilor remizei de pompieri/hangarului multifuncțional	[…]
M6	Calea de rulare paralelă Victor	[…]
M7	Zone suplimentare de degivrare	[…]
M8	Heliport	[…]
M 9.1 – M 9.4	Măsuri de infrastructură suplimentare: Reconstrucția punctului de control I Ameliorarea funcționalității clădirilor de securitate Achiziționarea de echipamente tehnice Fermă de animale	[…]

Număr	Descriere	Costuri bugetate/ costuri estimate (EUR)
M10	Reducerea zgomotului suplimentar	[…]
M11	Amenajarea terenurilor în zona de sud-est faza I	[…]
M12	Planificarea procedurii de aprobare pentru extinderea din partea de sud	[…]
M13	Extinderea platformei de nord	[…]
M14	Extinderea platformei de est	[…]
M15	Adaptarea infrastructurii	[…]
M 16	Măsuri de infrastructură suplimentare: Extinderea hangarului din zona de nord (M16.1) Construcția unui nou terminal de zbor și a unui hangar pentru aeronave mici (M 16.2)	[…]
	Total	**255,625 milioane**

(*) Face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional.

(15) M1 – Măsuri ample de reducere a zgomotului (inclusiv achiziționarea de terenuri, relocarea, planificarea adiacentă conservării peisajului): în temeiul deciziei de aprobare a planificării pentru pista și platformele de sud ([11]), aeroportul Leipzig/Halle trebuie să pună în aplicare măsuri de reducere a zgomotului în zona de protecție pe timp de noapte. Zona de protecție pe timp de noapte trebuia să acopere o suprafață de aproximativ 211 km^2 cu aproximativ 6 000 unități locative. După prima recalculare a zonei de protecție pe timp de noapte realizată la sfârșitul lunii februarie 2009, a rezultat că zona de protecție inițială trebuie extinsă cu aproximativ 4 000 de unități locative suplimentare.

(16) M2 – Structura de testare a motorului: o nouă structură de testare a motorului a fost construită la aeroportul Leipzig/Halle în perioada 2007-2008. Aeroportul Leipzig/Halle funcționează 24 de ore pe zi, prin urmare, acesta trebuie să ofere facilități pentru testarea motoarelor aeronavelor pe timp de zi și pe timp de noapte. Structura de testare a motorului a fost creată ca o structură închisă pentru a limita emisiile acustice.

(17) M3 – Calea de rulare și podul de traversare „E7”: pentru a diminua presiunea asupra căilor de rulare și asupra podurilor de traversare existente și pentru a oferi o alternativă în caz de accidente sau defecțiuni, calea de rulare și podul de traversare „E7” au fost construite în regiunea de est a aeroportului. Din motive tehnice, acest proiect de infrastructură este împărțit în trei subproiecte: podul de traversare ([12]), calea de rulare și echipamentele tehnice (dispozitivele de iluminat). Lucrările la proiect au început în anul 2008.

(18) M4 – Extinderea pistei de decolare și de aterizare de nord (planificarea costurilor) de la 3 600 metri, cât are în prezent, la 3 800 metri: extinderea pistei de nord este menită să asigure faptul că aeronavele de marfă cu o greutate maximă la decolare mare („MTOW”) pot decola fără restricții de sarcină utilă. Planificarea acestui proiect de infrastructură a început în anul 2008.

(19) M 5 – Curățirea amplasamentului în timp util pentru construcția căii de rulare „Victor”, a unei noi clădiri pentru remiza de pompieri și a hangarului multifuncțional I: remiza de pompieri și hangarul multifuncțional vor trebui demolate și reconstruite. Lucrările de reconstrucție a hangarului multifuncțional și a remizei de pompieri au început în mai 2009. Noul hangar multifuncțional va fi utilizat pentru echipamentele de întreținere pe timp de iarnă. De asemenea, lucrările vor include construcția unui centru de formare pentru pompieri.

([11]) Decizia de aprobare a planificării pentru pista și platforma de decolare și aterizare de sud a autorității germane competente din 4 noiembrie 2004, precum și prima modificare a deciziei din 9 decembrie 2005.

([12]) Aeroportul Leipzig/Halle are două căi de rulare care traversează rutele de trafic (autostrada A14, o linie feroviară de mare viteză, un drum național cu 4 benzi), ceea ce înseamnă că trebuie construite poduri pentru căile de rulare.

(20) M6 – Calea de rulare paralelă „Victor”: conform notificării, construcția pistei de rulare „Victor” între cele două căi de rulare existente este esențială pentru a acoperi creșterea continuă a capacităților de la aeroportul Leipzig/Halle și pentru a acoperi capacitățile din sud-vestul aeroportului la orele de vârf și în cazul unor condiții meteorologice dinspre est.

(21) M7 – Zone suplimentare de degivrare: zonele suplimentare de degivrare sunt necesare pentru a asigura buna desfășurare a operațiunilor de degivrare a aeronavelor și pentru a evita întârzierile provocate de o infrastructură inadecvată.

(22) M8 – Heliport: în perioada 2008-2009, a fost creat un spațiu de parcare pentru elicoptere la aeroportul Leipzig/Halle prin adaptarea structurii de suprafață și marcarea acesteia; aceasta este utilizată ca bază pentru operațiunile de salvare aeriană și de urgență.

(23) M9.1 – Reconstrucția punctului de control I: punctul de control I trebuie reconstruit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ([13]). Acesta va reprezenta baza pentru toate activitățile organizatorice legate de securitatea aeroportului (gestionarea trecerilor și a operațiunilor cheie, formarea în domeniul securității, sarcini de gestionare), pentru controale (de exemplu, de persoane și de mărfuri) și pentru servicii de securitate (de exemplu, servicii pentru vizitatori, VIP).

(24) M9.2 – Ameliorarea funcționalității clădirilor de securitate: noua clădire de securitate va fi utilizată de poliția federală, de poliția regională, de autoritățile vamale și de serviciul meteorologic german.

(25) M9.3 – Achiziționarea de echipamente tehnice: pentru a se adapta la noua infrastructură, aeroportul Leipzig/Halle trebuie, de asemenea, să achiziționeze echipamente suplimentare de întreținere pe timp de iarnă și echipamente suplimentare de stingere a incendiilor. De asemenea, gardul care înconjoară incinta aeroportului va trebui postechipat cu detectoare și echipament de supraveghere video digital cu sistem inteligent de detectare a mișcării.

(26) M10 – Fermă de animale: proiectul vizează crearea în cadrul aeroportului a unei clădiri separate pentru exportul/importul de animale provenite din țări terțe, care conține instalații veterinare.

(27) M10 – Reducerea zgomotului suplimentar: având în vedere, în special, creșterea preconizată a traficului aerian de mărfuri de la aeroportul Leipzig/Halle, se preconizează că, pe termen mediu, pe măsură ce aeroportul se va extinde, vor fi necesare măsuri de reducere a zgomotului suplimentar (și lucrări aferente).

(28) M11 – Amenajarea terenurilor în zona de sud-est faza I: zonele adiacente din partea estică a instalațiilor existente în zona publică (hangar și clădire operațională) a aeroportului Leipzig/Halle urmează să fie complet echipate cu surse de alimentare cu energie electrică și cu apă, cu instalații de tratare a apelor uzate și de drenare a apelor pluviale până în 2010; lucrările au început în anul 2008. Odată ce sensul giratoriu existent în zona terminalului de transbordare a mărfurilor va fi conectat la rețeaua de drumuri publice, vor trebui adoptate măsuri de reducere a zgomotului suplimentar.

(29) M12 – Planificarea procedurii de aprobare pentru extinderea din partea de sud: pe termen lung, pista și platforma de sud (3 600 metri) de la aeroportul Leipzig/Halle urmează să fie extinse. Acest lucru va necesita un proces de planificare a aprobării.

(30) M13 – Extinderea platformei de nord: este prevăzută construcția a 12 standuri suplimentare până în 2020. Dezvoltarea terminalelor, în partea de nord a aeroportului, va face posibilă o mai bună distribuție a mișcărilor de aeronave între două piste.

(31) M14 – Extinderea platformei de est: platforma de est urmează să fie mutată în sud pentru a asigura traseul lipsit de obstacole necesar pentru operațiunile pe pistă. De asemenea, platforma trebuie conectată la sistemul căii de rulare și la punctele de degivrare.

(32) M15 – Adaptarea infrastructurii: terminalele din zona de nord trebuie adaptate pentru a lua în considerare platforma nou construită în zona de nord, precum și transferul funcțiilor de marfă în această zonă. În acest scop, hangarul și funcțiile auxiliare necesare trebuie adaptate pentru aeronave din categoria F.

(33) M16.1 – Extinderea hangarului din zona de nord: aceasta implică construcția unei noi platforme în zona de nord, inclusiv relocarea funcțiilor în această zonă și instalarea unor standuri de întreținere.

([13]) Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 de instituire a unor norme comune în domeniul securității aviației civile (JO L 355, 30.12.2002, p. 1).

(34) M16.2 – Construcția unui nou terminal de zbor și a unui hangar pentru aeronave mici: va trebui construit un nou terminal de zbor și un hangar pentru aeronave mici. Fostul terminal de zbor a fost demolat atunci când a fost construită noua pistă de sud.

2.2. MĂSURILE EXAMINATE ȘI MOTIVELE CARE AU STAT LA BAZA INIȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(35) Decizia de inițiere a procedurii a vizat următoarele măsuri de finanțare a proiectului de investiții (și anume, măsurile în domeniul infrastructurii, precum și măsurile conexe) de la aeroportul Leipzig/Halle:

(i) împrumuturile acordate de acționari în favoarea întreprinderii FLH, cu o valoare de până la 255,6 de milioane EUR („finanțare de tranziție deja acordată parțial”);

(ii) injecțiile de capital în întreprinderea FLH, în valoare de până la 255,6 milioane EUR.

(36) În ceea ce privește măsurile de infrastructură notificate, Comisia s-a întrebat dacă acestea ar putea să fie considerate într-adevăr ca încadrându-se în misiunea de serviciu public și dacă, prin urmare, finanțarea acestora nu constituie ajutor de stat.

(37) Comisia a ajuns la concluzia că împrumuturile acordate de acționari și injecțiile de capital în favoarea întreprinderii MFAG nu constituie ajutor de stat, întrucât amândouă urmează să fie transferate întreprinderii FLH. Întreprinderea MFAG poate fi considerată numai un vehicul pentru transferul de fonduri către întreprinderea FLH, nefiind așadar un beneficiar al ajutorului.

2.2.1. **Împrumuturile acordate de acționari în favoarea întreprinderii FLH**

(38) Proiectele de infrastructură și cele conexe au fost finanțate inițial prin împrumuturile acordate de acționari, care vor fi convertite în capital numai după autorizarea de către Comisie a măsurilor de finanțare. Între 2006 și 2011 ([14]), volumul total al împrumuturilor acordate de acționari în favoarea întreprinderii FLH a fost de […] milioane EUR.

(39) Condițiile împrumuturilor acordate de acționari în perioada 2006-2008 au fost stabilite pe baza unui acord de împrumut între întreprinderile Sachsen LB și MFAG. Rata de bază a împrumutului este rata dobânzii interbancare oferită la operațiunile în euro (EURIBOR) pe 3 luni plus o marjă de risc de […] puncte de bază. Pentru anul 2009, rata de bază a împrumutului este rata dobânzii interbancare oferită la operațiunile în euro (EURIBOR) pe 3 luni plus o marjă de risc de […] puncte de bază. Pentru anul 2010, rata de bază a împrumutului este rata dobânzii interbancare oferită la operațiunile în euro (EURIBOR) pe 3 luni plus o marjă de risc de […] puncte de bază.

Evaluare inițială a Comisiei cu privire la existența ajutorului

(40) În ceea ce privește caracterul de ajutor al împrumuturilor acordate de acționari în favoarea întreprinderii FLH, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că împrumuturile acordate de acționarii întreprinderii FLH au fost acordate în condiții care ar fi putut fi obținute în mod normal pe piață. În special în ceea ce privește acordurile de împrumut comparabile, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că o serie de propuneri prezentate prin e-mail, fără intenția de a încheia acorduri de împrumut și fără o evaluare de bază a probabilității de nerambursare și a nivelului de colateralizare, pot fi considerate drept valori de referință fiabile.

(41) În absența unei valori de referință pe piață, Comisia și-a bazat evaluarea pe un substitut prevăzut în Comunicarea din 2008 privind rata de referință ([15]). Astfel, în lipsa unui rating al întreprinderii FHL și a garanțiilor aferente, condițiile împrumuturilor acordate de acționarii întreprinderii FLH păreau a fi mai favorabile decât valorile indicative stabilite de Comisie pentru rata pieței în temeiul Comunicării din 2008 privind rata de referință.

(42) Posibilul element de ajutor este echivalent cu diferența dintre rata dobânzii de pe piață și rata reală a dobânzii.

2.2.2. **Injecții de capital în întreprinderea FLH**

(43) Injecțiile de capital în întreprinderea FLH, care vizează finanțarea măsurilor de infrastructură și a celor legate de infrastructură (a se vedea tabelul 2), sunt supuse aprobării de către Comisie. Prin urmare, numai după autorizarea ajutorului se preconizează că împrumuturile acordate de acționarii întreprinderii FLH vor fi convertite în capital propriu.

(44) Valoarea totală a finanțării destinate rambursării costurilor aferente proiectelor de infrastructură și a celor legate de infrastructură se ridică la 255,6 milioane EUR. Un total de 240,3 milioane EUR urmează să fie depus la fondul de rezervă al întreprinderii MFAG, fiind alocat pentru a fi transferat întreprinderii FLH în scopul de a crește capitalul acesteia (și anume, rezerva de capital propriu). La rândul lor, acționarii întreprinderii FLH vor injecta suma rămasă direct în fondul de rezervă al întreprinderii FLH.

([14]) Până la 1 aprilie 2011.

([15]) Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 12 decembrie 2007 (JO C 14, 19.1.2008, p. 6).

(45) Potrivit Germaniei, injecțiile de capital vor fi efectuate fără un plan de afaceri aferent și fără evaluarea perspectivelor de rentabilitate pe termen lung.

(46) Cu toate că unele dintre proiectele de infrastructură care urmează să fie finanțate prin injecțiile de capital planificate au început deja, anterior demarării proiectelor acționarul public și-a anunțat de fiecare dată intenția de a finanța măsurile înainte de începerea lucrărilor. Injecțiile de capital în sine nu au fost încă efectuate.

Evaluarea inițială a Comisiei cu privire la existența ajutorului de stat

(47) În ceea ce privește caracterul de ajutor al injecțiilor de capital, Comisia își exprimă îndoielile cu privire la faptul că, în lipsa oricăror așteptări pe termen lung privind rentabilitatea, acționarii întreprinderii FLH au acționat ca un operator economic privat în economia de piață. Prin urmare, Comisia a pus sub semnul întrebării faptul că injecțiile de capital ar putea să nu fie considerate ajutor de stat.

2.2.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(48) Întrucât împrumuturile acordate de acționarii întreprinderii FLH și injecțiile de capital ulterioare ar putea constitui ajutoare de stat, Comisia a trebuit să analizeze dacă ajutoarele respective pot fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. În acest sens, Orientările din 2005 privind sectorul aviației au rezumat principiile comune de evaluare a ajutoarelor pentru finanțarea infrastructurii aeroportuare în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

(49) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că, în speță, sunt îndeplinite unele criterii prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației. În acest sens, Comisia a concluzionat că ajutorul îndeplinește un obiectiv de interes comun clar definit, și anume sporește conectivitatea regiunii pentru serviciile de transport de marfă, având un impact pozitiv asupra dezvoltării locale. Având în vedere perspectivele pozitive privind dezvoltarea aeroportului, Comisia a concluzionat că aeroportul are bune perspective de utilizare pe termen mediu și că programul de infrastructură este necesar.

(50) Cu toate acestea, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la proporționalitatea măsurilor de infrastructură în cauză cu obiectivul care a fost stabilit. De asemenea, Comisia și-a exprimat preocuparea cu privire la faptul că nu toți utilizatorii au acces la aeroport în mod egal și nediscriminatoriu. De asemenea, Comisia a afirmat că, întrucât întreprinderea FLH, ca aeroport specializat în transportul de mărfuri, se află în concurență cu aeroporturi din alte state membre, nu se poate concluziona, în stadiul actual, că dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comun. În plus, Comisia a avut, de asemenea, îndoieli referitoare la necesitatea și proporționalitatea ajutorului.

(51) Prin urmare, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că finanțarea măsurilor notificate poate fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat.

3. **OBSERVAȚIILE DIN PARTEA GERMANIEI**

3.1. CONTEXTUL MĂSURILOR ANALIZATE

(52) Germania și-a început observațiile cu clarificări suplimentare cu privire la contextul măsurilor analizate. În acest context, Germania a afirmat că tratatul de reunificare din 1990 preconizase deja dezvoltarea ulterioară a aeroportului Leipzig/Halle. Potrivit Germaniei, a fost instituit un plan general de dezvoltare a aeroportului și s-a decis dezvoltarea unui sistem cu două piste paralele. De asemenea, Germania a explicat că construcția pistei de nord a fost aprobată în 1997, operarea acesteia începând în 2000, în timp ce construcția pistei de sud a fost aprobată în 2004, operarea acesteia începând în 2007.

(53) În acest context, Germania a afirmat că, datorită sistemului de piste paralele și relocării mai multor mari operatorii de transport aerian de marfă, aeroportul Leipzig/Halle a putut să se poziționeze drept al doilea cel mai mare centru de transport aerian de mărfuri din Germania. În acest context, Germania a susținut că, începând cu anul 2010, aeroportul a reușit să se promoveze ca unul dintre cele mai importante centre de transbordare pentru transportul aerian de marfă din Europa. De asemenea, Germania a adăugat că actualmente sunt prezente pe aeroport 133 de întreprinderi, având în total 5 106 angajați în anul 2010 (cu o creștere de 14,4 % în comparație cu anul 2009).

(54) Prin urmare, Germania consideră că aeroportul este un factor de stimulare a dezvoltării economice în regiune și joacă un rol important pentru ocuparea forței de muncă la nivel regional. Germania a subliniat că acest lucru este confirmat, de asemenea, de o creștere a veniturilor și a volumului de mărfuri manipulate pe aeroport: în perioada 2005-2009, veniturile generate de întreprinderea FLH au crescut de la 47 de milioane EUR la 80 de milioane EUR. În ceea ce privește volumele de marfă, Germania a declarat că, în comparație cu alte aeroporturi, aeroportul

Leipzig/Halle înregistrează rate de creștere constante (dacă în 2007 au fost prelucrate 101 364 tone de marfă, cifra a crescut la 442 453 tone în 2008, 524 084 tone în 2009 și 663 059 tone în 2010). În completarea declarației sale, Germania a subliniat că volumul transportului aerian de marfă a crescut cu 18,5 % în 2009 și cu 26,5 % în 2010. Potrivit Germaniei, se preconizează o creștere suplimentară a volumului de marfă. În această privință, Germania a clarificat că se preconiza manipularea a aproximativ 820 000 de tone de marfă transportate pe calea aerului până în anul 2020 ([16]). Cu toate acestea, Germania a comunicat că aceste previziuni vor fi deja atinse până în anul 2015 ([17]).

(55) În plus, Germania a declarat că aeroportul a cunoscut o creștere treptată a numărului de pasageri în ultimii ani (de la 1 988 854 în 2002 la 2 723 748 în 2007). Deși, conform informațiilor prezentate de Germania, s-a înregistrat o scădere a traficului de călători începând cu anul 2007 (numai 2 352 827 pasageri în 2010), pe termen mediu și lung Germania preconizează o creștere a traficului de pasageri de până la 4,6 milioane de pasageri până în anul 2020.

(56) Germania a declarat că, spre deosebire de multe alte aeroporturi din Uniune, precum și de cele trei aeroporturi importante de marfă din Germania, Frankfurt/Main, Köln-Bonn și München, aeroportul Leipzig/Halle are licență nerestricționată pentru zborurile pe timp de noapte în ceea ce privește traficul aerian comercial de marfă. Potrivit Germaniei, acesta este unul dintre motivele pentru care aeroportul are perspective bune de viitor. De asemenea, Germania a subliniat că, prin hotărârea din 4 aprilie 2012, Curtea Administrativă Federală din Germania (Bundesverwaltungsgericht) a confirmat interzicerea curselor aeriene pe timp de noapte de pe aeroportul Frankfurt/Main, cel mai mare centru de transport aerian de marfă din Germania. Germania a afirmat că, în consecință, la aeroportul Frankfurt/Main plecările și sosirile au fost complet interzise între orele 23:00 și 5:00.

(57) De asemenea, Germania a susținut că întreprinderea FLH nu a fost în măsură să finanțeze măsurile de infrastructură planificate din resurse proprii. În acest context, Germania a subliniat că, din cauza investițiilor restante care datau din perioada fostei Republici Democrate Germane, aeroportul a trebuit să realizeze investiții într-un timp mult mai scurt decât aeroporturile situate în partea de vest a Germaniei. Potrivit Germaniei, în special investițiile semnificative pe termen scurt nu pot fi finanțate din resursele proprii ale întreprinderii FLH, întrucât există o diferență semnificativă între volumul de investiții (225,6 de milioane EUR) și veniturile anuale ale aeroportului (80 de milioane EUR în 2009).

3.2. NOȚIUNEA DE ACTIVITATE ECONOMICĂ ȘI MISIUNEA DE SERVICIU PUBLIC

3.2.1. **Noțiunea de activitate economică și aplicabilitatea normelor privind ajutoarele de stat în cazul infrastructurilor aeroportuare**

(58) Germania a reiterat mai întâi că nu este de acord cu poziția Comisiei potrivit căreia construcția infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică. Prin urmare, Germania susține că măsura notificată nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

(59) În acest sens, Germania a susținut că noțiunea de „întreprindere" în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat nu se aplică aeroporturilor, cel puțin în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor aeroportuare. Germania a subliniat că realizarea infrastructurii aeroportuare nu constituie o activitate economică, ci mai degrabă o măsură de politică economică generală, regională și de transport. Aceasta a făcut trimitere la punctul 12 din Orientările din 1994 privind sectorul aviației, în care se afirmă că „realizarea sau extinderea proiectelor de infrastructură […] constituie o măsură de politică economică generală pe care Comisia nu o poate controla în temeiul normelor din tratat privind ajutoarele de stat. Deciziile privind dezvoltarea infrastructurii nu intră în sfera de aplicare a prezentei comunicări" și a susținut că Orientările din 2005 privind sectorul aviației nu au înlocuit acest punct.

(60) De asemenea, Germania a afirmat că realizarea infrastructurii aeroportuare nu constituie o activitate economică, întrucât un investitor privat nu ar desfășura această activitate. În acest sens, Germania a susținut că nu există nicio perspectivă de rentabilitate a investiției din cauza imposibilității de a recupera costurile de construcție de la utilizatorii aeroportului prin intermediul tarifelor de aeroport. Potrivit Germaniei, acest lucru se datorează faptului că tarifele respective sunt supuse autorizării din partea autorității aeroportuare a landului în care este situat aeroportul, investitorii privați neavând nicio influență asupra nivelului acestora. Prin urmare, potrivit Germaniei, tarifele nu pot fi stabilite în mod liber de către operator în funcție de considerații economice, acestea fiind stabilite, de fapt, independent de costurile de investiție. În opinia Germaniei, suprafețele închiriate în alte scopuri comerciale decât pentru operațiuni aeriene sunt lipsite de relevanță.

(61) De asemenea, în această privință, Germania a declarat că aeroporturile au costuri fixe medii mai mari legate de infrastructură, echipamente și funcționare. În plus, marja lor de manevră este limitată de obligații și condiții legale stricte.

([16]) Pe baza estimărilor efectuate înainte de anul 2011.
([17]) Pe baza estimărilor din anul 2011.

(62) De asemenea, Germania a considerat că trimiterile la hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* ([18]) și la hotărârea în cauza *Leipzig/Halle* ([19]) erau irelevante. În ceea ce privește hotărârea în cauza *Aéroports de Paris*, Germania a susținut că hotărârea nu vizează construcția infrastructurii aeroportuare, ci exploatarea unui aeroport. În plus, Germania consideră că hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* nu se referă la interpretarea noțiunii de „întreprindere" în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, ci vizează o încălcare a interdicției abuzului de poziție dominantă, în sensul articolului 102 din tratat. În ceea ce privește hotărârea în cauza *Leipzig/Halle*, Germania consideră că hotărârea Tribunalului nu constituie un precedent în jurisprudență deoarece face obiectul unei căi de atac.

3.2.2. **Misiunea de serviciu public**

(63) Potrivit Germaniei, inclusiv în cazul în care finanțarea măsurilor de infrastructură ar fi sub incidența normelor privind ajutoarele de stat, aceasta nu ar constitui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, întrucât finanțarea măsurilor de infrastructură a constituit, în principal, rambursarea necesară și proporțională a costurilor pentru executarea sarcinilor care se încadrează în sfera prerogativelor statului. În această privință, Germania a declarat că, în conformitate cu Orientările din 2005 privind sectorul aviației, activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(64) În ceea ce privește executarea sarcinilor care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, Germania a afirmat că practica Comisiei distinge cel puțin între următoarele categorii de măsuri legate de securitate: protecția traficului aerian împotriva amenințărilor externe precum deturnarea și alte acte de violență împotriva traficului aerian, protecția traficului aerian împotriva riscurilor operaționale și protecția părților terțe împotriva pericolelor operaționale generate de traficul aerian. În ceea ce privește protecția traficului aerian împotriva riscurilor operaționale, Germania consideră că operatorul aeroportuar are obligația de a renova, a moderniza și a extinde infrastructura aeroportuară pentru a preveni pericolele operaționale. Germania a declarat că cea de a treia categorie de măsuri cuprinde, de regulă, protecția părților terțe împotriva zgomotului cauzat de aeronave și împotriva altor efecte dăunătoare asupra mediului.

(65) În ceea ce privește diferitele măsuri de infrastructură în cauză, Germania a susținut că acestea constituie, în principal, compensație pentru desfășurarea activităților care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât măsurile au protejat părțile terțe de pericolul operațional generat de traficul aerian.

(66) În ceea ce privește măsurile de reducere a zgomotului, Germania a declarat că, în contextul procedurii de aprobare a planificării, măsurile de reducere a zgomotului trebuie să acopere aproximativ 10 000 de unități locative. Germania a susținut că, în conformitate cu dispozițiile legii recent modificate, *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm fluglärmg* (Legea privind zgomotul produs de aeronave, „FluglärmG"), măsurile de reducere a zgomotului ar acoperi numai o suprafață de 78 km^2, cu aproximativ 3 000 unități locative, costurile ridicându-se la […] milioane EUR. Cu toate acestea, conform informațiilor prezentate de Germania, întreprinderea FLH nu a beneficiat de această modificare a Fluglärmg, aplicându-se în continuare o zonă de protecție mai strictă. În această privință, Germania a afirmat că aeroportul Leipzig/Halle trebuie să suporte costuri semnificativ mai mari decât concurenții săi (din Germania și din afara Uniunii).

(67) În plus, aeroportul a achiziționat proprietăți ale rezidenților grav afectați, plătindu-le acestora despăgubiri. De asemenea, Germania a declarat că aeroportul a întreprins anumite activități de conservare a naturii pentru a compensa activitățile sale în domeniul construcțiilor. Germania a susținut că această abordare a fost destinată să prevină sau să reducă impactul zgomotului produs de aeronave și al lucrărilor de construcții asupra părților terțe, constituind, prin urmare, o activitate de misiune publică. Potrivit Germaniei, protejarea părților terțe împotriva zgomotului, în principal împotriva zgomotului produs de aeronave, a constituit una dintre îndatoririle și funcțiile oficiale fundamentale ale statului.

(68) De asemenea, Germania a susținut că instalația de testare a zgomotului motorului, și anume M2, a constituit o măsură de misiune de serviciu public. Aceasta a precizat că limitele de zgomot stabilite în cadrul deciziei de aprobare a planificării pentru construcția pistei de sud puteau fi respectate în timpul zilei (de la 6:00 la 22:00) fără o structură închisă de testare a motorului. Cu toate acestea, potrivit Germaniei, în temeiul autorizației de funcționare din 31 iulie 2007, aeroportul trebuia, de asemenea, să efectueze teste în structura de testare închisă în timpul zilei. În plus, Germania a explicat că testarea motorului era necesară în contextul menținerii siguranței funcționale a aeronavelor și că aceasta ar depăși limitele de zgomot admise dacă ar fi efectuată pe timp de noapte în afara unei structuri închise. Prin urmare, în opinia Germaniei, construcția instalației de testare a motorului sub forma de clădire închisă are ca scop protejarea locuitorilor împotriva unor niveluri inacceptabile ale zgomotului produs de aeronave.

([18]) Cauza T-128/98, *Aéroports de Paris/Comisia*, Rec., 2000, p. II-3929.

([19]) Cauzele conexate T-443/08 și T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisia* (hotărârea „*Aeroportul Leipzig-Halle*"), Rep., 2011, p. II-1311.

(69) În ceea ce privește măsura M3, Germania a susținut că lucrările de construcție a respectivelor elemente de infrastructură se încadrează în misiunea de serviciu public, întrucât acestea au fost realizate pentru a proteja traficul aerian împotriva pericolelor operaționale. Indiferent de volumul de trafic care se presupune că va fi gestionat în viitor, legăturile căii de rulare existente erau deja insuficiente în trecut pentru a garanta gestionarea sigură și în bune condiții a traficului aerian. În plus, Germania a declarat că, pentru pompierii de la remiza de pompieri din partea de est, noua cale de rulare reprezintă calea de acces de urgență către zona de nord a aeroportului. Potrivit Germaniei, chiar dacă normele privind ajutoarele de stat ar fi aplicabile, trebuie să se țină seama de faptul că unele dintre costurile căii de rulare erau legate de iluminat. În ceea ce privește iluminatul, Germania a subliniat că s-a decis deja de către Comisie în decizia acesteia *Memminge* ([20]) că iluminatul constituie un element de orientare și de control pentru aeronave, acesta putând fi clasificat, prin urmare, drept activitate care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, care nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(70) Potrivit Germaniei, M4 ar fi pusă în aplicare, de asemenea, pentru a realiza activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât din motive de capacitate operațională și de siguranță este necesar să se asigure aeronave de mari dimensiuni care operează la masa maximă de decolare permisă (MTOW) în anumite condiții climatice, cu distanță suplimentară la decolare, inclusiv o zonă de decelerație suplimentară destinată decolărilor întrerupte.

(71) În ceea ce privește măsura M5, în opinia Germaniei, curățirea amplasamentului în timp util pentru construirea căii de rulare Victor a fost realizată în vederea efectuării unor activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât calea de rulare Victor a fost necesară pentru a garanta operarea în condiții de siguranță și prevenirea accidentelor, a riscurilor privind securitatea și a impactului negativ asupra mediului. Potrivit Germaniei și contrar opiniei Comisiei, construcția căii de rulare Victor nu a avut ca scop creșterea capacității și, indirect, a cifrei de afaceri. Germania a declarat că aceasta a fost construită exclusiv din motive de siguranță funcțională și de protecție a mediului.

(72) În plus, potrivit Germaniei, construcția celor două clădiri noi ale remizei de pompieri a fost realizată pentru a îndeplini activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât, în conformitate cu practica constantă a Comisiei, măsurile privind protecția împotriva incendiilor, în special construcția și exploatarea clădirilor remizei de pompieri ale aeroportului și achiziția echipamentului relevant, sunt considerate ca încadrându-se în sfera misiunii de serviciu public. Germania a subliniat că, în mod obișnuit, construcția instalației de stingere a incendiilor din cadrul aeroporturilor germane a fost finanțată din fonduri publice.

(73) De asemenea, potrivit Germaniei, construcția hangarului multifuncțional a fost realizată, la rândul său, pentru a îndeplini activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât hangarul va fi utilizat numai pentru depozitarea echipamentului de întreținere pe timp de iarnă și ca adăpost de urgență. Germania a explicat că furnizarea spațiilor de lucru pentru echipamentele de întreținere pe timp de iarnă constituie o funcție oficială de stat, întrucât aceasta garantează exploatarea în deplină siguranță a aeroportului pe timp de iarnă. De asemenea, Germania a declarat că acest fapt i-a permis aeroportului să își îndeplinească obligația legală de a asigura exploatarea aeroportului în orice moment.

(74) Germania a explicat că furnizarea de adăposturi de urgență are caracter de interes general, întrucât aceasta servește la protejarea vieților omenești. Germania a citat dispozițiile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), care impune administratorilor aeroporturilor să pună la dispoziție spațiu pentru tratamentul persoanelor rănite și pentru depozitarea cadavrelor în cazul unei situații de urgență. În plus, potrivit Germaniei, hangarul multifuncțional poate, de asemenea, să primească pasagerii care nu își pot continua călătoria din cauza fenomenelor naturale (de exemplu, norul de cenușă vulcanică din 2010).

(75) De asemenea, potrivit Germaniei, construcția hangarului nou era necesară deoarece extinderea hangarului multifuncțional pe amplasamentul său anterior nu ar fi fost posibilă.

(76) În ceea ce privește măsura M6, Germania a făcut referire la argumentele invocate în legătură cu M5. De asemenea, Germania a declarat că lucrările de construcție ale căii de rulare Victor fuseseră amânate.

(77) Potrivit Germaniei, extinderea zonelor de degivrare (M7) a fost efectuată, de asemenea, în vederea îndeplinirii unei funcții oficiale de stat, întrucât instalațiile erau necesare din motive de siguranță funcțională și de protecție a mediului. În plus, Germania a explicat că zonele suplimentare de degivrare nu au fost necesare pentru a garanta o capacitate suficientă în cazul creșterii traficului, întrucât aeroportul Leipzig/Halle putea gestiona creșterea traficului chiar și fără zonele suplimentare de degivrare. Aceasta a susținut că extinderea zonelor de degivrare a devenit necesară ca urmare a experiențelor din timpul operării pe timp de iarnă din perioada 2008/2009. Potrivit Germaniei, instalațiile suplimentare de degivrare servesc pentru a garanta buna degivrare a aeronavelor și pentru

([20]) Decizia Comisiei din 7 martie 2007 în cazul de ajutor de stat N620/06 Germania Memmingen/aeroportul regional Allgau (JO C 133, 15.6.2007, p. 8).

a preveni întârzierile cauzate de infrastructura inadecvată de degivrare de pe aeroport. În acest sens, Germania a susținut că întârzierile, la rândul lor, ar avea un impact negativ asupra mediului prin consumul de kerosen, emisiile nocive și poluarea fonică.

(78) În ceea ce privește măsura M8, potrivit Germaniei, construcția unui heliport facilitează activitatea de salvare aeriană atât pe aeroport, cât și în general.

(79) În ceea ce privește M9.1, Germania a declarat că reconstrucția punctului de control I este absolut necesară, având în vedere Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([21]). Germania a subliniat că reconstrucția se încadrează în misiunea de serviciu public și ca finanțarea acesteia a fost limitată la costurile suportate.

(80) În plus, Germania consideră, de asemenea, că ameliorarea funcționalității clădirilor de securitate (M9.2) intra în sfera misiunii de serviciu public și că finanțarea a fost limitată la costurile suportate. Germania a declarat că noua clădire de securitate funcțională a contribuit, de asemenea, la respectarea Regulamentului (CE) nr. 300/2008, fiind necesară pentru a răspunde necesităților poliției federale și regionale, ale autorităților vamale și ale serviciului meteorologic german..

(81) În ceea ce privește M9.3 care a vizat achiziționarea de echipament tehnic, și anume achiziționarea de echipamente suplimentare de întreținere pe timp de iarnă, de echipamente de stingere a incendiilor, precum și postechiparea gardului care înconjoară incinta aeroportului cu detectoare și echipamente de supraveghere video digitale, Germania a susținut că cele trei măsuri se încadrau în sfera misiunii de serviciu public.

(82) În ceea ce privește noile echipamente de întreținere pe timp de iarnă, Germania a declarat că echipamentele permiteau curățarea pistelor în paralel, ceea ce asigura exploatarea în deplină siguranță a aeroportului, încadrându-se, prin urmare, în sfera misiunii de serviciu public.

(83) În plus, Germania a subliniat că, în conformitate cu articolul 8 din Legea privind securitatea aviației (Luftsicherheitsgesetz, denumită în continuare „LuftSiG"), care pune în aplicare Regulamentul (CE) nr. 300/2008, trebuia să existe un gard care să înconjoare incinta aeroportului. Germania a subliniat că, în conformitate cu practica consacrată a Comisiei, infrastructura de securitate a aeroportului, cum ar fi gardurile de incintă, se încadrează în sfera misiunii de serviciu public.

(84) În ceea ce privește măsura M9.4 (și anume, construcția unei noi clădiri pentru transportul animalelor, care să conțină instalații veterinare), Germania a susținut, de asemenea, că realizarea clădirii se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât aceasta era concepută să asigure că nu sunt aduse în Germania și în Uniune boli ale animalelor sau alte boli.

(85) În ceea ce privește M12, Germania a declarat că, pentru a putea continua dezvoltarea traficului de marfă și pentru a diminua riscul de accidente la sol, era necesară autorizația de construcție.

(86) În ceea ce privește M11 și M13-M16, Germania a subliniat că nu a susținut în notificarea sa că măsurile respective ar fi fost puse în aplicare pentru a desfășura activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public. Potrivit Germaniei, măsurile în cauză au inclus amenajarea terenurilor în zona de sud-est, extinderea platformei de nord, extinderea platformei de est, adaptarea infrastructurii din zona de nord și măsurile suplimentare de infrastructură din zona de nord.

3.3. FINANȚAREA INFRASTRUCTURII PRIN ÎMPRUMUTURI ACORDATE DE ACȚIONARI ÎNTREPRINDERII FLH

3.3.1. **Condiții de finanțare**

(87) În ceea ce privește finanțarea măsurilor de infrastructură în cauză, Germania a afirmat că măsurile au fost finanțate prin împrumuturile acordate de acționari în condiții normale de piață și, prin urmare, acestea nu constituie ajutoare de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Germania a subliniat că împrumuturile nu au fost convertite în capital propriu până în prezent, iar conversia împrumuturilor acordate de acționari este supusă deciziei de aprobare a Comisiei.

(88) Germania a precizat faptul că împrumuturile sunt acordate conform necesităților de construcție și că valoarea lor totală se modifică lunar. Potrivit Germaniei, durata împrumutului începe la data la care împrumutul este plătit. De asemenea, Germania a explicat că fiecare împrumut are scadența la sfârșitul anului (31 decembrie) în care este acordat. În acest context, Germania a declarat că împrumuturile au fost prelungite ulterior pentru o perioadă suplimentară de un an. Potrivit Germaniei, sunt posibile mai multe prelungiri ale duratei până la autorizarea injecțiilor de capital de către Comisie.

([21]) Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

(89) De asemenea, Germania a declarat că valoarea împrumutului și dobânzile de plătit sunt scadente la data expirării (și anume, data de 31 decembrie a fiecărui an), dar că durata împrumutului poate fi prelungită cu încă un an. În continuare, Germania a susținut că opțiunea de prelungire permite prelungirea împrumutului până la data la care Comisia ia decizia finală.

(90) În ceea ce privește rata dobânzii pentru fiecare împrumut, Germania a explicat că aceasta a fost stabilită pe baza EURIBOR aplicabile la momentul acordării fiecărei tranșe, la care se adaugă o marjă de risc. Potrivit Germaniei, dacă un împrumut este acordat la 1 iulie, durata acestuia (până la sfârșitul anului) va fi de șase luni și rata dobânzii va fi EURIBOR pe 6 luni plus o marjă de risc. De asemenea, Germania a precizat că dacă un împrumut este acordat la 1 mai (o durată de 8 luni până la sfârșitul anului), rata de referință de bază va fi calculată prin interpolarea ratelor EURIBOR pe 6 luni și pe 9 luni. În continuare, Germania a precizat că, începând cu luna ianuarie a anului următor anului în care împrumutul a fost prelungit, rata valabilă a dobânzii va fi rata EURIBOR pe 12 luni plus o marjă de risc. Germania a prezentat o imagine de ansamblu asupra sumelor și condițiilor împrumuturilor cumulate, rezumate în tabelul 3.

Tabelul 3

Prezentare generală a împrumuturilor acordate de acționari întreprinderii FLH în perioada 13.12.2006-1.1.2012

Data	Suma în milioane EUR (cumulată)	EURIBOR	Marja de risc	Rata totală a dobânzii (EURIBOR + marjă)
13.12.2006	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2007	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2008	[…]	4,73	[…]	[…]
1.1.2009	[…]	3,03	[…]	[…]
1.1.2010	[…]	1,25	[…]	[…]
1.1.2011	[…]	1,50	[…]	[…]
1.1.2012	[…]	1,94	[…]	[…]

Sursă: Document prezentat de Germania, datat 26 aprilie 2012, anexa 14.

(91) În ceea ce privește marja de risc, pentru anii 2006-2008 Germania a afirmat că a fost utilizată o marjă de risc de […] puncte de bază. Germania a precizat faptul că rata a fost stabilită prin compararea condițiilor de creditare ale următoarele acorduri de împrumut:

(a) acordul de împrumut dintre întreprinderile MFAG și Sachsen LB din 19/22.8.2003, care prevede o marjă de […] puncte de bază pe an;

(b) acordul de împrumut dintre întreprinderile MFAG și Sachsen LB/Nord LB din 16.5.2007, care prevede o marjă de […] puncte de bază pe an;

(c) acordul de împrumut dintre întreprinderea MFAG și Postbank din 28.6.2007/15.7.2007, care prevede o marjă de […] puncte de bază pe an.

(92) Germania a afirmat că marja de risc medie calculată a fost rotunjită în medie de la puncte de bază la […] puncte de bază.

(93) În ceea ce privește marja de risc de […] puncte de bază stabilită în 2009, Germania a clarificat că rata a fost stabilită prin compararea condițiilor a două oferte orientative ale Sachsen Bank și Nord LB din 8 și, respectiv, 9 ianuarie 2009 și a acordurilor de împrumut dintre întreprinderile MFAG și Sachsen LB și Postbank din 19/22 august 2003 și 28 iunie/15 iulie 2007. Germania a declarat că, din motive de prudență, marja a fost rotunjită în medie de la […] puncte de bază la […] puncte de bază.

(94) Potrivit Germaniei, în 2010 marja de risc se ridica la […] puncte de bază. De asemenea, Germania a explicat că această cifră a fost determinată prin compararea a două oferte orientative ale întreprinderilor Sachsen LB ([22]) și Nord LB ([23]) din 11 și, respectiv, 14 ianuarie 2010 și a acordului de împrumut dintre întreprinderile MFAG și

([22]) Oferta de creditare a Sachsen LB din 14.1.2010, prin care se propuneau marje cuprinse între 55 puncte de bază pe an și 80 de puncte de bază pe an în funcție de valoarea împrumutului (cu cât este mai mare valoarea împrumutului, cu atât este mai mică marja oferită).

([23]) Oferta de creditare din partea Nord LB din 11.1.2010, prin care se propuneau marje de risc cuprinse între 22 de puncte de bază pe an și

Sachsen LB din 19-22 august 2003. Germania a declarat că, din motive de prudență, marja medie a fost din nou rotunjită în medie de la […] puncte de bază la […] puncte de bază.

(95) Germania a explicat că, în 2011, marja dobânzii utilizate s-a ridicat la […] puncte de bază și că acest calcul s-a bazat pe comparația dintre două oferte orientative ale Sachsen Bank și Nord LB din 29 iunie 2011 și acordurile de împrumut dintre Postbank și MFAG din 28 iunie/15 iulie 2007 și dintre Sachsen LB și MFAG din 19/22 august 2003. Potrivit Germaniei, marja calculată a fost din nou rotunjită în medie de la […] puncte de bază la […] puncte de bază.

3.3.2. **Aplicarea comparatorilor de piață pentru a identifica rata pieței pentru întreprinderea FLH**

(96) Germania a declarat că, în opinia sa, conformitatea împrumuturilor acordate de acționarii întreprinderii FLH cu condițiile de piață ar trebui evaluată pe baza comparatorilor de piață și nu pe baza Comunicării din 2008 privind rata de referință.

(97) De asemenea, Germania a argumentat că acordul de împrumut dintre MFAG și Sachsen LB din 19-22 august 2003 constituia, într-adevăr, un criteriu de referință adecvat pentru a identifica nivelul pe piață al ratelor dobânzii pentru împrumuturile acordate de acționari. Germania a respins argumentul potrivit căruia acordul de împrumut dintre întreprinderea MFAG și Sachsen LB nu a constituit o bază adecvată pentru evaluarea comparativă, întrucât acesta a fost încheiat cu un alt beneficiar, și anume întreprinderea MFAG și nu întreprinderea FLH. Germania a subliniat faptul că însăși Comisia consideră întreprinderea MFAG numai un vehicul pentru transferul de fonduri către întreprinderea FLH și nu beneficiarul ajutorului. Germania a explicat că acordul de transfer al controlului, profitului și pierderilor dintre întreprinderile MFAG și FLH a obligat întreprinderea FLH să transfere toate profiturile sale întreprinderii MFAG și a impus întreprinderii MFAG să acopere toate pierderile întreprinderii FLH, prin urmare profitul anual net/pierderea anuală netă a întreprinderii FLH a fost întotdeauna zero. În consecință, marja dobânzii acordate unei întreprinderi din cadrul grupului a fost întotdeauna echivalentă cu marja dobânzii acordate întreprinderii-mamă și invers.

(98) Potrivit Germaniei, chiar dacă acordul de împrumut a fost încheiat în 2003, acesta conținea o refinanțare a împrumutului pe termen lung valabilă până în 2013 cu o dobândă fixă stabilită o dată la 3 luni. În această privință, Germania a afirmat, prin urmare, că marja de risc de […] puncte de bază s-a aplicat în perioada 2006-2008, aplicându-se, de asemenea, în prezent. În plus, Germania nu a fost de acord cu argumentul Comisiei potrivit căruia întreprinderea Sachsen LB nu a putut să ofere decât o marjă a dobânzii de […] puncte de bază din cauza nivelului scăzut al dobânzii corespunzător finanțării acordate de Banca Europeană de Investiții (BEI). Potrivit Germaniei, finanțarea acordată de BEI nu a avut nicio influență asupra determinării marjei dobânzii de […] puncte de bază.

(99) De asemenea, Germania respinge observația Comisiei potrivit căreia acordul de împrumut dintre Postbank și MFAG nu poate fi utilizat ca referință. Acesta a fost încheiat în beneficiul întreprinderii FLH, nu a fost convenit la un moment diferit, iar plata nu a fost supusă unor condiții speciale. În plus, Germania a susținut că oferta fermă de finanțare a Sachsen LB și Nord LB din 16 mai 2007 constituia un criteriu de referință adecvat.

(100) De asemenea, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia Comisia avea îndoieli dacă propunerile orientative prezentate prin e-mail, fără intenția de a încheia acorduri de împrumut cu caracter obligatoriu din punct de vedere juridic, puteau fi considerate valori de referință fiabile ([24]), Germania a declarat că Nord LB și Sachsen Bank au relații de afaceri de lungă durată cu întreprinderea MFAG și au fost informate periodic cu privire la situația economică a întreprinderilor FLH și MFAG, prin urmare, propunerile orientative s-au bazat pe o evaluare minuțioasă a riscurilor.

(101) În plus, potrivit Germaniei, inclusiv în cazul în care conformitatea cu piața sau caracterul de ajutor al împrumuturilor sau ambele ar fi testate în temeiul Comunicării din 2008 privind rata de referință, nu ar exista niciun ajutor de stat. Germania a subliniat că noua metodă de calcul a ratei de referință s-a aplicat numai începând cu 1 iulie 2008. În consecință, în cazul acordurilor de împrumut încheiate înainte de această dată, se va aplica comunicarea anterioară privind ratele de referință.

3.3.3. **Ratingul de credit al întreprinderilor MFAG/FLH**

(102) Germania confirmă că întreprinderea FLH nu a fost evaluată de agențiile publice de rating de credit. Cu toate acestea, Germania a declarat că există indicii privind bonitatea financiară a acesteia. De asemenea, Germania a declarat că principalul acționar al întreprinderii FLH este MFAG, care deține 94 % din acțiunile întreprinderii FLH. Potrivit Germaniei, întrucât există un *acord de împărțire a profitului și pierderilor* între întreprinderile MFAG și FLH începând cu 6 decembrie 2000, care obligă întreprinderea MFAG să acopere eventualele pierderi suferite de întreprinderea FLH, ratingul de credit a întreprinderii FLH ar trebui să fie cel puțin echivalent (sau mai ridicat) cu ratingul de credit al întreprinderii sale mamă, MFAG.

([24]) A se vedea considerentul 95 din decizia de inițiere a procedurii.

(103) Germania a declarat că întreprinderea MFAG nu a fost evaluată de agențiile publice de rating de credit. Cu toate acestea, Germania prevede unele ratinguri bancare interne pentru întreprinderea MFAG. Germania a declarat că în 2006 Nord LB a evaluat întreprinderea MFAG cu un rating de […] pe scala sa internă de rating (cu o probabilitate de nerambursare de […] %), ceea ce corespunde unui rating cuprins între […] și […] pe scala de rating Standard & Poor's, între […] și […] pe Moody's și între […] și […] pe Fitch. De asemenea, Germania a declarat că întreprinderea MFAG face parte din această categorie de rating începând din anul 2006. În continuare, Germania a clarificat că la 2 august 2011 și, respectiv, la 20 aprilie 2012, această evaluare a fost confirmată de Nord LB. În plus, Germania a declarat, de asemenea, că Deutsche Kreditbank AG (DKB) a furnizat indicațiile sale de rating, în care aceasta confirmă că, pe baza rapoartelor financiare ale întreprinderii MFAG pentru anul 2006, întreprinderii i se atribuie un rating de […] pe scala de rating intern a băncii, care corespunde unui rating Standard & Poor's de […] și unui rating Moody's de […].

(104) Tabelul 4 rezumă ratingurile atribuite întreprinderii MFAG în perioada 2006-2012 (perioada examinată).

Tabelul 4

Ratingul întreprinderii MFAG în perioada 2006-2012

(…) ([25])

3.3.4. **Evaluarea pierderii în caz de nerambursare (LGD)**

(105) În ceea ce privește nivelul de colateralizare a împrumuturilor și LGD, Germania a precizat faptul că împrumuturile sunt acordate de acționarii întreprinderii FLH sub formă de finanțare de tranziție, ceea ce înseamnă că acestea ar trebui să fie convertite în capital după autorizarea de către Comisie. În acest sens, Germania a precizat că acesta este motivul pentru care creditele nu sunt colateralizate.

(106) Germania a susținut că nu există modalități de rambursare specifice pentru împrumuturile acordate de acționari, întrucât s-a pornit de la premiza că împrumuturile vor fi convertite în capital propriu, prin urmare, rambursarea nu va avea loc. Potrivit Germaniei, în cazul în care împrumuturile nu ar fi convertite în capital propriu, întrucât Comisia nu ar aproba finanțarea măsurilor de infrastructură, în temeiul articolului 488 alineatul (3) din Codul civil german (*Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch)* poate fi încheiat un acord de împrumut în termen de 3 luni. Rezilierea acordului conduce la scadența împrumutului cu dobândă.

(107) Germania susține că, deși creditele nu sunt colateralizate, valoarea LGD a întreprinderii FLH trebuie considerată cel puțin mai mică de […] % și chiar apropiată de […] %, întrucât valoarea activelor întreprinderii FLH (și anume, […] milioane EUR în 2010) depășește valoarea datoriilor ([…] milioane EUR în 2010). În opinia Germaniei, în caz de faliment, activele întreprinderii FLH ar fi suficiente pentru a acoperi aceste creanțe.

(108) Germania a declarat că activele întreprinderii FLH, care cuprind, printre altele, terenuri, clădiri, instalații tehnice, utilaje, nu sunt gajate în niciun fel față de acționarii sau creditorii săi externi.

3.3.5. **Niciun avantaj obținut ca urmare a injecțiilor de capital**

(109) În ceea ce privește injecțiile de capital pentru construcția aeroportului, Germania a subliniat că testul operatorului economic privat în economia de piață („testul OEP") nu este aplicabil, întrucât construcția aeroportului constituie o măsură de politică economică generală care nu ține de domeniul de control al ajutoarelor de stat.

3.4. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI

(110) Potrivit Germaniei, chiar dacă finanțarea măsurilor planificate ar constitui ajutor de stat, acesta ar fi compatibil cu piața internă, întrucât îndeplinește condițiile prevăzute la punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației. După intrarea în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, Germania a susținut că ajutorul ar fi, de asemenea, compatibil cu principiile comune, astfel cum prevede secțiunea 5 din orientările respective.

3.4.1. **Obiectivul bine definit de interes comun**

(111) Germania a declarat că finanțarea investițiilor în cauză urmărește un obiectiv bine definit de interes comun.

([25]) Informații comerciale confidențiale.

(112) În acest sens, Germania a susținut că sectorul transportului aerian de mărfuri, mai ales transportul de marfă în regim expres, înregistrează rate de creștere semnificative, în special, la aeroportul Leipzig/Halle (în perioada 2007-2010, volumul de mărfuri a crescut de la 101 364 tone la 663 059 tone). Germania a precizat în continuarea declarației sale că operatorii de transport aerian de mărfuri își extind capacitățile operaționale. Potrivit Germaniei, cele trei centre principale de transport aerian de mărfuri, Frankfurt/Main, München și Köln/Bonn se confruntă cu constrângeri legate de capacitatea pentru zborurile pe timp de noapte De asemenea, Germania afirmă că, în conformitate cu o hotărâre din 4 aprilie 2012, aeroportul Frankfurt/Main nu mai este autorizat să efectueze operațiuni de zbor pe timp de noapte. Prin urmare, în opinia Germaniei, întreprinderea FLH contribuie la decongestionarea altor aeroporturi de transport aerian de marfă din Germania.

(113) În ceea ce privește contribuția aeroportului la conectivitatea regiunii, Germania a declarat că proiectul preconizat face parte din strategia de dezvoltare a aeroportului cuprinsă în planul general privind rețeaua transeuropeană de transport (Orizont 2020) începând cu anul 2004, ca „*punct de conexiune comunitară*". Astfel cum arată Germania, aeroportul este situat în Germania Centrală (aproape de cinci principale axe transeuropene de transport și coridoare paneuropene), între axele dinspre nordul spre sudul Europei (și anume, autostrada federală A 9) și dinspre vestul spre sudul Europei (și anume, autostrada federală A 14), având acces la rețelele feroviare și rutiere. În plus, Germania a precizat faptul că accesul la rețelele feroviare și rutiere facilitează transportul de marfă eficient. De asemenea, Germania a declarat că proiectul este în conformitate cu „Dezvoltarea unei rețele integrate de transport aerian european", astfel cum se prevede la punctul 12 din Planul de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa ([26]) care prevede că „ar fi de dorit să se deblocheze capacitatea latentă existentă la nivelul aeroporturilor regionale, cu condiția ca statele membre să respecte instrumentele legale comunitare referitoare la ajutoarele de stat".

(114) De asemenea, Germania a susținut că punerea în aplicare a proiectului va avea un impact pozitiv asupra întregii regiuni și va influența în mod semnificativ dezvoltarea economică și socială a acesteia. Potrivit Germaniei, proiectul de investiții va îmbunătăți în special accesul la regiune și va spori atractivitatea regiunii pentru investitori și vizitatori. În acest sens, Germania a susținut că proiectul de investiții va avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra ocupării forței de muncă. În susținerea acestui argument, Germania a afirmat că rata șomajului se ridică la 10,3 % în regiunea Sachsen și la 11,2 % în Saxonia-Anhalt, depășind pragul mediu de 6,9 % din Germania.

(115) Prin urmare, Germania a susținut că ajutorul de stat are un obiectiv bine definit de interes comun.

3.4.2. **Necesitatea intervenției statului**

(116) Germania a susținut că niciun investitor privat nu ar fi interesat de finanțarea măsurilor de infrastructură în cauză. În acest sens, Germania a afirmat că aeroportul Leipzig/Halle suferă din cauza investițiilor istorice restante. În plus, potrivit Germaniei, măsurile vizează investiții în infrastructură pe termen lung, destinate să abordeze nevoile utilizatorilor aeroportului având în vedere creșterea viitoare a transportului de marfă. Germania susține, fără a furniza dovezi, că măsurile nu sunt nici disproporționate ca dimensiune, nici disproporționate în ceea ce privește costurile. Germania consideră că o reducere suplimentară a finanțării de către stat nu este posibilă, întrucât o infrastructură de această amploare nu poate fi finanțată din resursele proprii ale operatorilor aeroportuari.

(117) De asemenea, Germania a invocat argumentul potrivit căruia veniturile provenite din servicii aeroportuare nu acoperă costurile de construcție a infrastructurii și și-a susținut afirmația pe baza unui deficit de finanțare și a unei evaluări contrafactuale.

(118) Prin urmare, Germania consideră că ajutorul va aduce o îmbunătățire semnificativă proiectului de investiții pe care piața în sine nu o poate aduce și că intervenția statului este necesară.

3.4.3. **Caracterul adecvat al măsurii de ajutor**

(119) Germania a susținut că ajutorul constituie o măsură de ajutor adecvată. În această privință, Germania afirmă că, din cauza amplasării aeroportului în fosta Republică Democrată Germană, acesta se confruntă cu investiții restante și trebuie să realizeze investiții importante într-un termen mai scurt decât alte aeroporturi.

([26]) Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa, COM(2006) 819 final, 24.1.2007.

(120) În plus, potrivit Germaniei, măsurile de infrastructură nu ar fi fost realizate fără ajutor de stat. În acest sens, Germania a susținut că în 2005, grupul MFAG a generat venituri cuprinse între 83,8 milioane EUR și 118 milioane EUR, iar întreprinderea FLH a generat venituri cuprinse între 47 de milioane EUR și 80 de milioane EUR. Prin urmare, Germania consideră că volumul de investiții de 255,625 de milioane EUR este de 2 până la 3 ori mai mare decât veniturile consolidate ale întreprinderii MFAG și de 3 până la 5 ori mai mare decât veniturile întreprinderii FLH din perioada în care proiectele de infrastructură au fost adoptate.

(121) În cele din urmă, Germania a declarat că raportul dintre venituri și volumul de investiții demonstrează că întreprinderile în cauză nu ar pune în aplicare măsurile fără finanțare publică.

3.4.4. **Efectul stimulativ**

(122) În ceea ce privește efectul stimulativ, Germania a subliniat că valoarea și intensitatea ajutorului de stat a măsurilor de infrastructură în cauză erau justificate. Germania a susținut că măsurile de infrastructură nu ar fi fost realizate fără finanțare din partea statului (a se vedea secțiunea 3.4.3).

(123) Contrar opiniei Comisiei, Germania a subliniat că efectul stimulativ nu este redus de faptul că unele dintre proiectele de investiții fuseseră deja finalizate, întrucât acționarii își asumaseră deja angajamentele financiare înainte de a începe punerea în aplicare a măsurilor de infrastructură. În opinia Germaniei, afirmația Comisiei potrivit căreia proiectele de infrastructură ar putea genera o rentabilitate considerabilă a capitalului confundă în mod clar natura măsurilor în cauză, fiind, de asemenea, în conflict cu practica decizională anterioară a Comisiei. Potrivit Germaniei, Comisia a confirmat deja în repetate rânduri că măsurile de acest tip nu generează în mod normal o rentabilitate considerabilă a capitalului.

3.4.5. **Proporționalitatea ajutorului (ajutor limitat la minimum)**

(124) Potrivit Germaniei, proporționalitatea măsurilor de infrastructură ar putea fi dedusă, de asemenea, din faptul că acestea contribuie la reducerea congestiei pe alte aeroporturi de marfă din Germania

(125) În plus, Germania a declarat că valoarea și intensitatea finanțării au fost limitate la minimul absolut necesar pentru realizarea măsurilor de infrastructură. Potrivit Germaniei, costurile au fost stabilite în prealabil prin obținerea unor estimări ale costurilor și a unor planuri preliminare. De asemenea, Germania a susținut că, în mod contrar celor afirmate de Comisie, aeroportul nu era capabil să își sporească veniturile prin creșterea tarifelor de aeroport. În opinia Germaniei, lucrurile stau astfel deoarece cea mai mare parte a investițiilor se referă la măsuri de infrastructură pentru care nu pot fi impuse tarife specifice.

(126) În plus, Germania a afirmat că, în general, nu este posibilă acoperirea costurilor de investiții pentru construcția infrastructurii aeroportuare prin creșterea tarifelor pentru utilizatorii aeroporturilor. Germania a argumentat că, întrucât tarifele de aeroport au fost aprobate de autoritatea aeroportuară relevantă din landul în care este situat aeroportul în cauză, costurile de investiții pentru construcția infrastructurii aeroportuare nu pot fi transferate utilizatorilor infrastructurii la decizia operatorului. Potrivit Germaniei, o nouă majorare a tarifelor de aeroport la aeroportul Leipzig/Halle nu ar fi conformă cu piața și nu ar putea fi pusă în aplicare față de companiile aeriene care utilizează aeroportul. Germania a subliniat că trebuie să se țină seama de faptul că tarifele întreprinderii FLH se situează deja peste nivelul obișnuit al pieței.

(127) În plus, Germania susține că intensitatea planificată a ajutorului a fost justificată. Potrivit Germaniei, numai valoarea planificată a finanțării publice ar putea garanta faptul că investițiile pot fi efectuate în măsura și în termenul prevăzut. Germania a declarat că imposibilitatea de a finanța măsurile de infrastructură ale aeroporturilor regionale de acest tip din fonduri private este demonstrată suficient atât de practica decizională a Comisiei, cât și de faptul că nu se cunoaște un caz în care astfel de măsuri au fost finanțate integral de către investitori privați.

(128) Germania a susținut că intensități ale ajutorului de până la 100 % au fost aprobate în mod repetat și frecvent de către Comisie. În opinia Germaniei, în cazul investițiilor similare cu investițiile în cauză, practica Comisiei a arătat că astfel de investiții trebuie să aibă o intensitate a ajutorului de cel puțin 75 % pentru a fi realizate.

(129) Germania a declarat că, întrucât întreprinderea FLH a fost înființată în interesul public al Germaniei, măsurile de infrastructură nu s-au bazat pe un plan de afaceri, pe un calcul al profitabilității sau pe situații financiare.

(130) La solicitarea Comisiei, Germania a furnizat calcule ale deficitului de finanțare astfel cum sunt sintetizate în tabelul 5 și tabelul 6.

Tabelul 5

Calcularea deficitului de finanțare – Scenariul I – Investițiile finanțate prin injecțiile de capital efectuate în anul 2014

Scenariul I – Investițiile finanțate prin injecțiile de capital efectuate în anul 2014	În milioane EUR
Rata de actualizare (1)	[…]%
VAN (valoarea actualizată netă) a fluxurilor de numerar Σ ale întreprinderii FLH 2006-2055	[…]
VAN a măsurilor de investiții notificate M1-M16.2 (inclusiv costurile care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public)	189,4
VAN a deficitului de finanțare	166,9
Intensitatea ajutorului (2)	88,1 %

(1) Rata de actualizare a fost stabilită utilizând modelul de determinare a valorii activelor de capital: $r_e = r_f + ß_i$ (PMR)
R_f = Rata de bază […] % la 30.12.2005
ßi = Factor beta = […] la 1.1.2006
PMR = prima de risc înainte de impozitare = […] % la 1.1.2006.
(2) VAN a deficitului de finanțare/VAN a investițiilor = 166,9 milioane EUR/189,4 milioane EUR = 88,10 %.

Tabelul 6

Calcularea deficitului de finanțare – Scenariul II – Investițiile finanțate prin intermediul injecțiilor de capital efectuate simultan cu investițiile

Scenariul II – Investițiile finanțate prin intermediul injecțiilor de capital efectuate la momentul nevoii de finanțare (1)	În milioane EUR
Rata de actualizare	[…]%
VAN (valoarea actualizată netă) a fluxurilor de numerar Σ ale întreprinderii FLH 2006-2055	[…]
VAN a măsurilor de investiții notificate M1-M16.2 (inclusiv costurile care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public)	189,4
VAN deficitului de finanțare	142,1
Intensitatea ajutorului (2)	75,00 %

(1) Intervalul de timp alocat investițiilor este identic cu cel alocat finanțării prin injecții de capital.
(2) VAN a deficitului de finanțare/VAN a investițiilor = 142,1 milioane EUR/189,4 milioane EUR = 75,00 %.

3.4.6. **Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre**

(131) În ceea ce privește evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre, Germania a subliniat că bilanțul total al măsurilor de infrastructură la aeroportul Leipzig/Halle este pozitiv și că măsurile nu au un efect nejustificat asupra schimburilor comerciale și asupra concurenței dintre statele membre. În acest sens, Germania a susținut că măsurile de infrastructură în cauză nu au un caracter expansionist și nu au niciun efect asupra volumului de trafic. În opinia Germaniei, Comisia a confirmat deja în alte decizii că măsurile care nu au caracter expansionist nu au un impact semnificativ asupra concurenței dintre aeroporturi.

(132) Germania a împărțit concurenții potențiali ai întreprinderii FLH în trei categorii principale: (i) aeroporturi situate în apropierea aeroportului Leipzig/Halle; (ii) alte aeroporturi de marfă din Germania; și (iii) principalele aeroporturi de marfă din Uniune.

(133) În ceea ce privește aeroporturile din apropierea aeroportului Leipzig/Halle, Germania a remarcat faptul că niciunul dintre acestea nu este specializat în transportul aerian de marfă. În plus, Germania a susținut că niciunul dintre următoarele aeroporturi (de exemplu, Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresda, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt și aeroportul Praga) nu s-a aflat în concurență reală cu aeroportul Leipzig/Halle. În sprijinul afirmațiilor sale, Germania a declarat că, în cazul unora dintre aceste aeroporturi, distanțele geografice erau prea mari, aeroporturile erau situate în regiuni economice diferite, zonele deservite erau destul de diferite sau aeroporturile aveau dimensiuni foarte reduse.

(134) În ceea ce privește celelalte aeroporturi de marfă din Germania, potrivit Germaniei, concurența aeroportului Leipzig/Halle era limitată având în vedere că principalele centre de transport aerian de marfă din Germania (Frankfurt am Main, München și Köln/Bonn) aflate în concurență cu aeroportul Leipzig/Halle aveau blocaje de capacitate sau restricții în ceea ce privește zborurile pe timp de noapte.

(135) De asemenea, Germania a susținut că nu a existat nicio suprapunere cu alte aeroporturi de marfă din Uniune, în principal cu aeroporturile din Bruxelles și din Vatry. În acest sens, Germania a declarat că, datorită poziției centrale pe care o are în Europa, aeroportul Leipzig/Halle a fost singurul care a deservit atât Europa de Vest, cât și Europa de Est, și că nici aeroportul din Bruxelles, nici aeroportul Vatry nu au fost capabile să garanteze un acces suficient la piețele din ce în ce mai importante din Europa Centrală și de Est. În ceea ce privește aeroportul Vatry, Germania a subliniat că acesta era un aeroport foarte mic și că, în anul 2010, volumul transportului aerian de marfă al aeroportului Leipzig/Halle era, de exemplu, de 80 de ori mai mare decât volumul transportului aerian de marfă al aeroportului Vatry. În plus, potrivit Germaniei, aeroportul Vatry nu beneficia de aceleași conexiuni bune cu rețelele feroviare și rutiere precum aeroportul Leipzig/Halle. În ceea ce privește aeroportul din Bruxelles, Germania a susținut că, în timp ce aeroportul Leipzig/Halle a înregistrat o creștere a volumului de marfă în ultimii ani, aeroportul din Bruxelles a înregistrat o scădere în aceeași perioadă. De asemenea, potrivit autorităților din Germania, aeroportul din Bruxelles a fost supus unor restricții semnificative privind zborurile de noapte, prin urmare, concurența a fost limitată.

(136) În plus, contrar celor susținute de Comisie, Germania a declarat că toți utilizatorii potențiali au avut acces egal și nediscriminatoriu la infrastructura aeroportuară. Potrivit Germaniei, utilizatorii individuali ai aeroportului nu au primit niciun fel de reduceri nejustificate pe bază de volum. De asemenea, Germania consideră că problema accesului egal și nediscriminatoriu la aeroport a fost deja abordată de Comisie în decizia sa anterioară cu privire la finanțarea aeroportului Leipzig/Halle ([27]).

(137) Prin urmare, Germania consideră că ajutorul de stat în cauză, dacă există, este compatibil cu piața internă.

4. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) La 26 octombrie 2011, întreprinderea MFAG împreună cu întreprinderea FLH au prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Observațiile întreprinderii MFAG corespund în mare parte cu observațiile prezentate de Germania.

4.1.1. **Noțiunea de activitate economică și misiunea de serviciu public**

(139) Întreprinderea MFAG a declarat, de asemenea, că realizarea infrastructurii la aeroportul Leipzig/Halle nu constituie o activitate economică. Prin urmare, în opinia acesteia, măsura nu intră în sfera de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din tratat. În această privință, întreprinderea MFAG a susținut că un investitor privat nu ar fi realizat măsurile în cauză și nu le-ar realiza nici în prezent. În acest sens, întreprinderea MFAG a afirmat că nu există o piață pentru infrastructura aeroportuară. În acest context, întreprinderea MFAG a declarat, de asemenea, că aeroporturile nu sunt capabile să își finanțeze singure investițiile de infrastructură. Întreprinderea MFAG și-a exprimat preocuparea cu privire la faptul că aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul infrastructurii aeroportuare va conduce la diminuarea investițiilor în infrastructura aeroportuară.

(140) Întreprinderea MFAG a afirmat, de asemenea, că aeroportul Leipzig/Halle a fost dezvoltat pentru deservirea interesului public și că testul OEP nu se aplică în cazul finanțării infrastructurii aeroportuare. În această privință, întreprinderea MFAG a susținut că la nivelul Uniunii nu a existat niciun caz de investitor privat care să contribuie în mod substanțial la construcția sau dezvoltarea unui aeroport din resurse proprii. Prin urmare, potrivit întreprinderii MFAG, în loc să utilizeze OEP, Comisia ar trebui să evalueze dacă infrastructura este oferită tuturor utilizatorilor în mod deschis și nediscriminatoriu. De asemenea, întreprinderea MFAG a declarat că acest lucru este valabil pentru aeroportul Leipzig/Halle. Din acest motiv, potrivit întreprinderii MFAG, măsurile de infrastructură nu s-au bazat pe un plan de afaceri sau pe perspective de rentabilitate pe termen lung.

([27]) Decizia 2008/948/CE.

(141) În plus, în opinia întreprinderii MFAG, construcția aeroportului a contribuit, de asemenea, la urmărirea obiectivelor politicii regionale și la acordarea de sprijin regiunilor defavorizate din punct de vedere economic. Întreprinderea MFAG a subliniat că aceasta este o responsabilitate tipică a statului care nu poate fi asumată de investitori privați și care, prin urmare, nu poate fi evaluată în temeiul normelor privind ajutoarele de stat.

(142) De asemenea, potrivit întreprinderii MFAG, chiar dacă – *quod non* – finanțarea infrastructurii în general constituie o activitate economică, măsurile în cauză se încadrează în sfera misiunii de serviciu public și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

(143) În ceea ce privește activitățile legate de misiunea de serviciu public, potrivit întreprinderii MFAG, Comisia ar trebui să facă distincția între protecția transportului aerian împotriva amenințărilor externe, protecția traficului aerian împotriva amenințărilor operaționale și protecția părților terțe împotriva amenințărilor operaționale ale traficului aerian. În acest sens, întreprinderea MFAG a afirmat că protecția împotriva amenințărilor operaționale și protecția drepturilor părților terțe trebuie considerate ca încadrându-se în sfera misiunii de serviciu public. Întreprinderea MFAG a afirmat că, în practica sa decizională, Comisia a considerat că o serie de măsuri din domeniul protecției împotriva incendiilor, al navigației aeriene și al controlului traficului aerian, în special serviciul meteorologic german (Deutscher Wetterdienst) și serviciul german de navigație aeriană (Deutsche Flugsicherung), se încadrează în sfera misiunii de serviciu public.

4.1.2. **Conformitatea cu piața a împrumuturilor acordate de acționarii întreprinderii FLH**

(144) Potrivit întreprinderii MFAG, împrumuturile acționarilor au fost acordate în condițiile pieței. Întreprinderea MFAG a afirmat că trebuie luate în considerare rating-urile atribuite întreprinderii MFAG de Nord LB și Deutsche Kreditbank AG. În acest sens, întreprinderea MFAG a clarificat faptul că Nord LB și Deutsche Kreditbank AG au inclus întreprinderile MFAG și FLH în categoria de rating […] cu o probabilitate medie de nerambursare de […] %. De asemenea, întreprinderea MFAG a precizat că această categorie de rating […] este comparabilă cu ratingul extern acordat de Standard&Poor cuprins între […]și […], de Moody's cuprins între […] și […] și de Fitch cuprins între […] și […].

(145) În plus, întreprinderea MFAG a afirmat că împrumuturile acordate de acționarii întreprinderii FLH au, de asemenea, un nivel ridicat de colateralizare. În plus, întreprinderea MFAG a clarificat faptul că împrumuturile întreprinderii FLH vor fi utilizate pentru finanțarea investițiilor de infrastructură durabilă. De asemenea, întreprinderea MFAG a precizat că activele întreprinderii FLH nu sunt gajate cu ipoteci („*Grundpfandrechte*"). Prin urmare, întreprinderea MFAG consideră că, având în vedere ratingul foarte bun și nivelul ridicat de colateralizare, marja de risc ar trebui stabilită la maxim […] puncte de bază.

(146) Întrucât marjele de risc ale împrumuturilor întreprinderii FLH sunt cuprinse între […] și […] puncte de bază, întreprinderea MFAG consideră că împrumuturile respectă condițiile de piață și nu conțin niciun fel de ajutor de stat.

4.1.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(147) Întreprinderea MFAG consideră că injecțiile de capital sunt compatibile cu piața internă în orice caz.

(148) Întreprinderea MFAG a afirmat că aeroportul Leipzig/Halle are un impact pozitiv major asupra ocupării forței de muncă în regiune, având 5 100 de angajați (inclusiv angajații întreprinderii MFAG, ai companiilor aeriene, ai restaurantelor, ai furnizorilor de servicii de alimentație publică, ai autorităților publice și ai altor întreprinderi) care lucrează direct la aeroport și generând aproximativ 8 100 locuri de muncă indirecte.

(149) În plus, întreprinderea MFAG a subliniat că, având în vedere blocajele de capacitate, precum și restricțiile în ceea ce privește zborurile pe timp de noapte de la alte aeroporturi (precum Frankfurt/Main, München, Berlin, Düsseldorf și Hamburg), aeroportul Leipzig/Halle joacă un rol important în decongestionarea celorlalte aeroporturi germane, contribuind, prin urmare, la siguranța aprovizionării în întreaga Germanie.

(150) În ceea ce privește caracterul nediscriminatoriu al tarifelor de aeroport, întreprinderea MFAG a declarat că lista tarifelor de aeroport de la aeroportul Leipzig/Halle nu este concepută pentru a favoriza o singură companie aeriană, aceleași tarife de aterizare fiind aplicabile tuturor companiilor aeriene. Prin urmare, potrivit întreprinderii MFAG, infrastructura este folosită de toți utilizatorii într-un mod uniform și nediscriminatoriu.

(151) În ceea ce privește necesitatea ajutorului și efectul stimulativ al acestuia, întreprinderea MFAG a declarat că măsurile nu ar fi fost realizate fără împrumuturile acordate de acționari sau fără injecțiile de capital. Potrivit întreprinderii MFAG, valoarea totală a investiției, care se ridică la 225,6 milioane EUR, reprezintă de două sau trei ori cifra de afaceri medie a întreprinderii MFAG și de peste cinci ori cifra de afaceri anuală medie a întreprinderii FLH în perioada în care proiectele de infrastructură au fost adoptate. Potrivit întreprinderii MFAG, faptul că măsurile au fost deja puse în aplicare parțial nu exclude prezența efectului stimulativ, întrucât măsurile au fost puse în aplicare numai după primirea garanțiilor de finanțare și a deciziilor acționarilor publici, care au asigurat, de asemenea, finanțarea interimară prin împrumuturi acordate de acționari.

(152) Întreprinderea MFAG a declarat că măsurile în cauză nu denaturează concurența în mod negativ. În plus, întreprinderea MFAG consideră că nu există niciun impact negativ asupra aeroportului din Bruxelles sau aeroportului Vatry. Potrivit întreprinderii MFAG, aeroportul din Bruxelles suferă de pe urma restricțiilor în ceea ce privește zborurile pe timp de noapte, acesta fiind motivul pentru care DHL a decis să se mute pe termen lung la aeroportul Leipzig/Halle. În ceea ce privește aeroportul Vatry, întreprinderea MFAG a declarat că, potrivit articolelor de presă, pe acest aeroport nu există decât o activitate foarte limitată de transport de marfă (doar circa 5-6 zboruri pe săptămână).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) La 27 octombrie 2011, ADV și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Observațiile ADV corespund în totalitate cu observațiile întreprinderii MFAG. ADV a subliniat că aeroportul Leipzig/Halle este important pentru dezvoltarea regională.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 28 octombrie 2011.

(155) DFS a declarat că proiectele de infrastructură M3-M8 și M10 (a se vedea tabelul 2) contribuie la gestionarea sigură și în bune condiții a traficului aerian de pe aeroportul Leipzig/Halle. În acest sens, DFS a afirmat că M3 a contribuit la atenuarea presiunii asupra căilor de rulare și asupra podurilor de traversare, M5 a fost imperios necesară pentru a asigura faptul că nu există niciun obstacol pentru rulare în partea de sud a aeroportului, iar M8 a servit drept bază pentru operațiunile de salvare și de urgență. De asemenea, întreprinderea DFS a declarat că M10 va sprijini întreprinderea DFS în activitatea de protecție a populației împotriva zgomotului inacceptabil în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) litera (b) din Luftverkehrsgesetz (Legea privind transportul aerian, denumită în continuare „LuftVG").

4.4. ACȚIONARII ÎNTREPRINDERII MFAG ȘI/SAU AI ÎNTREPRINDERII FLH

4.4.1. **Landkreis Nordsachsen**

(156) Landkreis Nordsachsen și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 27 octombrie 2011.

(157) Landkreis Nordsachen a afirmat că aeroportul a constituit un impuls important pentru dezvoltarea economică și ocuparea forței de muncă în regiune. În plus, Landkreis Nordsachsen a subliniat că, din motive istorice, aeroportul are mai multă nevoie de investiții noi decât alte aeroporturi germane. Aceasta a arătat că noțiunea de activitate care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public trebuie interpretată în sens mai larg.

(158) De asemenea, Landkreis Nordsachsen a declarat că tarifele de aeroport nu sunt suficiente pentru a finanța investițiile necesare. În opinia sa, injecțiile de capital planificate au avut un efect stimulativ. Landkreis Nordsachsen și-a încheiat observațiile afirmând că, fără finanțare, aeroportul nu ar fi fost capabil să pună în aplicare proiectul de infrastructură.

4.4.2. **Stadt Dresda**

(159) Orașul Dresda, acționar minoritar al întreprinderii MFAG, și-a prezentat observațiile la 28 octombrie 2011. Observațiile din partea orașului Dresda au fost în concordanță cu observațiile întreprinderii MFAG și Landkreis Nordsachsen.

(160) Orașul Dresda a afirmat că aeroportul este cel mai mare angajator din regiune, acesta angajând direct 5 100 de persoane. Prin urmare, orașul Dresda a subliniat că aeroportul constituie un stimulent economic important pentru regiune. De asemenea, orașul Dresda au susținut că, datorită licenței de exploatare a zborurilor pe timp de noapte, aeroportul Leipzig/Halle joacă un rol important în decongestionarea altor aeroporturi germane.

(161) Potrivit afirmațiilor orașului Dresda, costurile de investiții în infrastructura aeroportuară nu pot fi finanțate integral din tarifele de aeroport impuse utilizatorilor aeroportului. De asemenea, acesta a declarat că, din punct de vedere istoric, dezvoltarea aeroporturilor a fost finanțată, în general, din fonduri publice. În plus, potrivit orașului Dresda, în Germania tarifele de aeroport nu sunt stabilite în mod liber de operatorii aeroportuari, ci trebuie aprobate oficial de autoritățile publice.

(162) De asemenea, orașul Dresda a afirmat că măsurile de infrastructură de la aeroportul Leipzig/Halle nu au afectat în mod nejustificat piața internă, întrucât toate aeroporturile germane și străine concurente operau aproape la capacitate maximă, în timp ce aeroportul Vatry aproape că nu era exploatat.

4.4.3. **Stadt Leipzig**

(163) La 28 octombrie 2011, Comisia a primit observații de la orașul Leipzig, care este acționar al întreprinderii MFAG. Observațiile orașului Leipzig au fost în deplină concordanță cu observațiile orașului Dresda și ale întreprinderii MFAG.

4.5. AGENȚII DE EXPEDIȚIE ȘI ÎNTREPRINDERI DE COLETĂRIE EXPRES

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

(164) La 27 octombrie 2011, EAT, o întreprindere de transport aerian de mărfuri cu sediul la aeroportul Leipzig/Halle, și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Întreprinderea EAT a declarat că este o filială deținută în proporție de 100 % de Deutsche Post AG și că utilizează aeroportul Leipzig/Halle ca centru de operare principal.

(165) Întreprinderea EAT a declarat că, după cunoștințele sale, toți utilizatorii potențiali beneficiază de acces egal și nediscriminatoriu la infrastructură. De asemenea, EAT a precizat că acest lucru este susținut, în special, de sistemul de tarifare transparent, care se aplică tuturor utilizatorilor.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) Lufthansa Cargo și-a prezentat observațiile la 26 octombrie 2011. Comentariile acesteia sunt în deplină concordanță cu observațiile întreprinderii EAT. Lufthansa Cargo a confirmat faptul că toți utilizatorii potențiali beneficiază de acces egal și nediscriminatoriu la aeroport.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) Întreprinderea Emons Spedition și-a prezentat observațiile la 18 octombrie 2011. Observațiile Emons sunt în deplină concordanță cu observațiile întreprinderii EAT. Întreprinderea Emons a subliniat că finanțarea publică a îmbunătățirilor aduse infrastructurii aeroportuare este esențială pentru aeroporturi și pentru utilizatorii acestora.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) Întreprinderea Spero Logistics Europe și-a prezentat observațiile la 28 octombrie 2011. Observațiile Spero sunt în deplină concordanță cu observațiile întreprinderilor EAT și Emons Spedition.

(169) De asemenea, Spero a afirmat că licența de exploatare a zborurilor pe timp de noapte are o deosebită importanță pentru transportul aerian de mărfuri. Spero a precizat că a decis să își stabilească baza de operațiuni la aeroportul Leipzig/Halle datorită poziției sale geografice (în centrul Europei, oferind acces la cea mai mare piață europeană și un timp de zbor mai scurt către Asia).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Alianța economică germano-rusă)**

(170) La 25 octombrie 2011, Deutsch Russische Wirtschaftsallianz (denumită în continuare „Wirtschaftsallianz") a susținut că dezvoltarea aeroportului este esențială pentru creșterea economică a regiunii.

(171) Wirtschaftsallianz a afirmat că aeroportul Leipzig/Halle este important în contextul proiectului SALIS instituit pentru transporturile speciale necesare pentru operațiunile NATO în Afganistan. Potrivit Wirtschaftsallianz, condițiile pentru punerea în aplicare a proiectului respectiv sunt disponibile în prezent numai la Leipzig. Wirtschaftsallianz a precizat că acest lucru se referă în special la cerințele de securitate prevăzute de directivele NATO, la autorizația de funcționare 24/7, la pistele de 3 000 metri, la zone de depozitare și de încărcare suficiente, precum și la capacitatea de întreținere tehnică a aeronavelor utilizate în cadrul proiectului SALIS.

4.5.6. **Alte agenții de expediție și asociații**

(172) Comisia a primit, de asemenea, observații din partea Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne + Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic și Volga-Dnepr. Observațiile acestora au fost în deplină concordanță cu observațiile întreprinderii EAT, subliniind importanța aeroportului Leipzig/Halle pentru dezvoltarea și accesibilitatea regională.

4.6. COMPANII AERIENE DE TRANSPORT DE PASAGERI ȘI ASOCIAȚII DIN DOMENIUL TURISMULUI

4.6.1. **Germanwings**

(173) Germanwings, filială a Deutsche Lufthansa AG, și-a prezentat observațiile la 26 octombrie 2011.

(174) Germanwings a afirmat că dezvoltarea și construcția infrastructurilor aeroportuare nu ar putea fi finanțate integral din tarifele de aeroport. Germanwings a explicat faptul că o mare parte a măsurilor identificate în decizia de inițiere a procedurii au fost legate de măsurile de siguranță aeriană sau de măsuri de punere în aplicare a normelor de siguranță. De asemenea, Germanwings a afirmat că măsurile respective nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(175) Potrivit Germanwings, Comisia ar trebui să ia în considerare situația specifică a aeroportului Leipzig/Halle și investițiile restante în infrastructura aeroportuară ca urmare a reunificării Germaniei.

(176) În plus, Germanwings a afirmat că la aeroportul Leipzig/Halle infrastructura este disponibilă tuturor utilizatorilor potențiali, fără nicio discriminare sau acordare de tratament preferențial *de facto* unei companii aeriene.

4.6.2. **Alte companii aeriene și asociații din domeniul turismului**

(177) Comisia a primit observații, de asemenea, de la Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband și Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Observațiile acestora au fost în deplină concordanță cu observațiile Germanwings.

4.7. ÎNTREPRINDERI SITUATE ÎN APROPIEREA AEROPORTULUI ȘI ASOCIAȚII

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

(178) BMW și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 27 octombrie 2011.

(179) BMW a afirmat că aeroportul Leipzig/Halle este important pentru industria locală și are efecte externe pozitive asupra regiunii și asupra întreprinderilor care au sediul în regiune. De asemenea, BMW a afirmat că investițiile restante de la aeroportul Leipzig/Halle din perioada anterioară reunificării Germaniei ar trebui să fie luate în considerare de către Comisie. Având în vedere importanța aeroportului pentru regiune, BWM consideră că finanțarea publică trebuie considerată compatibilă.

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

(180) EADS și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 27 octombrie 2011.

(181) EADS a subliniat că aeroportul Leipzig/Halle este foarte important pentru economia regiunii, fiind un factor esențial în decizia întreprinderii EADS de a înființa o filială în regiune.

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

(182) EEX, o societate comercială din domeniul energetic cu sediul la Leipzig, și-a prezentat observațiile la 27 octombrie 2011.

(183) EEX a afirmat că aeroportul Leipzig/Halle este foarte important pentru regiune și pentru angajații EEX. De asemenea, EEX a declarat că nu a identificat nicio posibilitate de a înlocui FLH prin utilizarea altor aeroporturi europene ca alternativă.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Camera de Comerț și Industrie din Halle-Dessau] (IHK)**

(184) IHK și-a prezentat observațiile la 26 octombrie 2014.

(185) IHK a declarat că există interdependențe pozitive care rezultă din concurența pe piața aeroportuară din Uniune. În această privință, IHK a declarat că îmbunătățirea infrastructurii într-un singur loc a avut, de asemenea, un impact pozitiv asupra altor aeroporturi. De asemenea, în această privință, IHK a declarat că efectele pozitive asupra rețelei ale programului de infrastructură de la aeroportul Leipzig/Halle au fost predominante. IHK consideră că slăbiciunile structurale ale regiunii și investițiile restante din Germania de Est trebuie luate în considerare. În cele din urmă, IHK a declarat că, fără investițiile publice inițiale, investițiile ulterioare importante din sectorul privat ar fi fost de neconceput.

4.7.5. **Alte asociații**

(186) Comisia a primit observații, de asemenea, din partea Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland și Leipziger Messe. Observațiile acestora au fost în deplină concordanță cu observațiile BMW și EADS.

4.8. INIȚIATIVA CETĂȚENEASCĂ „ANTIZGOMOT ” DIN SCHKEUDITZ

(187) Inițiativa cetățenească și-a prezentat observațiile la 24 august 2011.

(188) Inițiativa cetățenească a declarat că membrii săi au observat că pista de sud era utilizată aproape în exclusivitate de DHL. Potrivit inițiativei cetățenești, DHL era aproape singurul utilizator al pistei și al zonei de sud-est a aeroportului. Inițiativa a explicat că, având în vedere utilizarea intensivă a infrastructurii de către DHL, nu se poate presupune că investițiile erau legate de transportul de pasageri.

5. COMENTARIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

(189) Germania și-a început observațiile afirmând că 34 dintre observațiile părților terțe au sprijinit punerea în aplicare a măsurilor notificate.

(190) Germania a declarat că observațiile părților terțe au confirmat opinia sa potrivit căreia măsurile de infrastructură în cauză se încadrează în sfera misiunii de serviciu public. În acest context, Germania a subliniat afirmația întreprinderii DFS potrivit căreia M3-M8 și M10 au constituit măsuri puse în aplicare în exercitarea responsabilităților guvernamentale. De asemenea, Germania a subliniat că numeroase părți terțe au susținut că normele privind ajutoarele de stat nu se aplicau măsurilor în cauză.

(191) În plus, Germania a evidențiat că observațiile primite demonstrează în mod clar că finanțarea publică respectă criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (3) din tratat. Germania a declarat că, în special, orașele, autoritățile locale și camerele de comerț, precum și întreprinderile situate în regiune au subliniat importanța economică și regională a aeroportului. Astfel cum afirmă Germania, construcția și exploatarea aeroportului servesc, fără îndoială, unui obiectiv bine definit de interes comun. În plus, Germania a argumentat că observațiile părților terțe au confirmat, de asemenea, necesitatea și proporționalitatea finanțării publice.

(192) În ceea ce privește posibilul impact negativ nejustificat asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale, Germania a subliniat că nici aeroportul Vatry, nici aeroportul din Bruxelles nu a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Potrivit Germaniei, acest fapt a indicat că niciunul dintre aeroporturile respective nu a fost preocupat de eventualul impact negativ al măsurilor în cauză. Germania a subliniat că acest punct de vedere a fost susținut, de asemenea, de alte părți terțe precum Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings și Jade Cargo. De asemenea, Germania a subliniat că Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING și Aircargo Club Deutschland au afirmat, de asemenea, că nu există nicio suprapunere în ceea ce privește zonele de deservire ale aeroporturilor Leipzig/Halle, Bruxelles sau Vatry.

(193) În ceea ce privește cerința privind accesul egal și nediscriminatoriu la aeroport, Germania a subliniat că observațiile părților terțe confirmă faptul că tarifele de aeroport au fost stabilite în mod nediscriminatoriu.

6. EVALUARE

(194) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat, „orice ajutor acordat de un stat membru sau din resursele de stat, indiferent de formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției de anumite bunuri, va fi considerat incompatibil cu piața comună, în măsura în care afectează comerțul dintre statele membre”.

(195) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsurile în cauză constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, măsurile trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) să fie acordate de stat sau prin intermediul resurselor de stat,

(b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri,

(c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența,

(d) să afecteze comerțul dintre statele membre;

6.1. NOȚIUNEA DE ÎNTREPRINDERE ȘI DE ACTIVITATE ECONOMICĂ

6.1.1. **Noțiunea de întreprindere**

(196) În ceea ce privește existența ajutorului de stat, este necesar să se determine, în primul rând, dacă beneficiarul este angajat într-o activitate economică și dacă, prin urmare, acesta poate fi considerat ca fiind o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat ([28]).

([28]) A se vedea cauza C-35/96 *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851 și cauzele de la C-180/98 până la C-184/98 *Pavlov*, Rec., 2000, p. I-6451.

(197) În această privință, potrivit Germaniei, conceptul de „întreprindere" în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat nu se aplică aeroporturilor, cel puțin în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor aeroportuare regionale. Potrivit Germaniei, construcția acestor infrastructuri nu constituie o activitate economică, ci o măsură generală de politică economică, regională și de transport. În plus, Germania a afirmat că realizarea infrastructurii aeroportuare nu constituie o activitate economică, întrucât un investitor privat nu ar desfășura o astfel de activitate. De asemenea, în această privință, Germania a declarat că aeroporturile au costuri fixe medii mai mari legate de infrastructură, echipamente și funcționare. În plus, marja lor de manevră este limitată de obligații și condiții legale stricte. De asemenea, Germania a considerat că trimiterile la hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* și la hotărârea în cauza *Leipzig/Halle* sunt irelevante pentru aprecierea măsurilor în speță. În ceea ce privește hotărârea în cauza *Aéroports de Paris*, Germania a susținut că aceasta nu vizează construcția infrastructurii aeroportuare, ci exploatarea unui aeroport. În plus, Germania consideră că hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* nu se referă la interpretarea noțiunii de „întreprindere" în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, ci vizează o încălcare a interdicției abuzului de poziție dominantă, în sensul articolului 102 din tratat. În ceea ce privește hotărârea în cauza *Leipzig/Halle*, Germania consideră că hotărârea Tribunalului nu constituie un precedent în jurisprudență deoarece face obiectul unei căi de atac.

(198) În ceea ce privește conceptul de „întreprindere", trebuie subliniat faptul că întreprinderile au fost definite, în mod sistematic, de către Curtea de Justiție ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul lor juridic sau de tipul de proprietate și indiferent de modul în care acestea sunt finanțate ([29]). Orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață este considerată activitate economică ([30]). Natura economică a unei activități ca atare nu depinde de faptul că activitatea generează sau nu profit ([31]).

(199) În cauza *Aéroports de Paris* ([32]), Tribunalul a stabilit că exploatarea unui aeroport, care constă în furnizarea de servicii aeroportuare companiilor aeriene și diferiților prestatori de servicii, constituie, de asemenea, o activitate economică. În hotărârea pronunțată în cauza *aeroportul Leipzig-Halle* ([33]), Tribunalul a clarificat că exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, în cadrul căreia construcția infrastructurii aeroportuare constituie o parte inseparabilă.

(200) Comisia reamintește că, în hotărârea pronunțată în cauza *aeroportul Leipzig/Halle*, Tribunalul a hotărât că, începând cu anul 2000, aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul finanțării infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă ([34]). Prin urmare, de la data pronunțării hotărârii în cauza *„Aéroports de Paris"* (12 decembrie 2000), se consideră că exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare țin de domeniul de control al ajutoarelor de stat.

(201) De asemenea, Tribunalul a considerat în hotărârea sa în cauza *aeroportul Leipzig/Halle* că nu este relevant dacă construcția sau extinderea unei infrastructuri aeroportuare urmărește obiective de politică regională, economică sau de transport. În conformitate cu jurisprudența consacrată, nu sunt relevante scopurile urmărite de măsurile specifice, ci efectele pe care acestea le produc ([35]).

(202) De asemenea, Tribunalul a confirmat în hotărârea sa în cauza *aeroportul Leipzig/Halle* că existența unei piețe pentru infrastructura aeroportuară este demonstrată de faptul că aeroportul Leipzig Halle a concurat cu alte aeroporturi regionale, în special cu aeroporturile Vatry (Franța) și Bruxelles (Belgia) pentru a deveni centrul european de transport aerian de marfă al DHL.

([29]) A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4), partea 2.1 și jurisprudența asociată, în special cauzele conexate C-180/98 – C-184/98 *Pavlov și alții*, Rec.,2000, p. I- 6451, dar a se vedea, de asemenea, cauza C-222/04, *Cassa di Risparmio di Firenze și alții* Rec., 2006, p. ECR I-289; cauza C-205/03 P *FENIN/Comisia* Rec., 2006, p. I-6295, precum și cauza C-49/07 *MOTOE*, Rep., 2008, p. I-4863.

([30]) Cauza 118/85, *Comisia/Italia*, Rec., 1987, p. 2599, punctul 7; Cauza C-35/96, *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36; *Pavlov și alții*, punctul 75.

([31]) Cauzele conexate 209/78 – 215/78 și 218/78 *Van Landewyck*, Rec., 1980, p. 3125, punctul 88; Cauza C244/94, *FFSA și alții*, Rec., 1995, p. I-4013, punctul 21; și cauza C-49/07 *MOTOE*, Rep., 2008, p. I-4863, punctele 27 și 28.

([32]) Cauza T-128/98, *Aéroports de Paris/Comisia*, Rec., 2000, p. II- 3929, confirmată de cauza C-82/01, Rec., 2002, p. I-9297, punctele 75-79.

([33]) Cauzele conexate T-443/08 și T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisia* (hotărârea „aeroportul Leipzig-Halle"), Rep., 2011, p. II-1311, în special punctele 93 și 94; confirmată de cauza C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig/Halle/Comisia*, Rep., 2012, nepublicată încă.

([34]) A se vedea hotărârea *aeroportul Leipzig/Halle*, punctul 106.

([35]) Hotărârea în cauza *aeroportul Leipzig/Halle*, punctul 102 și următoarele.

(203) În conformitate cu jurisprudența, este necesar, de asemenea, să se ia în considerare faptul că, pentru a aprecia caracterul economic al activităților administratorului de aeroport în contextul finanțării publice a măsurilor de dezvoltare a infrastructurii, nu există niciun motiv pentru a disocia activitatea de construcții sau de extindere a infrastructurii de utilizarea ulterioară a acesteia ([36]).

(204) În plus, Tribunalul a considerat în hotărârea sa în cauza *aeroportul Leipzig/Halle* că „pistele de aterizare și de decolare sunt elemente esențiale pentru activitățile economice desfășurate de un operator de aeroport. Construirea de piste de aterizare și de decolare permite astfel unui aeroport să își desfășoare sau, atunci când este vorba despre construirea unei piste suplimentare ori despre extinderea unei piste existente, să își dezvolte activitatea economică principală."

(205) Având în vedere jurisprudența citată în considerentele 196 și 204, Comisia constată că infrastructura, care face obiectul prezentei decizii, fie va fi direct exploatată în scopuri comerciale de întreprinderea FLH, administratorul aeroportului, fie va sprijini indirect și va permite exploatarea comercială a aeroportului în ansamblu.

(206) În această privință, Comisia observă că, în temeiul dreptului german, în special […], tarifele trebuie să fie stabilite de operatorul aeroportuar și prezentate spre aprobare Ministerului Federal al Transporturilor. Comisia observă că tarifele de aeroport sunt stabilite de operatorii aeroportuari sub rezerva constrângerilor de reglementare, pentru a se evita orice discriminare nejustificată a utilizatorilor aeroportului și eventualele abuzuri de poziție dominantă ale administratorul aeroportului. Cu toate acestea, Comisia consideră că aceasta nu îi împiedică pe administratorii aeroporturilor să stabilească nivelul tarifelor de aeroport ținând seama de investițiile necesare și de costurile acestora. Acest lucru este confirmat în special de cerințele […] și […] ale […]

(207) De asemenea, Comisia constată că dezvoltarea și construcția infrastructurii la care se face referire în prezenta decizie va permite întreprinderii FLH să își dezvolte capacitatea și activitatea economică ca operator al aeroportului Leipzig/Halle. Întreprinderea FLH, administratorul aeroportului, oferă servicii aeroportuare contra cost, care rezultă, în special, din tarifele de aeroport, dar și din alte venituri legate de exploatarea infrastructurii și furnizarea de servicii auxiliare, precum închirierea hangarelor, aceasta fiind considerată drept o remunerație pentru serviciile furnizate.

(208) Prin urmare, Comisia consideră că infrastructura care face obiectul prezentei decizii constituie infrastructură exploatabilă în scopuri comerciale. Prin urmare, FLH este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

6.1.2. **Activitățile care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public**

(209) Cu toate acestea, nu toate activitățile desfășurate de un aeroport sunt în mod necesar de natură economică ([37]). Întrucât clasificarea unei entități ca întreprindere se face întotdeauna în raport cu o activitate specifică, este necesar să se facă distincția între diferitele activități ale unui anumit aeroport și să se stabilească măsura în care aceste activități sunt de natură economică. Dacă un aeroport desfășoară atât activități economice, cât și activități neeconomice, acesta trebuie considerat ca fiind o întreprindere numai în ceea ce privește prima categorie de activități.

(210) Curtea de Justiție a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat ([38]). Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, serviciile de poliție, serviciile vamale, stingerea incendiilor, activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și investițiile legate de infrastructura și echipamentele necesare pentru a îndeplini aceste activități nu sunt considerate, în general, a fi de natură economică ([39]).

([36]) Cauza C 205/03 *PENIN/Comisia*, Rec., 2006, p. I-6295, punctul 88; și hotărârea în cauza *aeroportul Leipzig/Halle*, punctul 95.
([37]) Hotărârea în cauza *aeroportul Leipzig/Halle*, punctul 98.
([38]) Cauza C-118/85, *Comisia/Italia*, Rec., 1987, p. 2599, punctele 7 și 8 și cauza C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Rec., 1988, p. 2479, punctul 18.
([39]) A se vedea, în special, cauza C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, Rec., 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati/Comisia*, Rep., 2009, p. I-2207, punctul 71.

(211) Finanțarea din fonduri publice a unor astfel de activități neeconomice nu constituie ajutor de stat, dar trebuie limitată strict la compensarea costurilor pe care le determină și nu poate fi utilizată pentru finanțarea altor activități ([40]). Orice eventuală supracompensație a costurilor suportate în legătură cu activitățile neeconomice acordată de către autoritățile publice poate constitui ajutor de stat. În plus, în cazul în care un aeroport desfășoară activități neeconomice, pe lângă activitățile sale economice, este necesar să se țină contabilitatea separată a costurilor pentru a se evita un eventual transfer de fonduri publice între activitățile economice și cele neeconomice.

(212) Finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între aeroporturi. Într-adevăr, jurisprudența indică faptul că există un avantaj atunci când autoritățile publice scutesc întreprinderile de costurile inerente activităților economice ale acestora ([41]). Prin urmare, atunci când, în temeiul unei anumite dispoziții legale, unele aeroporturi civile trebuie să suporte anumite costuri inerente exploatării lor, iar alte aeroporturi civile nu, acestea din urmă pot beneficia de un avantaj, indiferent dacă respectivele costuri se referă la o activitate, care, în general, este considerată a fi de natură neeconomică.

(213) Având în vedere considerentele 209 și 212, Comisia trebuie, prin urmare, să analizeze natura măsurilor de infrastructură care fac obiectul prezentei decizii și care sunt puse în aplicare la aeroportul Leipzig/Halle.

(214) Germania a afirmat că măsurile notificate M1-M11 se referă la activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public și că finanțarea acestor activități este strict limitată la costurile necesare pentru aceste măsuri. Prin urmare, Germania este de opinie că respectivele costuri nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat. În acest sens, Germania a afirmat că măsurile M1-M11 se încadrează în una dintre următoarele categorii:

(i) măsuri care protejează aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită ([42]), care fac obiectul Legii privind securitatea aviației (Luftsicherheitsgesetz, denumită în continuare, „Luftsig"), în special punctul 8;

(ii) măsuri referitoare la siguranța funcțională, care fac obiectul articolului 45 din Regulamentul de autorizare a traficului aerian (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, denumit în continuare „LuftVZO");

(iii) măsuri privind protecția părților terțe împotriva riscurilor operaționale ale transportului aerian (precum poluarea fonică).

(215) În ceea ce privește măsurile referitoare la siguranța funcțională, Comisia consideră că asigurarea exploatării în siguranță a aeroportului constituie o parte normală a activității economice de exploatare a unui aeroport ([43]). De asemenea, în acest context, trebuie remarcat faptul că astfel de costuri legate de standardele și cerințele de reglementare nu pot fi considerate ca încadrându-se în sfera misiunii de serviciu public. Sub rezerva unei analize mai detaliate cu privire la activitățile și costurile individuale, Comisia constată că măsurile menite să asigure exploatarea în siguranță a aeroportului nu constituie activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public. Orice întreprindere care intenționează să opereze pe o anumită piață trebuie să asigure atât siguranța instalațiilor (pentru aeroporturi este vorba, de exemplu, despre piste, căi de rulare și platforme), cât și conformitatea cu standardele de reglementare.

(216) În ceea ce privește pistele, căile de rulare și platformele, Comisia consideră că acestea sunt elemente esențiale pentru activitățile economice desfășurate de un administrator de aeroport. Prin urmare, construcția de piste, căi de rulare și platforme permite unui administrator de aeroport să își exercite activitatea economică principală.

(217) În ceea ce privește măsurile în temeiul articolului 8 din LuftSiG, controlul traficului aerian, serviciile meteorologice și brigada de pompieri pot fi considerate, în principiu, activități care se încadrează în sfera misiunii de serviciu public.

([40]) Cauza C-343/95 *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, Rec., 1997, p. I-1547. Decizia N 309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003, „Securitatea aviației – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001" (JO C 148, 25.6.2003, p. 7). Decizia N 438/2002 a Comisiei din 16 octombrie 2002, „Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar" (JO C 284, 21.11.2002, p. 2).

([41]) A se vedea, printre altele, cauza C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Rec., 2005, p. I-01627, punctul 36 și jurisprudența citată în hotărârea respectivă.

([42]) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 de instituire a unor norme comune în domeniul securității aviației civile (JO L 355, 30.12.2002, p. 1).

([43]) Decizia Comisiei din 20 februarie 2014 în cazul de ajutor de stat SA.35847 (2012/N) – Republica Cehă – aeroportul Ostrava, nepublicată încă în JO, considerentul 16.

(218) În ceea ce privește cadrul juridic aplicabil, Germania a susținut că, pentru brigada de pompieri, nu există norme juridice care impun în mod strict costurile respective operatorului aeroportuar. De asemenea, Comisia observă că remunerarea costurilor pentru o brigadă de pompieri intră în sfera de competență a landurilor și că aceste costuri sunt remunerate, de regulă, de autoritățile regionale relevante. Remunerarea costurilor respective este limitată la ceea ce este necesar pentru acoperirea acestora.

(219) În ceea ce privește controlul traficului aerian și serviciile meteorologice, Comisia constată că articolul 27 litera (d) și articolul 27 litera (f) din LuftVG prevăd că toate costurile legate de articolul 27 litera (c) din LuftVG sunt acoperite de stat pentru anumite aeroporturi. Aeroporturile sunt eligibile pentru acoperirea costurilor ca „aeroporturi recunoscute" în conformitate cu articolul 27 litera (d) și articolul 27 litera (f) din LuftVG, dacă Ministerul Federal al Transporturilor a recunoscut o necesitate din cauza unor motive de securitate și a unor interese legate de politica de transport ([44]). Aeroporturile germane care nu au fost recunoscute nu sunt eligibile pentru acoperirea costurilor în conformitate cu articolul 27 litera (d) și cu articolul 27 litera (f) din LuftVG și, prin urmare, trebuie, în principiu, să suporte costurile aferente măsurilor prevăzute la articolul 27 litera (c). Aceste costuri sunt inerente exploatării unui aeroport. Întrucât anumite aeroporturi trebuie să suporte costurile din resurse proprii, iar alte aeroporturi nu, acestea din urmă pot beneficia de un avantaj, chiar dacă măsurile de control și de siguranță aeriană, precum și serviciile meteorologice pot fi considerate a fi neeconomice. Aeroportul Leipzig/Halle a fost desemnat ca fiind un aeroport recunoscut și, prin urmare, este eligibil pentru acoperirea costurilor în conformitate cu articolul 27 litera (d) și cu articolul 27 litera (f) din LuftVG. Celelalte aeroporturi trebuie să suporte costurile respective din resurse proprii. Prin urmare, acoperirea costurilor legate de măsurile de control și siguranță aeriană, precum și de serviciile meteorologice ale aeroportului Leipzig/Halle în conformitate cu articolul 27 litera (d) și cu articolul 27 litera (f) din LuftVG oferă un avantaj aeroportului Leipzig/Halle.

(220) În ceea ce privește măsurile prevăzute la articolul 8 din LuftSiG, se pare că Germania consideră că toate costurile aferente măsurilor prevăzute de acesta pot fi suportate de autoritățile publice competente. Cu toate acestea, Comisia observă că, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, pot fi rambursate numai costurile legate de furnizarea și întreținerea spațiilor și clădirilor necesare pentru desfășurarea activităților în conformitate cu articolul 5 din LuftSiG. Toate celelalte costuri trebuie suportate de către operatorul aeroportuar. Prin urmare, în măsura în care finanțarea publică acordată întreprinderii FHL a scutit întreprinderea de costurile pe care aceasta ar fi trebuit să le suporte în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, finanțarea publică respectivă nu este scutită de control în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat. În orice caz, indiferent de faptul dacă o calificare juridică a costurilor indică faptul că acestea se încadrează sau nu în sfera misiunii de serviciu public, s-a demonstrat că acestea trebuie să fie suportate de operatorul aeroportuar, în temeiul cadrului legal aplicabil. Prin urmare, în cazul în care statul achită costurile respective, operatorul aeroportuar va fi scutit de un cost pe care l-ar fi suportat în mod normal.

(221) Având în vedere evaluarea din considerentele 215 și 220, Comisia consideră că este necesar să se ajungă la concluzii mai specifice în ceea ce privește costurile de investiții despre care se presupune că se încadrează în sfera misiunii de serviciu public.

M1 Achiziționarea de terenuri, relocarea, reducerea zgomotului și planificarea adiacentă conservării peisajului, M2 Structura de testare a motorului și M10 reducerea zgomotului suplimentar.

(222) Germania a susținut că măsurile M1, M2 și M10 se încadrează în sfera misiunii de serviciu public, întrucât acestea au rolul de a proteja interesele părților terțe împotriva riscurilor operaționale ale transportului aerian, cum ar fi protejarea proprietarilor de locuințe și a mediului împotriva efectelor poluării fonice.

(223) În ceea ce privește costurile legate de măsurile M1, M2 și M10, Comisia consideră că acestea constituie costurile normale pe care o întreprindere ar trebui să le suporte pentru a construi instalații care sunt în concordanță cu anumite standarde de reglementare. În plus, astfel de măsuri nu pot fi disociate de activitatea economică a aeroportului. Acest lucru este ilustrat, în special, de faptul că, fără aceste măsuri, aeroportul nu ar fi autorizat să opereze zboruri pe timp de noapte și nu ar putea să se concentreze asupra activităților de transport aerian de marfă în conformitate cu decizia de aprobare a planificării pentru construcția pistei de sud a aeroportului Leipzig/Halle și strategia de extindere a acestuia.

(224) Prin urmare, Comisia consideră că măsurile M1, M2 și M10 nu pot fi considerate ca făcând parte din misiunea de serviciu public.

([44]) Articolul 27 litera (d) punctul (1) din *LuftVG:* „Flugsicherungsdienste und die LuftVG: „dazu erforderlichen Einrichtungen werden an den flugplätzen flugsicherungstechnischen vorgehalten, bei denen DAS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen interessen anerkennt".

M3 (Calea de rulare și podul de traversare"E7"), M4 (Extinderea pistei de nord)(costurile de planificare), M5 (Curățirea amplasamentului pentru construcția căii de rulare „Victor"), M6 (Calea de rulare paralelă „Victor"), M12 Planificarea procedurii de aprobare pentru extinderea din partea de sud (pistă și platformă), M13 (Extinderea platformei de nord), M14 (Extinderea platformei de est), M15 (Adaptarea infrastructurii) și M16 (Măsurile suplimentare de infrastructură precum extinderea hangarului de nord și construcția noului terminal de zbor și a hangarului pentru aeronave mici)

(225) În speță, se preconizează că extinderea pistei va asigura că aeronavele de marfă cu o MTOW mare pot decola fără restricții de sarcină utilă, în timp ce extinderea platformei va asigura o mai bună distribuție a mișcărilor de zbor. De asemenea, în ceea ce privește căile de rulare, Comisia observă că, într-un aeroport, căile de rulare leagă pistele cu platformele, cu hangarele, cu terminalele și cu alte instalații. Aceste legături permit aeronavei să părăsească pista, permițând unei alte aeronave să aterizeze sau să decoleze. Prin urmare, căile de rulare și podurile de traversare sunt legate în mod intrinsec de pistele de decolare și de aterizare pentru care operatorul aeroportuar încasează tarife. De asemenea, informațiile furnizate de Germania confirmă faptul că măsurile în cauză sunt esențiale, având în vedere volumul și fluxurile de trafic. În cazul în care construcțiile nu ar fi realizate, aeroportul nu ar beneficia de creșterea preconizată a fluxurilor de trafic sau ar fi necesar să se reducă volumul actual al fluxurilor de trafic pentru a se asigura exploatarea în condiții de siguranță a aeronavelor. Comisia consideră că acest lucru nu este în contradicție cu faptul că un anumit număr de căi de rulare și de poduri de traversare poate fi utilizat în condiții de siguranță numai pentru un volum limitat de trafic.

(226) În această privință, Comisia reamintește că pistele, căile de rulare și platformele sunt elemente esențiale pentru activitățile economice pe care trebuie să le îndeplinească un administrator de aeroport. Prin urmare, construcția de piste, de căi de rulare și de platforme permite unui administrator de aeroport să își exercite activitatea economică principală, care nu poate fi disociată de această activitate economică.

(227) Comisia observă că măsurile M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 și M16 sunt luate pe o bază comercială de administratorul aeroportului. Prin urmare, acestea constituie infrastructură exploatabilă în scopuri comerciale și nu pot fi considerate ca încadrându-se în sfera misiunii de serviciu public.

M11 Amenajarea terenurilor în zona de sud-est faza I

(228) Comisia observă că măsura M11 implică dotarea clădirilor existente cu echipamente pentru aprovizionarea cu apă și energie, cu instalații de drenare a apelor reziduale și pluviale, precum și măsuri de reducere a zgomotului suplimentar.

(229) Având în vedere evaluarea efectuată în considerentele 215 și 220, aceste măsuri nu se referă la activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică. Mai degrabă, acestea contribuie la modernizarea infrastructurii care este utilizată în scopuri comerciale și, astfel, implică o activitate economică; prin urmare, acestea nu pot fi considerate ca încadrându-se în sfera misiunii de serviciu public.

M5 (noua clădire a remizei de pompieri) și M9 (echipamente de stingere a incendiilor)

(230) În ceea ce privește clădirea remizei de pompieri și echipamentul de stingere a incendiilor, astfel cum s-a menționat în considerentul 218, această activitate poate fi considerată, în general, ca făcând parte din misiunea de serviciu public.

(231) În ceea ce privește cadrul legal, Germania susține că pentru clădirea remizei de pompieri și pentru echipamentul de stingere a incendiilor nu există norme juridice care impun în mod strict aceste costuri operatorului aeroportuar. În plus, Comisia observă că remunerarea costurilor pentru noua clădire a remizei de pompieri și pentru echipamentul de stingere a incendiilor intră în sfera de competență a Länder și că aceste costuri sunt remunerate, de regulă, de autoritățile regionale relevante, astfel cum a susținut Germania. Remunerarea costurilor este limitată la ceea ce este necesar pentru acoperirea acestora.

(232) Prin urmare, costurile de construcție legate de noua clădire a remizei de pompieri și costurile de achiziție a echipamentului de stingere a incendiilor pot fi considerate ca făcând parte din misiunea de serviciu public.

M5 (hangarul multifuncțional) și M9.3 (echipamente de întreținere pe timp de iarnă)

(233) În ceea ce privește hangarul multifuncțional, Germania a afirmat că acesta se încadrează în misiunea de serviciu public deoarece ar fi utilizat, în caz de urgență, ca adăpost de urgență. Potrivit Germaniei, costurile pentru construcția hangarului fac parte, de asemenea, din misiunea de serviciu public, întrucât acesta este utilizat în prezent pentru a depozita echipamente de întreținere pe timp de iarnă necesare pentru exploatarea în deplină siguranță a aeroportului pe timp de iarnă.

(234) În ceea ce privește construcția hangarului multifuncțional la aeroportul Leipzig/Halle, Comisia observă că respectiva clădire poate fi utilizată în diferite scopuri. În plus, astfel cum s-a afirmat deja în considerentul 215, costurile echipamentului de întreținere pe timp de iarnă (M9.3) necesar pentru exploatarea în deplină siguranță a aeroportului sunt costurile normale de funcționare ale unei întreprinderi și nu pot fi considerate ca făcând parte din misiunea de serviciu public. Prin urmare, în opinia Comisiei, costurile de construcție ale hangarul multifuncțional nu se încadrează în sfera misiunii de serviciu public.

(235) Cu toate acestea, această constatare nu interzice Germaniei să încredințeze aeroportului sarcini specifice care intră în sfera serviciilor de interes economic general în situații de urgență.

M7 Zone suplimentare de degivrare

(236) Germania susține că zonele suplimentare de degivrare sunt necesare pentru exploatarea aeronavelor în condiții de siguranță și în timp util pe aeroport. Potrivit Germaniei, extinderea zonelor de degivrare existente este necesară ca urmare a creșterii traficului pe aeroport pentru a evita întârzierile zborurilor regulate. În plus, Germania subliniază că veniturile provenite din serviciile de degivrare prestate de aeroport nu acoperă costurile de instituire a infrastructurii.

(237) În primul rând, Comisia constată că rentabilitatea unei activități nu este decisivă pentru noțiunea de activitate economică ([45]). În al doilea rând, Comisia constată că serviciile de degivrare sunt furnizate contra cost transportatorilor aerieni. Acestea sunt servicii esențiale pe care orice aeroport le furnizează ca parte a activității sale economice. Cu cât sunt furnizate mai multe servicii de acest tip, cu atât mai multe zboruri pot pleca de pe aeroport, prin urmare, aeroportul poate să își sporească veniturile.

(238) Prin urmare, Comisia consideră că serviciile de degivrare sunt legate intrinsec de exploatarea economică a unui aeroport și nu pot fi disociate de această activitate, prin urmare, acestea trebuie considerate ca fiind activități economice.

M8 Eliport

(239) Măsura vizează instituirea unui spațiu de parcare pentru elicoptere care va fi utilizat numai pentru serviciile de salvare.

(240) Comisia consideră că înființarea unui eliport facilitează operațiunile de salvare. Prin urmare, asigurarea unui eliport pentru serviciile de salvare poate fi considerată ca făcând parte din misiunea de serviciu public. Compensația trebuie să fie legată strict de costurile serviciilor respective.

M9 Măsuri suplimentare de infrastructură

(241) Măsurile suplimentare de infrastructură includ reconstrucția punctului de control I, construcția unei clădiri de securitate funcțională pentru a răspunde necesităților poliției federale și regionale, precum și ale autorităților vamale și construcția fermei de animale și a gardului care înconjoară incinta aeroportului (inclusiv sistemul de supraveghere video digital și detectoarele de mișcare). Potrivit Germaniei, aceste măsuri sunt necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și intră, prin urmare, în domeniul de aplicare a articolului 8 din LuftSiG.

(242) În ceea ce privește măsurile în temeiul articolului 8 din LuftSiG, se pare că Germania consideră că toate costurile aferente măsurilor prevăzute de acesta pot fi suportate de autoritățile publice competente. Cu toate acestea, Comisia observă că, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, pot fi rambursate numai costurile legate de furnizarea și întreținerea spațiilor și clădirilor necesare pentru desfășurarea activităților în temeiul articolului 5 din LuftSiG. Toate celelalte costuri trebuie suportate de către operatorul aeroportuar. Prin urmare, în măsura în care finanțarea publică acordată întreprinderii FHL scutește întreprinderea de costurile pe care ar fi trebuit să le suporte în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, finanțarea publică respectivă nu este exceptată de la controlul în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat.

(243) În ceea ce privește costurile legate de utilizarea clădirilor de securitate funcțională de către serviciul meteorologic german, Comisia constată că articolul 27 litera (f) din LuftVG prevede că toate costurile legate de articolul 27 litera (c) din LuftVG sunt acoperite de stat pentru anumite aeroporturi. Aeroporturile sunt eligibile pentru acoperirea costurilor ca „*aeroporturi recunoscute*” în temeiul articolului 27 litera (f) din LuftVG, dacă Ministerul Federal al Transporturilor a recunoscut o necesitate din cauza unor motive de securitate și a unor interese legate de politica de transport. Aeroporturile germane care nu au fost recunoscute nu sunt eligibile pentru acoperirea costurilor în temeiul articolului 27 litera (f) din LuftVG, prin urmare, acestea trebuie, în principiu, să suporte din fonduri proprii costurile aferente măsurilor prevăzute la articolul 27 litera (c) din LuftVG. Astfel de costuri sunt

([45]) Hotărârea în cauza *Leipzig/Halle*, punctul 115.

inerente exploatării unui aeroport. Întrucât anumite aeroporturi trebuie să suporte costurile respective din resurse proprii, iar alte aeroporturi nu, acestea din urmă pot beneficia de un avantaj, chiar dacă serviciul meteorologic german poate fi considerat neeconomic. Aeroportul Leipzig/Halle a fost recunoscut ca fiind un astfel de aeroport și, prin urmare, este eligibil pentru acoperirea costurilor în temeiul articolului 27 litera (f) din LuftVG. Celelalte aeroporturi trebuie să suporte costurile respective din resurse proprii. Prin urmare, acoperirea costurilor legate de serviciile meteorologice ale aeroportului Leipzig/Halle, în temeiul articolului 27 litera (f) din LuftVG, oferă un avantaj aeroportului Leipzig/Halle.

6.1.3. **Concluzie**

(244) Având în vedere constatarea de la punctul 6.1.1, întreprinderea FLH este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

(245) În ceea ce privește constatarea de la punctul 6.1.2, finanțarea următoarelor măsuri nu poate fi considerată ca făcând parte din misiunea de serviciu public: M1 achiziționarea de terenuri, relocarea, reducerea zgomotului și planificarea adiacentă conservării peisajului M2 structura de testare a motorului, M3 calea de rulare și podul de traversare „E7”, M4 extinderea pistei de nord (costurile de planificare), M5 curățirea amplasamentului pentru construcția căii de rulare „Victor”, M5 construcția hangarului multifuncțional, M6 calea de rulare paralelă „Victor”, M7 zone suplimentare de degivrare, M9.3 echipamente de întreținere pe timp de iarnă, M10 măsuri de reducere a zgomotului suplimentar, M11 amenajarea terenurilor în zona de sud-est faza I, M12 planificarea procedurii de aprobare pentru extinderea din partea de sud (pistă și platformă), M13 extinderea platformei de nord, M14 extinderea platformei de est, M15 adaptarea infrastructurii și M16 măsuri suplimentare de infrastructură precum extinderea hangarului de nord și construcția noului terminal de zbor și a hangarului pentru aeronave mici. Finanțarea acestor activități permite administratorului de aeroport să își exercite activitatea economică principală și nu poate fi disociată de această activitate.

(246) În ceea ce privește M5 noua clădire a remizei de pompieri, M9 echipamentele de stingere a incendiilor și M8 eliport, Comisia consideră că aceste măsuri pot fi considerate ca făcând parte din misiunea de serviciu public (a se vedea secțiunea 6.1.2).

(247) În ceea ce privește M9 măsuri suplimentare de infrastructură precum construcția unei clădiri de securitate funcțională pentru a răspunde necesităților poliției federale și regionale, ale autorităților vamale și construcția fermei de animale și a gardului care înconjoară incinta aeroportului (inclusiv sistemul de supraveghere video digital și detectoarele de mișcare), Comisia consideră că aceste activități se pot încadra în sfera misiunii de serviciu public. Cu toate acestea, în măsura în care acestea intră sub incidența articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, conform dispoziției menționate din legea germană, pot fi rambursate numai costurile legate de furnizarea și întreținerea spațiilor și clădirilor necesare pentru desfășurarea activităților în conformitate cu articolul 5 din LuftSiG. Toate celelalte costuri trebuie suportate de către operatorul aeroportuar. Prin urmare, în măsura în care finanțarea publică acordată întreprinderii FHL scutește întreprinderea de costurile pe care aceasta ar fi trebuit să le suporte în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, finanțarea publică respectivă nu este exceptată de la controlul în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat.

(248) În ceea ce privește costurile legate de utilizarea clădirii de securitate funcțională de serviciul meteorologic german (aferentă M9), Comisia consideră, din motivele expuse în considerentul 243, că acoperirea costurilor legate de serviciile meteorologice ale aeroportului Leipzig/Halle, în conformitate cu articolul 27 litera (f) din LuftVG, oferă un avantaj aeroportului Leipzig/Halle, chiar dacă serviciile meteorologice pot fi considerate neeconomice.

6.2. CARACTERUL DE AJUTOR AL ÎMPRUMUTURILOR ACORDATE DE ACȚIONARI ÎN FAVOAREA ÎNTREPRINDERII FLH

6.2.1. **Relația dintre împrumuturile acordate de acționari și injecțiile de capital**

(249) Înainte de a se evalua dacă împrumuturile acordate de acționari în favoarea FLH constituie ajutor de stat, este necesar să se determine dacă împrumuturile acordate de acționari și injecțiile de capital ar trebui considerate ca măsuri separate sau ca o singură măsură.

(250) Dovezile arată că ambele operațiuni au fost aprobate în același timp, ca parte a unui plan mai amplu de finanțare a îmbunătățirilor aduse infrastructurii aeroportuare și că acționarii întreprinderii FLH aveau intenția de a-și converti împrumuturile în capitaluri proprii. Cu toate acestea, Germania a declarat că injecțiile de capital nu au fost acordate în mod irevocabil și că întreprinderea FLH nu poate beneficia direct de majorarea de capital.

(251) În aceste condiții, Comisia consideră că împrumuturile acordate de acționari și injecțiile de capital pot fi considerate ca măsuri separate.

6.2.2. **Avantajul economic**

(252) Pentru a verifica dacă o întreprindere a beneficiat de un avantaj economic indus prin acordarea unui împrumut în condiții privilegiate, Comisia aplică „principiul creditorului în economia de piață". Conform acestui principiu, capitalul pus în mod direct sau indirect la dispoziția unei întreprinderi de către stat, în circumstanțe care corespund condițiilor normale ale pieței, nu trebuie considerat ajutor de stat ([46]).

(253) În speță, Comisia trebuie să evalueze dacă condițiile împrumuturilor acordate de acționari (a se vedea tabelul 3) în favoarea întreprinderii FLH conferă un avantaj economic, pe care întreprinderea beneficiară nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

(254) Germania consideră că „principiul creditorului în economia de piață" a fost respectat pe deplin, întrucât împrumuturile acționarilor au fost acordate în condițiile de piață. Pentru a justifica condițiile împrumuturilor în cauză, Germania compară condițiile împrumuturilor acordate de acționari cu condițiile altor bănci (a se vedea argumentele prezentate la punctele 3.3.1 și 3.3.2).

(255) Conform practicii sale decizionale, pentru a stabili dacă finanțarea în cauză a fost acordată în condiții favorabile, Comisia poate – în absența altor indicatori – să compare rata dobânzii pentru împrumutul în cauză cu rata de referință a Comisiei. Rata de referință a Comisiei este stabilită în conformitate cu metodologia prevăzută în Comunicarea din 2008 privind ratele de referință.

(256) Comunicarea din 2008 privind ratele de referință stabilește o metodă de determinare a ratelor de referință și de scont care sunt aplicate ca indicator al ratei pieței. Cu toate acestea, întrucât rata de referință a Comisiei este un indicator, în cazul în care, într-o anumită speță, Comisia are alți indicatori ai ratei dobânzii pe care debitorul îi putea obține pe piață, aceasta poate să își bazeze evaluarea pe indicatorii respectivi.

Ratingul de credit al întreprinderii FLH

(257) Pentru a putea evalua condițiile împrumuturilor acordate de acționari, Comisia trebuie să evalueze mai întâi bonitatea financiară a întreprinderii FLH.

(258) Întreprinderea FLH nu este evaluată de o agenție de rating de credit. Cu toate acestea, Germania susține că, datorită acordurilor de transfer de profit/pierderi încheiate între întreprinderile FLH și MFAG, trebuie luat în considerare ratingul întreprinderilor-mamă.

(259) Comisia observă că, în conformitate cu legea germană, întreprinderea MFAG rămâne răspunzătoare pentru orice împrumut contractat de întreprinderea FLH în perioada în care era în vigoare acordul privind transferul de profit și pierderi, inclusiv în cazul în care acordul este revocat ulterior.

(260) Pe această bază, Comisia consideră că ratingul întreprinderii FLH trebuie considerat a fi cel puțin ratingul întreprinderii sale mamă, MFAG.

(261) La rândul său, întreprinderea MFAG nu a fost evaluată de agențiile de rating de credit. Cu toate acestea, Germania a furnizat unele ratinguri bancare interne pentru întreprinderea MFAG, astfel cum sunt sintetizate în tabelul 4.

(262) Având în vedere considerentele 257-261, Comisia consideră că întreprinderea FLH are cel puțin cel mai scăzut rating al întreprinderii MFAG, și anume […] pe scala de rating Standard & Poor în 2006 și […] pe scala de rating Standard & Poor în perioada 2007-2012.

Pierderea în caz de nerambursare (sau nivelul de colateralizare):

(263) În cazul în care s-ar considera că împrumuturile acordate de acționari au un nivel ridicat de colateralizare, practicile de piață în astfel de cazuri ar sugera creșterea ratingului instrumentului de creanță respectiv („ratingul de emisiune") cu o treaptă față de ratingul emitentului ([47]). Prin urmare, Comisia trebuie să stabilească pierderea în caz de nerambursare ([48]) („LGD") a împrumuturilor acordate de acționari.

([46]) Comunicarea Comisiei către statele membre: aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CEE și a articolului 5 din Directiva 80/723/CEE a Comisiei în cazul întreprinderilor publice din industria producătoare (JO C 307, 13.11.1993, p. 3, punctul 11). Comunicarea vizează industria prelucrătoare, dar este aplicabilă și altor sectoare economice. A se vedea, de asemenea, cauza T-16/96 *Cityflyer*, Rec., 1998, p. II-757, punctul 51.

([47]) A se vedea, de exemplu, Moody's, *Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (Rezumat actualizat al ghidului pentru clasificarea obligațiunilor, a acțiunilor preferențiale și a titlurilor de valoare hibride ale societăților emitente) (februarie 2007).

([48]) Nivelul constituirii garanției poate fi măsurat ca pierdere datorată nerambursării (*Loss Given Default – LGD*), care este pierderea preconizată, exprimată în procente, din expunerea la riscul de nerambursare al persoanei creditate ținând seama de sumele care pot fi recuperate din garanție și din activele de faliment; prin urmare, pierderea datorată nerambursării este invers proporțională cu valabilitatea garanțiilor.

(264) Întrucât împrumuturile au fost concepute numai ca o facilitate de finanțare de tranziție pe termen scurt, acestea nu au fost colateralizate. Cu toate acestea, Germania a argumentat că valoarea LGD ar trebui să fie cel puțin mai mică de 30 %, întrucât valoarea activelor întreprinderii FLH ([…] milioane EUR în 2010), care nu sunt gajate, depășește valoarea elementelor de pasiv ([…] milioane EUR în 2010).

(265) În această privință, Comisia constată că valoarea contabilă a activelor nu este suficientă pentru a estima valoarea de lichidare în cazul insolvenței sau al falimentului aeroportului. În documentul publicat de Comitetul de la Basel pentru supraveghere bancară în iunie 2006, se recomandă să se considere că pierderea în caz de nerambursare pentru creanțe cu rang prioritar asupra întreprinderilor acoperite de garanții reale recunoscute este de aproximativ 45 % ([49]). Prin urmare, în conformitate cu Comunicarea din 2008 privind ratele de referință, împrumuturile acordate de acționari au un nivel „normal" de colateralizare cu o LGD în categoria de mijloc (30 % <LGD < 60 %).

(266) Prin urmare, Comisia consideră că nivelul de colateralizare nu este suficient pentru a permite creșterea ratingului întreprinderii cu o treaptă.

Analiza comparativă a condițiilor împrumuturilor acordate de acționari întreprinderii FLH și a indicatorilor de piață care se bazează pe marjele instrumentului de tip de credit default swap:

(267) Pentru a evalua dacă împrumuturile acordate de acționarii întreprinderii FLH au fost în conformitate cu condițiile de piață, Comisia a efectuat o analiză comparativă cu indicatorii de piață pe baza marjelor instrumentului de tip de credit default swap.

(268) În conformitate cu metodologia care stă la baza Comunicării din 2008 privind ratele de referință, Comisia constată că ratele dobânzii pot fi considerate a fi în concordanță cu condițiile de piață în cazul în care împrumuturile sunt evaluate la o rată mai mare sau egală cu o rată de referință definită prin următoarea formulă:

Rata de referință = rata de bază + marjă de risc + comision

(269) Rata de bază reprezintă costul care le revine băncilor pentru furnizarea lichidităților (costurile de finanțare). În caz de finanțare cu rată fixă (și anume, atunci când rata dobânzii este fixată pentru întreaga durată a împrumutului), este adecvat să se stabilească rata de bază în funcție de ratele swap ([50]) cu o scadență și o monedă corespunzătoare scadenței și monedei datoriei. Marja de risc compensează creditorul pentru riscurile asociate finanțării datoriei respective, în special riscul de credit. Marja de risc poate fi obținută de la un eșantion adecvat de marje ale swap-urilor pe risc de credit ([51]) aferente entităților de referință (de exemplu, obligațiuni ale întreprinderilor) cu un rating similar împrumuturilor destinate întreprinderii FLH. În cele din urmă, este necesar să se adauge 10-20 de puncte de bază ca aproximare pentru comisioanele bancare pe care întreprinderile trebuie să le plătească în mod obișnuit ([52]).

(270) Comisia consideră că măsurile de finanțare în cauză nu reprezintă un împrumut tipic. În scopul prezentei evaluări, s-a presupus că împrumuturile sunt acordate ca un mecanism de credit de tip revolving, care este reînnoit în fiecare an cu condiții noi referitoare la rata dobânzii. Prin urmare, se presupune că scadența este de un an.

(271) Împrumuturile sunt acordate cu o rată de bază variabilă, luând rata EURIBOR pe 1 an ca rată de referință. Evaluarea marjei de risc poate fi efectuată pe baza unui eșantion de marje ale swap-urilor pe risc de credit pentru fiecare moment relevant. Tabelul 7 sintetizează numărul de observații (întreprinderile din toate sectoarele de activitate cu un rating al întreprinderii FHL, cu excepția instituțiilor financiare și a guvernului) și marjele swap-urilor pe risc de credit corespunzătoare.

([49]) Lucrarea „Convergența internațională a măsurării capitalului și a standardelor privind capitalul" publicată de Comitetul de la Basel pentru supraveghere bancară în iunie 2006.

([50]) Rata swap reprezintă scadența mai lungă corespunzătoare ratei de referință interbancare (rata IBOR). Aceasta este utilizată pe piețele financiare ca rată de referință pentru stabilirea ratei de finanțare.

([51]) Un swap pe riscul de credit este un contract de credit derivativ (comercializabil) între două părți, cumpărătorul protecției și vânzătorul protecției, care transferă riscul de credit la o entitate de referință subiacentă, de la cumpărătorul protecției la vânzătorul protecției. Cumpărătorul protecției plătește o primă vânzătorului protecției la intervale regulate până la scadența contractului de swap pe riscul de credit sau până când intervine un eveniment de credit predefinit la entitatea de referință subiacentă (oricare ar apărea mai întâi). Prima periodică plătită de cumpărătorul protecției (exprimată în procente sau în termeni de puncte de bază, ale sumei protejate, „valoarea nominală") este numită marja swap-urilor pe risc de credit. Marjele swap-urilor pe risc de credit pot fi utilizate ca un indicator apropiat pentru prețul riscului de credit.

([52]) A se vedea, de exemplu, Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies* (Estimarea costului capitalului pentru companiile neerlandeze în domeniul apei), 2011 (p. 3), sau datele Bloomberg privind comisioanele de subscriere pentru emiterea de obligațiuni. În restul prezentei decizii se va folosi un comision de 20 de puncte de bază pentru a se ajunge la o estimare prudentă.

Tabelul 7

Prezentare generală a observațiilor întreprinderilor cu un rating al întreprinderii FHL

Data	Rating	Numărul de observații	Cuartila 1 (puncte de bază)	Cuartila 2 (puncte de bază)	Cuartila 3 (puncte de bază)
13.12.2006	[…]	34	4	5	7
1.1.2008	[…]	4	10	12	22
1.1.2009	[…]	15	73	107	141
1.1.2010	[…]	16	16	19	24
1.1.2011	[…]	18	12	17	21
1.1.2012	[…]	21	15	20	39

(272) Marja de risc a ratei de referință este stabilită pe baza mediei ponderate a marjelor swap-urilor pe risc de credit din cuartila 2 (a se vedea tabelul 7).

(273) Tabelul 8 compară rata reală a dobânzii care este aplicată împrumuturilor acordate de acționari în cauză cu rata de referință.

Tabelul 8

Prezentare generală comparativă a ratei reale și a ratei de referință a întreprinderii FLH

Data	Rata reală a dobânzii				Rata de referință (%)			
	Rata de bază	Marja de risc	Comision	Sumă	Rata de bază	Marja de risc	Comision	Sumă
13.12.2006	3,90	[…]	0	[…]	3,90	[…]	[…]	[…]
1.1.2008	4,73	[…]	0	[…]	4,73	[…]	[…]	[…]
1.1.2009	3,03	[…]	0	[…]	3,03	[…]	[…]	[…]
1.1.2010	1,25	[…]	0	[…]	1,25	[…]	[…]	[…]
1.1.2011	1,50	[…]	0	[…]	1,50	[…]	[…]	[…]
1.1.2012	1,94	[…]	0	[…]	1,94	[…]	[…]	[…]

(274) În conformitate cu practicile de piață, rata de referință stabilită pe baza marjelor swap-urilor pe risc de credit trebuie să ia în considerare un comision bancar de aproximativ […] puncte de bază ([53]). Pentru a se ajunge la o estimare prudentă, în speță se adaugă un comision bancar de […] puncte de bază.

(275) Comisia consideră că rezultatele din tabelul 8 indică faptul că împrumuturile au fost, într-adevăr, în conformitate cu condițiile de piață. În acest sens, Comisia constată că în toți anii – cu excepția anului 2009 – întreprinderea FLH a avut o rată reală a dobânzii mai mare decât rata de referință. Cu toate acestea, rata reală a dobânzii mai mică din 2009 este compensată prin rate mai ridicate în 2010 și 2012 la împrumuturi mai mari acordate de acționari.

(276) În plus, Comisia observă că aceste rezultate au fost confirmate, de asemenea, de evaluarea comparativă a împrumuturilor menționată de Germania în secțiunile 3.3.1 și 3.3.2.

6.2.3. **Concluzie**

(277) Având în vedere considerațiile din secțiunile 6.2.1 și 6.2.2, Comisia constată că împrumuturile acționarilor întreprinderii FLH au fost acordate în condiții de piață, prin urmare, acestea nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

([53]) A se vedea, de exemplu, Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies* (Estimarea costului capitalului pentru companiile neerlandeze în domeniul apei), 2011 (p. 3), sau datele Bloomberg privind comisioanele de subscriere pentru emiterea de obligațiuni.

6.3. CARACTERUL DE AJUTOR AL INJECȚIILOR DE CAPITAL ÎN FAVOAREA ÎNTREPRINDERII FLH

6.3.1. **Resursele statului și imputabilitatea statului**

(278) Pentru a constitui ajutor de stat, măsurile în cauză trebuie să fie finanțate prin intermediul resurselor de stat, iar decizia de acordare a măsurii trebuie să fie imputabilă statului.

(279) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui tip de avantaj acordat, prin intermediul resurselor de stat, de statul însuși sau de un organism intermediar care acționează în virtutea competențelor conferite acestuia de către stat ([54]). În sensul aplicării articolului 107 din tratat, resursele autorităților locale sunt resurse de stat ([55]).

(280) De asemenea, Curtea a hotărât că, pentru a considera o măsură ca fiind ajutor de stat, este irelevant dacă aceasta este acordată de către stat în mod direct sau de către organisme publice sau private create sau desemnate de stat pentru a gestiona respectiva măsură ([56]).

(281) În speță, măsurile relevante, și anume injecțiile de capital în favoarea întreprinderii FLH, vor fi acordate parțial direct de la bugetul autorităților locale (landul Sachsen-Anhalt, Freistaat Sachsen și orașele și municipalitățile relevante) și, parțial, prin intermediul finanțării acordate de la bugetul autorităților locale, care va fi canalizată prin intermediul întreprinderii MFAG, în calitate de organism intermediar, către întreprinderea FLH. În acest context, Comisia ia act de faptul că fondurile canalizate prin intermediul întreprinderii MFAG au fost alocate de autoritățile locale pentru a fi transferate către întreprinderea FLH.

(282) Prin urmare, în orice moment, statul a exercitat un control direct sau indirect asupra resurselor în cauză. În consecință, Comisia consideră că măsurile relevante sunt finanțate din resurse de stat. Decizia de a acorda resursele de stat este, de asemenea, imputabilă autorităților publice, întrucât acționarul public al întreprinderii FLH a convenit să furnizeze injecții de capital.

6.3.2. **Avantajul economic**

(283) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice avantaj economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului ([57]). Numai efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant și nu cauza sau obiectivul intervenției statului ([58]). Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca urmare a intervenției statului, există un avantaj.

(284) De asemenea, Comisia reamintește că „sursele de capital puse direct sau indirect la dispoziția unei întreprinderi, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu pot fi considerate ajutor de stat" ([59]). În speță, pentru a stabili dacă finanțarea publică a aeroportului Leipzig/Halle conferă un avantaj întreprinderii FLH pe care aceasta nu l-ar fi primit în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care acordă granturile directe pentru investiții și injecțiile de capital cu cel al unui OEP ghidat de perspective de rentabilitate pe termen lung ([60]).

(285) Evaluarea nu ar trebui să ia în considerare efectele pozitive asupra economiei din regiunea în care este situat aeroportul, întrucât Curtea a precizat că întrebarea relevantă pentru aplicarea principiului OEP este dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și de politică regională ar fi subscris capitalul în cauză" ([61]).

(286) În cauza *Stardust Marine*, Curtea a declarat că „[…] pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent dintr-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară" ([62]).

([54]) Cauza C-482/99 *Franța/Comisia* („*Stardust Marine*"), Rec., 2002, p. I-4397.
([55]) Cauzele conexate T-267/08 și T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais,* Rep., 2011, nepublicate încă, punctul 108.
([56]) Cauza 78/76, *Steinike & Weinlig/Germania,* Rec., 1977, p. 595, punctul 21.
([57]) Cauza C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții,* Rec., 1996, p. I-3547, punctul 60 și cauza C-342/96 *Regatul Spaniei/Comisia Comunităților Europene,* Rec., 1999, p. I-2459, punctul 41.
([58]) Cauza 173/73, *Republica Italiană/Comisia,* Rec., 1974, p. 709, punctul 13.
([59]) Cauza C-482/99 *Franța/Comisia (Stardust Marine),* Rec., 2002, p. I-4397, punctul 69.
([60]) Cauza C-305/89, *Italia/Comisia (Alfa Romeo),* Rec., 1991, p. I-1603, punctul 23; cauza T-296/97, *Alitalia/Comisia,* Rec. 2000, p. II-3871, punctul 84.
([61]) Cauza 40/85 *Belgia/Comisia,* Rec., 1986, p. I-2321.
([62]) *Stardust Marine,* punctul 71.

(287) De asemenea, Curtea a declarat, în cauza EDF, că, „[…] evaluările economice efectuate după acordarea avantajului respectiv, constatarea retrospectivă a rentabilității efective a investiției realizate de statul membru vizat sau justificările ulterioare cu privire la alegerea procedeului reținut efectiv nu sunt suficiente pentru a dovedi că acest stat membru a adoptat, în mod prealabil sau simultan acordării avantajului, o astfel de decizie în calitatea sa de acționar” ([63]).

(288) Pentru a putea aplica testul operatorului privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze la momentul adoptării deciziei de a furniza fonduri publice întreprinderii FLH. De asemenea, Comisia trebuie să își bazeze evaluarea pe informațiile și pe ipotezele de care dispuneau autoritățile locale relevante la momentul adoptării deciziei cu privire la injecțiile de capital în cauză.

(289) De asemenea, Germania a subliniat că infrastructura este necesară pentru a crea locuri de muncă (5 106 de locuri de muncă depind în mod direct de aeroport). Cu toate acestea, Comisia observă că aspectele sociale și regionale nu pot fi luate în considerare la realizarea testului OEP.

(290) În speță, în ceea ce privește investițiile de infrastructură și cele legate de infrastructură, Germania pare să pună în discuție aplicabilitatea testului OEP.

(291) Germania a argumentat că testul OEP nu poate fi aplicat în cazul infrastructurii de transport, întrucât nu există investitori privați comparabili. Potrivit Germaniei, investitorii privați nu au niciun interes în ceea ce privește aeroporturile, în special în cazurile în care sunt necesare investiții mari. În acest context, Germania a susținut că acest lucru înseamnă automat că investițiile pe care operatorii privați nu le-ar efectua nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(292) Comisia nu este de acord cu punctul de vedere al Germaniei. Testul OEP nu poate fi exclus numai pentru că sectorul privat nu ar fi implicat în finanțarea infrastructurii aeroportuare. O situație economică dificilă nu îl scutește pe investitorul public să acționeze la fel de rezonabil ca un investitor privat aflat în aceeași situație. În acest context, Comisia constată că jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene a clarificat faptul că investițiile în activitățile economice care nu ar fi efectuate de investitori privați care operează într-o economie de piață conțin elemente de ajutor de stat ([64]).

(293) Germania nu consideră că acționarii întreprinderii FLH au acționat ca un OEP prin decizia de a majora capitalul propriu al acționarilor aeroportului și prin conversia împrumuturilor în capital propriu. Comisia observă că Germania a declarat că majorările de capital au fost realizate fără un plan de afaceri subiacent și fără perspective de rentabilitate pe termen lung.

(294) În pofida riscului inerent și a incertitudinilor semnificative legate de proiect, cum ar fi caracterul pe termen lung al proiectului de investiții (aproximativ 50 de ani), nu exista niciun plan de afaceri ex ante și nici o analiză de sensibilitate a ipotezelor care stau la baza rentabilității. Acest lucru nu este în concordanță cu tipul de analiză pe care un investitor prudent l-ar fi efectuat pentru un proiect de o asemenea amploare.

(295) Pe această bază, Comisia constată că injecțiile de capital realizate de acționarii publici și de întreprinderea MFAG în întreprinderea FLH au acordat un avantaj economic acesteia din urmă (în măsura în care ajutoarele pentru investiții nu erau pur legate de activitățile care fac parte din misiunea de serviciu public, astfel cum s-a concluzionat în secțiunea 6.1.2).

6.3.3. **Selectivitate**

(296) Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din tratat, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Prin urmare, numai măsurile care acordă un avantaj în mod selectiv întreprinderilor intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat.

(297) În speță, injecțiile de capital aduc beneficii numai întreprinderii FLH. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

6.3.4. **Denaturarea concurenței și efectele asupra comerțului**

(298) Atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul pieței interne, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ([65]). Avantajul economic care va fi conferit operatorului aeroportuar prin intermediul injecțiilor de capital consolidează poziția economică a acestuia, întrucât operatorul aeroportuar va putea să își înființeze sedii fără a suporta costurile de investiții inerente.

([63]) Cauza C-124/10 P, *Comisia Europeană/Electricité de France (EDF)*, Rep., 2012, nepublicată încă, punctul 85.
([64]) Hotărârea *Leipzig/Halle*, punctul 115.
([65]) Cauza T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Comisia*, Rec., 1998, p. II-717.

(299) Astfel cum s-a evaluat anterior în secțiunea 6.1.1, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi pentru a atrage companii aeriene și traficul aerian corespunzător (pasageri și mărfuri) și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. De asemenea, Comisia subliniază că, în special în ceea ce privește agenții de expediție și companiile aeriene specializate în transportul de marfă, precum și companiile aeriene de transport de pasageri și operatorii de zboruri charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceeași zonă de deservire, fiind localizate în state membre diferite pot, de asemenea, să se afle în concurență unele cu celelalte în vederea atragerii companiilor aeriene respective.

(300) Tribunalul a confirmat faptul că aeroportul Leipzig/Halle este în concurență cu aeroporturi din alte state membre, mai ales cu aeroporturile din Bruxelles (Belgia) și Vatry (Franța), în special în ceea ce privește zborurile de transport de mărfuri ([66]). În plus, aeroportul Leipzig/Halle deservește în prezent aproximativ 890 000 tone de mărfuri destinate transportului aerian, fiind al doilea cel mai mare aeroport de transport aerian de marfă din Germania.

(301) Potrivit Germaniei, concurența dintre aeroportul Leipzig/Halle și alte aeroporturi de marfă din Germania a fost limitată având în vedere că principalele centre de transport aerian de marfă din Germania (Frankfurt am Main, München și Köln/Bonn) care erau în concurență cu aeroportul aveau blocaje de capacitate sau restricții în ceea ce privește zborurile pe timp de noapte.

(302) De asemenea, Germania a susținut că nu a existat nicio suprapunere cu alte aeroporturi de marfă din Uniune, în principal cu aeroporturile din Bruxelles și din Vatry. În ceea ce privește aeroportul Vatry, Germania a subliniat că acesta era foarte mic și că, în 2010, volumul transportului aerian de marfă al aeroportului Leipzig/Halle era, de exemplu, de 80 de ori mai mare decât volumul transportului aerian de marfă al aeroportului Vatry. În ceea ce privește aeroportul din Bruxelles, Germania a susținut că, în timp ce aeroportul Leipzig/Halle a înregistrat o creștere a volumului de marfă în ultimii ani, aeroportul din Bruxelles a înregistrat o scădere în aceeași perioadă. De asemenea, potrivit autorităților din Germania, aeroportul din Bruxelles a fost supus unor restricții semnificative privind zborurile de noapte, prin urmare, concurența a fost limitată.

(303) Pe baza informațiilor prezentate de părțile terțe, Comisia remarcă faptul că aeroportul Leipzig/Halle este utilizat de diferiți transportatori aerieni internaționali de marfă, cum ar fi Wirtschaftsallianz pentru proiectul SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring etc. În plus, aeroportul Leipzig/Halle este centrul european de transport aerian de marfă al DHL. Măsurile de infrastructură notificate implică o nouă extindere a infrastructurii aeroportului concepută să deservească avioane mai mari fără nicio restricție în ceea ce privește masa maximă de decolare permisă (MTOW). De asemenea, în această privință, Comisia observă că aeroportul exploatează două piste (pista de sud și pista de nord cu o lungime de 3 600 de metri).

(304) Pe baza celor prezentate anterior, Comisia consideră că eventualul avantaj economic de care întreprinderea FLH ar putea beneficia ca urmare a injecțiilor de capital destinate finanțării diferitelor proiecte de dezvoltare și extindere a infrastructurii la aeroportul Leipzig/Halle consolidează poziția aeroportului față de concurenții săi pe piața furnizorilor de servicii aeroportuare a Uniunii, în special în ceea ce privește transportul de marfă.

(305) Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea publică analizată denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

6.3.5. **Concluzie**

(306) Având în vedere evaluarea din considerentele 278-305, Comisia consideră că finanțarea publică acordată întreprinderii FLH sub formă de injecții de capital constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

6.4. LEGALITATEA AJUTORULUI

(307) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, statele membre trebuie să notifice orice planuri privind acordarea sau modificarea unui ajutor și nu pot pune în aplicare măsurile propuse înainte de adoptarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.

(308) Întrucât injecțiile de capital sunt supuse deciziei Comisiei și nu au fost puse deja la dispoziția întreprinderii FLH, Comisia consideră că Germania a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat ([67]).

6.5. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI

6.5.1. **Cadrul juridic aplicabil**

(309) Având în vedere că injecțiile de capital în întreprinderea FLH constituie ajutor de stat, Comisia trebuie să analizeze dacă acest ajutor identificat în considerentul 306 poate fi considerat compatibil cu piața internă.

([66]) *Aeroportul Leipzig/Halle*, punctul 93 și Decizia 2008/948/CE, considerentul 8.
([67]) Cauza T-109/01, *Fleuren Compost/Comisia*, Rec., 2004, p. II-127.

(310) Articolul 107 alineatul (3) din tratat prevede anumite excepții de la regula generală stipulată la articolul 107 alineatul (1) din tratat conform căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă. Măsurile în cauză trebuie evaluate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, care prevede că: „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun" pot fi considerate compatibile cu piața internă.

(311) În această privință, Orientările din 2014 privind sectorul aviației asigură un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat.

(312) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica principiile prevăzute în orientări tuturor măsurilor de ajutor pentru investiții notificate în privința cărora este solicitată să ia o decizie începând cu 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care proiectele au fost notificate înainte de acea dată ([68]).

(313) Comisia a concluzionat deja în considerentul 308 că injecțiile de capital directe și anuale nu constituie ajutoare de stat ilegale acordate înainte de 4 aprilie 2014.

(314) Cu toate acestea, în speță, Comisia a observat că aeroportul Leipzig/Halle, cu mai mult de 800 000 tone, este un aeroport specializat în transportul de marfă. De asemenea, Comisia observă că măsurile în cauză vizează strategia de extindere a aeroportului pentru a intra pe piața transportului de mărfuri.

(315) În conformitate cu punctul 29 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia nu are încă suficientă experiență în evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate aeroporturilor specializate în transportul de mărfuri pentru a-și sintetiza practicile sub formă de criterii specifice de compatibilitate. Prin urmare, pentru aceste categorii de întreprinderi, Comisia va aplica principiile comune de compatibilitate, astfel cum sunt prevăzute în secțiunea 5 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, printr-o evaluare de la caz la caz.

6.5.2. **Evaluarea compatibilității**

(316) Pentru a evalua dacă o măsură de ajutor de stat poate fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia analizează, în general, dacă măsura de ajutor este concepută astfel încât impactul pozitiv al acesteia asupra unui obiectiv de interes comun să fie mai mare decât posibilele sale efecte negative asupra schimburilor comerciale și asupra concurenței.

(317) Comunicarea privind modernizarea ajutoarelor de stat ([69]) a prevăzut identificarea și definirea unor principii comune aplicabile evaluării de către Comisie a compatibilității tuturor măsurilor de ajutor. O măsură de ajutor va fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat, cu condiția ca următoarele cerințe cumulative să fie îndeplinite:

(a) contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit;

(b) necesitatea intervenției statului;

(c) caracterul adecvat al măsurii de ajutor;

(d) efectul stimulativ;

(e) proporționalitatea ajutorului (ajutor limitat la minimumul necesar);

(f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre;

(g) transparența ajutorului: statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul interesat trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și la toate informațiile pertinente referitoare la ajutorul acordat, astfel cum se evidențiază în secțiunea 8.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

6.5.2.1. Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit

(318) O măsură de ajutor de stat trebuie să aibă un obiectiv de interes comun conform articolului 107 alineatul (3) din tratat. De regulă, se consideră că ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care acestea: (i) sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii Europene și conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii; sau (ii) combat congestionarea traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale Uniunii; sau (iii) facilitează dezvoltarea regională.

([68]) Considerentul 173 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

([69]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Modernizarea ajutoarelor de stat în UE, COM(2012) 209 final.

(319) Injecțiile de capital care fac obiectul prezentei decizii sunt destinate finanțării măsurilor de infrastructură de la aeroportul Leipzig/Halle, un aeroport specializat în transportul aerian de mărfuri. Astfel cum a susținut Germania, sectorul transportului aerian de mărfuri, în special transportul de marfă în regim expres, înregistrează rate de creștere semnificative. De asemenea, Germania a afirmat că principalele centre de transport aerian de mărfuri din Germania, Frankfurt/Main, München și Köln/Bonn, se confruntă cu constrângeri legate de capacitatea pentru zborurile pe timp de noapte. În acest sens, Germania a declarat că, în conformitate cu hotărârea Curții Administrative Federale din Germania din 4 aprilie 2012, aeroportul Frankfurt/Main nu mai este autorizat să efectueze operațiuni de zbor pe timp de noapte. Prin urmare, Germania a subliniat că întreprinderea FLH contribuie la penuria gravă de capacități cu care se confruntă transportul aerian în Germania.

(320) De asemenea, Germania a declarat că proiectul preconizat face parte din strategia de dezvoltare a aeroportului cuprinsă în Planul general privind rețeaua transeuropeană de transport (Orizont 2020) începând cu anul 2004, ca *punct de conexiune comunitară*. Aeroportul Leipzig/Halle este situat în Germania Centrală (aproape de cinci principale axe transeuropene de transport și coridoare paneuropene) între axele dinspre nordul spre sudul Europei (și anume, autostrada federală A 9) și dinspre vestul spre sudul Europei (și anume, autostrada federală A 14), având acces la rețelele feroviare și rutiere.

(321) De asemenea, potrivit Germaniei, datorită amplasării sale în centrul Europei și a pieței sale limitrofe de aproximativ 7 milioane de persoane pe o rază de 100 km față de aeroport, precum și a amplasării acestuia în imediata apropiere a infrastructurii rutiere și feroviare, aeroportul are un mare potențial de creștere. Astfel cum s-a menționat în considerentul 319, sectorul transportului aerian prezintă rate de creștere considerabile (și anume, o rată medie de creștere a transportului internațional de călători de aproximativ 5,0 % și, respectiv, de 4,3 % în ceea ce privește transportul de marfă în perioada 2007-2011) ([70]). Cu toate acestea, actualele capacități aeroportuare se confruntă cu constrângeri în ceea ce privește zborurile pe timp de noapte (a se vedea considerentul 319).

(322) Astfel cum se menționează în considerentul 319, se preconizează că aeroportul va cunoaște o creștere treptată, dar semnificativă a traficului de mărfuri. În ceea ce privește volumele de marfă, Germania a declarat că, în comparație cu alte aeroporturi, Leipzig/Halle înregistrează rate de creștere constante (dacă în 2007 au fost prelucrate 101 364 tone de mărfuri, cifra a crescut la 442 453 tone în 2008, 524 084 tone în 2009 și 663 059 tone în 2010). În completarea declarației sale, Germania a subliniat că volumul transportului aerian de marfă a crescut cu 18,5 % în 2009 și cu 26,5 % în 2010. Potrivit Germaniei, este preconizată o creștere suplimentară a volumelor de mărfuri. În această privință, Germania a precizat că se preconiza ca aproximativ 820 000 de tone de marfă transportate pe calea aerului să fie manipulate până în anul 2020 ([71]). Cu toate acestea, Germania a afirmat că aceste previziuni vor fi deja atinse până în anul 2015 ([72]). Se așteaptă o creștere suplimentară a operațiunilor de trafic de marfă în viitor, în special având în vedere restricțiile suplimentare legate de zborurile pe timp de noapte de la alte aeroporturi germane (și anume, Frankfurt/pe Main și altele).

(323) Comisia ia act de faptul că punerea în aplicare a proiectului va avea un impact pozitiv asupra întregii regiuni și va influența pozitiv dezvoltarea economică și socială a acesteia. Germania a comunicat că, în prezent, sunt prezente pe aeroport 133 de întreprinderi care aveau în total 5 106 angajați în anul 2010 (cu o creștere de 14,4 % în comparație cu anul 2009). De asemenea, Germania a declarat că proiectul de investiții va îmbunătăți, în special, accesul la regiune și va spori atractivitatea regiunii pentru investitori și vizitatori. Comisia ia act de faptul că acest lucru a fost confirmat, de asemenea, de observațiile părților terțe (a se vedea secțiunea 4). În plus, acest lucru ar trebui să aibă un impact pozitiv asupra ocupării forței de muncă, ținând cont de faptul că în regiunea Leipzig/Halle șomajul este semnificativ superior (în regiunea Sachsen șomajul se ridică la 10,3 %, iar în Saxonia-Anhalt, la 11,2 %) mediei naționale (de 6,9 %).

(324) Prin urmare, Comisia poate concluziona că, în speță, construcția și exploatarea infrastructurii îndeplinesc un obiectiv de interes comun bine definit, și anume dezvoltarea unui aeroport cu o importantă componentă de transport aerian de mărfuri în conformitate cu politica Uniunii în acest sens, ținând seama în mod corespunzător de aspectele regionale și că, prin urmare, acest criteriu de compatibilitate este îndeplinit.

6.5.2.2. Necesitatea intervenției statului

(325) O măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate asigura pe cont propriu, de exemplu prin remedierea unui eșec al pieței sau abordarea unei probleme legate de echitate sau coeziune.

([70]) Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA), previziuni pentru transportul de călători și de marfă pentru perioada 2007-2011, octombrie 2007.
([71]) Pe baza estimărilor efectuate înainte de anul 2011.
([72]) Pe baza estimărilor din 2011.

(326) Germania a susținut că aeroportul Leipzig/Halle suferă din cauza investițiilor istorice restante. Germania a considerat că finanțarea este limitată la minimul necesar și prevăzut din punct de vedere legal, în ceea ce privește atât valoarea ajutorului, cât și intensitatea acestuia. De asemenea, potrivit Germaniei, măsurile vizează investiții în infrastructură pe termen lung concepute să abordeze nevoile utilizatorilor aeroportului având în vedere creșterea viitoare a transportului de marfă și de pasageri. Germania a susținut că măsurile nu sunt disproporționate nici ca dimensiune, nici în ceea ce privește costurile. Germania a declarat că respectivele costuri au fost reduse la un nivel minim ca urmare a unei planificări prealabile și a unor estimări de cost temeinice. Germania consideră că o reducere suplimentară a finanțării de către stat nu este posibilă, întrucât o infrastructură de această amploare nu poate fi finanțată de operatorii aeroportuari din resursele proprii.

(327) Germania a invocat argumentul potrivit căruia veniturile provenite din servicii nu acoperă costurile de construcție a infrastructurii și și-a susținut afirmația pe baza unui deficit de finanțare și a unei evaluări contrafactuale.

(328) Comisia concluzionează că ajutorul va aduce o îmbunătățire semnificativă pentru proiectul de investiții pe care piața în sine nu o poate aduce și că este necesară o intervenție a statului.

6.5.2.3. Caracterul adecvat al măsurii de ajutor:

(329) Măsura de ajutor trebuie să fie un instrument de politică adecvat pentru abordarea obiectivului de interes comun.

(330) Astfel cum s-a explicat în secțiunea 6.5.2.2, Germania a demonstrat că finanțarea proiectului prin injecții de capital constituie un instrument adecvat pentru a îmbunătăți condiția infrastructurii la aeroportul Leipzig/Halle. Nicio altă formă de ajutor care denaturează mai puțin nu ar asigura finanțarea lucrărilor de infrastructură necesare.

(331) Comisia concluzionează că măsura de ajutor în cauză constituie un instrument de politică adecvat.

6.5.2.4. Efectul stimulativ

(332) Ajutoarele trebuie să conducă la modificarea comportamentului întreprinderilor în cauză, astfel încât acestea să desfășoare o activitate suplimentară pe care nu ar desfășura-o în absența ajutorului sau pe care ar desfășura-o în mod limitat sau diferit sau într-un alt loc.

(333) În primul rând, lucrările privind o investiție individuală pot demara numai după ce se prezintă o cerere autorității care acordă ajutoare. Dacă lucrările demarează înainte ca cererea să fie prezentată autorității care acordă ajutorul, orice ajutor acordat în legătură cu respectiva investiție individuală nu va fi considerat compatibil cu piața internă.

(334) Germania a susținut că lucrările nu au demarat înainte ca cererea de ajutor să fie prezentată autorității care acordă ajutorul. Prin urmare, Comisia poate concluziona că acest criteriu este îndeplinit.

(335) În al doilea rând, realizarea unui proiect de investiții într-un aeroport poate prezenta, în sine, un interes din punct de vedere economic. Prin urmare, este necesar să se verifice dacă investiția respectivă nu s-ar fi realizat sau nu s-ar fi realizat în aceeași măsură fără un ajutor de stat, indiferent sub ce formă. Dacă aceste date se confirmă, Comisia va considera că măsura de ajutor are un efect stimulativ.

(336) Efectul stimulativ se identifică prin analiza contrafactuală, comparându-se nivelurile activității vizate obținute cu și fără ajutor.

(337) În absența unei analize contrafactuale specifice, se poate presupune că există un efect stimulativ atunci când există un deficit de finanțare a costului de capital, și anume atunci când se poate demonstra, pe baza unui plan de afaceri *ex ante*, că există o diferență între fluxurile de numerar pozitive și cele negative (inclusiv costurile de investiție în active imobilizate) pe durata de viață a investiției contabilizate la valoarea actualizată netă ([73]).

(338) În speță, Germania a furnizat un calcul al deficitului de finanțare care identifică un deficit de finanțare de cel puțin 142,1 milioane EUR (a se vedea tabelul 5 și tabelul 6). De asemenea, evaluarea unui scenariu contrafactual indică faptul că, în cazul în care investițiile în infrastructură ar fi finanțate integral prin împrumuturi, aeroportul nu ar fi în măsură să furnizeze finanțarea necesară.

(339) Prin urmare, Comisia poate concluziona că ajutorul pentru investiții are un efect stimulativ.

([73]) Aceasta nu exclude previzionarea faptului că beneficiile viitoare pot compensa pierderile inițiale.

6.5.2.5. Proporționalitatea ajutorului (ajutor limitat la minimum)

(340) Valoarea ajutorului trebuie să fie limitată la minimul necesar pentru a determina realizarea investițiilor sau a activităților suplimentare în zona în cauză.

(341) Pentru a fi proporționale, ajutoarele pentru investiții trebuie fie limitate la costurile suplimentare (fără venituri suplimentare) generate mai degrabă de proiectul sau de activitatea care beneficiază de ajutor decât de proiectul sau de activitatea alternativă pe care beneficiarul le-ar fi întreprins în cazul scenariului contrafactual, și anume dacă nu ar fi beneficiat de ajutor. În absența unui scenariu contrafactual cunoscut, pentru a fi proporțională, valoarea ajutoarelor nu trebuie să depășească deficitul de finanțare al proiectului de investiție (așa-numitul „deficit de finanțare a costului de capital"), care este determinat pe baza unui plan de afaceri *ex ante* ca fiind valoarea actualizată netă a diferenței dintre fluxurile de numerar pozitive și cele negative (inclusiv costurile de investiție) pe durata de viață a investiției. În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții, planul de afaceri trebuie să acopere perioada utilizării economice a activului.

(342) În orice caz, intensitatea ajutorului nu trebuie să depășească deficitul real de finanțare al proiectului de investiție.

(343) Astfel cum s-a precizat în secțiunile 6.5.2.2 și 6.5.2.3, Germania a prezentat un calcul complementar al deficitului de finanțare pentru proiectul notificat, în valoare de 142,1 de milioane EUR care justifică o intensitate a ajutorului de 75 % (a se vedea tabelul 6), cu condiția ca injecțiile de capital să fi fost efectuate simultan cu investițiile. Cu toate acestea, injecțiile de capital vor fi efectuate numai după aprobarea Comisiei în 2014; deficitul de finanțare identificat de Germania se ridică la 166,9 milioane EUR, care ar justifica o intensitate a ajutorului de 88,1 % (a se vedea tabelul 5).

(344) În absența unui prag pentru intensitățile maxime permisibile de ajutor la aeroporturile de marfă, intensitatea ajutorului este limitată la deficitul de finanțare al proiectului de investiție. Prin urmare, Comisia poate concluziona că valoarea ajutorului este proporțională și limitată la minimul necesar.

6.5.2.6. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

(345) Efectele negative ale ajutorului trebuie să fie suficient de limitate, astfel încât bilanțul general al măsurii să fie pozitiv.

(346) Pentru a limita alte eventuale denaturări, aeroportul, inclusiv orice investiție care beneficiază de un ajutor, trebuie să fie deschis tuturor utilizatorilor potențiali și nu trebuie să fie destinat unui utilizator specific. În cazul limitării fizice a capacităților, ajutorul trebuie alocat pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

(347) Germania a susținut că bilanțul general al efectelor măsurilor asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre este pozitiv. În această privință, Germania confirmă, în primul rând, că toți utilizatorii potențiali (companiile aeriene și transportatori aerieni de marfă) vor avea acces la noua infrastructură pe o bază egală și nediscriminatorie.

(348) În al doilea rând, Germania a susținut că măsurile de infrastructură respective nu au un caracter expansionist. În ceea ce privește orice efect potențial asupra concurenților aeroportului Leipzig/Halle, Germania a declarat că aeroporturile din apropierea aeroportului Leipzig/Halle nu erau specializate în transportul aerian de mărfuri. De asemenea, în ceea ce privește aeroporturile Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresda, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt și Praga, Germania a declarat că, în cazul unora dintre acestea, distanțele geografice erau prea mari, aeroporturile erau situate în regiuni economice diferite, zonele deservite erau destul de diferite sau aeroporturile aveau dimensiuni foarte reduse.

(349) În ceea ce privește celelalte aeroporturi de marfă din Germania, potrivit Germaniei, concurența aeroportului Leipzig/Halle era limitată având în vedere că principalele centre de transport aerian de marfă din Germania (Frankfurt am Main, München și Köln/Bonn) care erau în concurență cu aeroportul aveau blocaje de capacitate sau restricții în ceea ce privește zborurile pe timp de noapte.

(350) De asemenea, Germania a susținut că nu a existat nicio suprapunere cu alte aeroporturi de marfă din Uniune, în principal cu aeroporturile din Bruxelles și din Vatry. În ceea ce privește aeroportul Vatry, Germania a subliniat că acesta era foarte mic și că, în 2010, volumul transportului aerian de marfă al aeroportului Leipzig/Halle era, de exemplu, de 80 de ori mai mare decât volumul transportului aerian de marfă al aeroportului Vatry. În ceea ce privește aeroportul din Bruxelles, Germania a susținut că, în timp ce aeroportul Leipzig/Halle a înregistrat o creștere a volumului de marfă în ultimii ani, aeroportul din Bruxelles a înregistrat o scădere în aceeași perioadă. De asemenea, potrivit Germaniei, aeroportul din Bruxelles a fost supus unor restricții semnificative privind zborurile pe timp de noapte, prin urmare, concurența a fost limitată.

(351) Prin urmare, Comisia poate concluziona că efectele negative ale ajutorului sunt suficient de limitate. În consecință, Comisia poate concluziona că este îndeplinit criteriul de compatibilitate.

6.5.2.7. Transparența ajutoarelor

(352) Germania trebuie să aibă în vedere obligațiile de transparență în ceea ce privește publicarea detaliilor privind ajutorul acordat, astfel cum se subliniază în secțiunea 8.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

6.5.3. **Concluzie**

(353) Prin urmare, Comisia consideră că toate condițiile comune de compatibilitate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat sunt îndeplinite în speță.

(354) Având în vedere evaluarea efectuată, Comisia concluzionează că măsura este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, în măsura în care este limitată la acoperirea deficitului de finanțare al proiectului de investiții.

7. **CONCLUZIE**

(355) Având în vedere constatarea de la punctul 6.1.1, FLH este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. În conformitate cu evaluarea din secțiunea 6.1.2, Comisia consideră că finanțarea măsurilor M5 noua clădire a remizei de pompieri, M9 echipamentele de stingere a incendiilor și M8 eliport poate fi considerată ca făcând parte din misiunea de serviciu public. În conformitate cu evaluarea din secțiunea 6.1.2, finanțarea celorlalte măsuri nu poate fi exceptată de la controlul în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat.

(356) Conform evaluării din secțiunea 6.2.1, Comisia consideră că împrumuturile acționarilor întreprinderii FLH au fost acordate în condiții de piață și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

(357) Având în vedere evaluarea din secțiunea 6.3, Comisia consideră că finanțarea publică acordată întreprinderii FLH sub formă de injecții de capital constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Întrucât injecțiile de capital sunt supuse deciziei Comisiei și nu au fost puse deja la dispoziția întreprinderii FLH, Comisia consideră că Germania a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat.

(358) În conformitate cu evaluarea din secțiunea 6.5, Comisia consideră că toate condițiile comune de compatibilitate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat sunt îndeplinite în speță. Prin urmare, Comisia concluzionează că măsurile în cauză sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, în măsura în care acestea sunt limitate la acoperirea deficitului de finanțare al proiectului de investiții.

(359) Comisia notează că, la 17 iunie 2014, Germania a informat Comisia că acceptă, în mod excepțional, ca prezenta decizie să fie adoptată în limba engleză.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Împrumuturile acționarilor acordate întreprinderii Flughafen Leipzig/Halle GmbH nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

(1) În măsura în care injecțiile de capital în întreprinderea Flughafen Leipzig/Halle GmbH acoperă costurile misiunii de serviciu public pentru care operatorul aeroportului are dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG și costurile eliportului, acestea nu constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) În măsura în care injecțiile de capital în întreprinderea Flughafen Leipzig/Halle GmbH sunt limitate la deficitul de finanțare a proiectului de investiție și nu includ costurile aferente misiunii de serviciu public prevăzute la alineatul (1), acestea constituie ajutor de stat care este compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(3) În măsura în care valoarea injecțiilor de capital este mai mare decât sumele declarate compatibile cu piața internă la alineatele (1) și (2), acestea constituie ajutor de stat care este incompatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 23 iulie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte