II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1469

z dne 23. julija 2014

o državni pomoči SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Nemčija – Financiranje infrastrukturnih projektov na letališču Leipzig/Halle (2)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5071)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ([1]),

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Nemčija je z dopisom z dne 12. aprila 2010 zaradi pravne varnosti Komisijo obvestila o načrtovanih kapitalskih injekcijah v družbi Mitteldeutsche Flughafen AG (v nadaljnjem besedilu: družba MFAG) in Flughafen Leipzig/Halle GmbH (v nadaljnjem besedilu: družba FLH). Obvestila jo je tudi, da mora priglašene kapitalske injekcije odobriti Komisija. Medtem se bo projekt financiral s posojili delničarjev, ki naj bi bila odobrena po tržnih pogojih.

(2) Komisija je z dopisi z dne 10. junija 2010, 26. novembra 2010 in 3. marca 2011 zahtevala dodatne informacije o priglašenih ukrepih (vključno s pogoji za posojila delničarjev). Nemčija je dodatne informacije predložila 29. septembra 2010, 4. januarja 2011 in 26. aprila 2011.

(3) Komisija je z dopisom z dne 15. junija 2011 Nemčijo obvestila o svojem sklepu, da bo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) v zvezi s posojili delničarjev in kapitalskimi injekcijami v korist letališča FLG. Nemčija je svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka predložila 15. avgusta 2011.

(4) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o zadevnem ukrepu v enem mesecu od datuma njegove objave.

([1]) Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba). Oba para členov sta vsebinsko identična. V tem sklepu se sklicevanja na člena 107 in 108 Pogodbe po potrebi razumejo kot sklicevanja na člena 87 oziroma 88 Pogodbe ES. S Pogodbo so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je na primer besedo „Skupnost“ nadomestila beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija Pogodbe.

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

([3]) Glej opombo 2.

(5) Komisija je pripombe o tej zadevi prejela od 34 zainteresiranih strani. Nemčiji jih je poslala 21. novembra 2011. Slednja je imela možnost, da nanje odgovori v enem mesecu. Komisija je stališča Nemčije prejela 20. decembra 2011.

(6) Komisija je 14. marca 2012 Nemčiji poslala zahtevo za informacije. Odgovor nanjo je prejela 26. aprila 2012.

(7) Komisija je 15. maja 2012, 20. julija 2012 in 21. decembra 2012 od Nemčije zahtevala dodatne informacije. Slednja se je odzvala z dopisi z dne 28. junija 2012, 10. septembra 2012 in 15. januarja 2013.

(8) Komisija je 31. marca 2014 sprejela smernice za letalski sektor iz leta 2014 ([4]), ki „nadomeščajo smernice za letalski sektor iz leta 1994 ([5]) in iz leta 2005 ([6])". V *Uradnem listu Evropske unije* je bilo 15. aprila 2014 objavljeno obvestilo, v katerem so bile države članice in zainteresirane strani pozvane, naj predložijo pripombe o uporabi smernic za letalski sektor iz leta 2014 v enem mesecu od datuma njihove objave ([7]).

(9) Komisija je 14. aprila 2014 od Nemčije zahtevala dodatne informacije v zvezi z uporabo skupnih načel za ocenjevanje združljivosti pomoči glede na smernice za letalski sektor iz leta 2014. Slednja se je odzvala z dopisom z dne 19. maja 2014, 26. maja 2014, 10. julija 2014 in 11. julija 2014.

(10) Nemčija se je z dopisom z dne 17. julija 2014 strinjala, da se ta sklep sprejme in uradno sporoči v angleškem jeziku.

2. **OPIS UKREPOV**

2.1 OZADJE PREISKAVE IN INFRASTRUKTURNEGA PROJEKTA

2.1.1 **Letališče Leipzig/Halle**

(11) Letališče Leipzig/Halle se nahaja v svobodni deželi Saški v osrednji Nemčiji. Upravlja ga družba FLH ([8]), ki je hčerinska družba družbe MFAG ([9]). Družba MFAG je holding s štirimi hčerinskimi družbami (FLH, Dresden Airport GmbH in PortGround GmbH).

(12) Po združitvi Nemčije je bil sprejet glavni načrt za razvoj letališča. Ta je predvideval prihodnjo gradnjo sistema z dvema vzletno-pristajalnima stezama. Leta 1997 je bila odobrena gradnja severne vzletno-pristajalne steze. Leta 2004 so se delničarji odločili, da bodo financirali gradnjo južne vzletno-pristajalne steze ([10]).

(13) Po začetku delovanja južne vzletno-pristajalne steze leta 2007 je družba DHL Express svoje dejavnosti evropskega vozlišča preselila iz Bruslja v Leipzig. Letališče Leipzig Halle poleg družbe DHL Express uporabljajo tudi družba Lufthansa Cargo in drugi letalski prevozniki tovora. Zato je Leipzig/Halle leta 2011 postalo drugo največje letališče zračnega tovornega prometa v Nemčiji (za letališčem Frankfurt na Majni). Preglednica 1 prikazuje gibanje potniškega in zračnega tovornega prometa na letališču od leta 2006.

([4]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).
([5]) Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).
([6]) Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).
([7]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.
([8]) Glavni delničar družbe FLH je družba Mitteldeutsche Flughafen AG, ki ima v lasti 94-odstotni delež družbe FLH. Lastniki preostalih delnic so svobodna dežela Saška, okrožje Nordsachsen in mesto Schkeuditz. Zasebnih delničarjev ni.
([9]) Delničarji družbe MFAG so: 76,64 % svobodna dežela Saška, 18,54 % dežela Saška-Anhalt, 2,52 % mesto Dresden, 0,2 % mesto Halle in 2,1 % mesto Leipzig. Zasebnih delničarjev ni.
([10]) Kapitalski vložki javnih delničarjev družbe FLG, ki so financirali gradnjo nove južne vzletno-pristajalne steze, in drugi ukrepi, ki so znašali do 350 milijonov EUR in o katerih je bilo odločeno do leta 2006, so že bili ocenjeni v okviru Odločbe Komisije z dne 23. julija 2008 o ukrepih Nemčije v korist družbe DHL in letališča Leipzig Halle C 48/06 (prej N 227/06) (UL L 346, 23.12.2008, str. 1), zato ne spadajo v okvir te preiskave.

Preglednica 1

Gibanje potniškega in zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle v letih 2006–2013

Leto	Gibanje potniškega prometa	Gibanje zračnega tovornega prometa in poštnih storitev v tonah	Gibanje zrakoplovov (tovornih in potniških)
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

Vir: Letališče Leipzig Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2 **Pregled programa za infrastrukturne naložbe**

(14) Namen posojil delničarjev in kapitalskih injekcij, ki so povzeti v preglednici 2 in znašajo 255,6 milijonov EUR, je financiranje infrastrukture in ukrepov v zvezi z njo.

Preglednica 2

Pregled programa za infrastrukturne naložbe na letališču Leipzig/Halle

Število	Opis	Proračunska sredstva/ predvideni stroški (v EUR)
M1	Nakup zemljišč/preselitev/zmanjšanje hrupa/načrtovanje ohranjanja okoliške krajine	[…] (*)
M2	Objekt za preskušanje motorjev	[…]
M3	Vozna steza in kotalni most E7	[…]
M4	Podaljšanje severne vzletno-pristajalne steze: stroški načrtovanja	[…]
M5	Čiščenje območja za pripravo na gradnjo vozne steze Victor in nove gasilske postaje/večnamenski hangar	[…]
M6	Vzporedna vozna steza Victor	[…]
M7	Dodatna območja za odstranjevanje ledu	[…]
M8	Heliport	[…]
M9.1–M9.4	Dodatni infrastrukturni ukrepi: Ponovna gradnja kontrolne točke I Funkcionalni varnostni objekt Nabava tehnične opreme Prostor za živali	[…]

Število	Opis	Proračunska sredstva/ predvideni stroški (v EUR)
M10	Dodatno zmanjšanje hrupa	[…]
M11	Razvoj javnega dela letališča na jugovzhodnem območju – faza I	[…]
M12	Postopek za odobritev načrtovanja južne širitve	[…]
M13	Širitev severne letališke ploščadi	[…]
M14	Širitev vzhodne letališke ploščadi	[…]
M15	Infrastrukturna prilagoditev	[…]
M16	Dodatni infrastrukturni ukrepi: Širitev hangarja v severnem območju (M16.1) Gradnja novega letalskega terminala in hale za mala letala (M16.2)	[…]
	Skupaj	**255 625 milijonov**

(*) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

(15) M1 – Obsežni ukrepi za zmanjšanje hrupa (vključno z nakupom zemljišč, preselitvijo, načrtovanjem ohranjanja okoliške krajine): v skladu s sklepom o odobritvi načrtovanja južne vzletno-pristajalne steze in letališke ploščadi ([11]) mora letališče Leipzig/Halle izvesti ukrepe za zmanjšanje hrupa na območju nočne zaščite. Predvidoma naj bi območje nočne zaščite obsegalo površino 211 km^2, na kateri je približno 6 000 stanovanjskih objektov. Po prvem ponovnem izračunu območja nočne zaščite, ki je bil izveden konec februarja 2009, je treba v prvotno območje zaščite vključiti približno 4 000 dodatnih stanovanjskih objektov.

(16) M2 – Objekt za preskušanje motorjev: v letih 2007 in 2008 je bil na letališču Leipzig/Halle zgrajen nov objekt za preskušanje motorjev. Letališče Leipzig/Halle obratuje 24 ur na dan, zato mora zagotavljati prostore za dnevno in nočno preskušanje motorjev zrakoplovov. Objekt za preskušanje motorjev je zgrajen kot zaprt prostor, da se omejijo emisije hrupa.

(17) M3 – Vozna steza in kotalni most „E7“: da se zmanjša pritisk na obstoječe vozne steze in kotalne mostove ter zagotovi druga možnost v primeru nesreč ali okvar, sta bila na vzhodnem delu letališča zgrajena vozna steza in kotalni most „E7“. Ta infrastrukturni projekt je iz tehničnih razlogov razdeljen na tri podprojekte: kotalni most ([12]), vozna steza in tehnična oprema (razsvetljava). Projekt se je začel izvajati leta 2008.

(18) M4 – Podaljšanje severne vzletno-pristajalne steze (stroški načrtovanja) s sedanjih 3 600 metrov na 3 800 metrov: namen podaljšanja severne vzletno-pristajalne steze je zagotoviti, da tovorni zrakoplov z visoko največjo vzletno težo („MTOW“) lahko vzleti brez omejitev, povezanih z obremenitvijo. Načrtovanje tega infrastrukturnega projekta se je začelo leta 2008.

(19) M5 – Pravočasno čiščenje območja za gradnjo vozne steze „Victor“, nove gasilske postaje, večnamenskega hangarja I: gasilska postaja in večnamenski hangar bo treba podreti in ponovno zgraditi. Prenova večnamenskega hangarja I in gasilske postaje se je začela maja 2009. Novi večnamenski hangar se bo uporabljal za zimsko delovno opremo. Dela bodo zajemala tudi gradnjo objekta za usposabljanje gasilcev.

([11]) Sklep o odobritvi načrtovanja južne vzletno-pristajalne steze in letališke ploščadi pristojnega nemškega organa za načrtovanje z dne 4. novembra 2004 in prva sprememba te odločitve z dne 9. decembra 2005.

([12]) Letališče Leipzig/Halle ima dve vozni stezi, ki prečita prometne poti (avtocesto A14, progo za velike hitrosti, štiripasovno državno cesto), zato je treba zanju zgraditi mostova.

(20) M6 – Vzporedna vozna steza „Victor“: v skladu s priglasitvijo je gradnja vozne steze „Victor“ med dvema obstoječima voznima stezama nujna, da se zagotovijo dodatne zmogljivosti letališča Leipzig/Halle in zmogljivosti na jugozahodnem območju letališča v prometnih konicah in ob neugodnih vremenskih razmerah.

(21) M7 – Dodatna območja za odstranjevanje ledu: dodatna območja za odstranjevanje ledu so potrebna, da se zagotovi nemoteno odstranjevanje ledu z zrakoplova in preprečijo zamude zaradi neustrezne infrastrukture.

(22) M8 – Heliport: v letih 2008 in 2009 je bil na letališču Leipzig/Halle zgrajen parkirni prostor za helikopterje, tako da se je prilagodila in zamejila površinska struktura; uporablja se kot izhodiščno mesto za reševanje v zraku in pri operacijah v nujnih primerih.

(23) M9.1 – Ponovna gradnja kontrolne točke I: kontrolno točko I je treba ponovno zgraditi, da se zagotovi skladnost z Uredbo (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]). Uporabljala se bo kot izhodiščno mesto za vse organizacijske dejavnosti v zvezi z varnostjo letališča (upravljanje s prepustnicami in ključi, usposabljanje s področja varnosti, naloge upravljanja), nadzori (na primer oseb in tovora) in varnostnimi službami (na primer službo za obiskovalce, VIP).

(24) M9.2 – Funkcionalni varnostni objekt: nov varnostni objekt bodo uporabljali zvezna policija, regionalna policija, carinska služba in Nemška meteorološka služba.

(25) M9.3 – Nabava tehnične opreme: da se prilagodi nova infrastruktura, mora letališče Leipzig/Halle nabaviti dodatno zimsko delovno opremo in protipožarno opremo. Zunanja ograja letališča se bo prav tako morala naknadno opremiti z detektorji in digitalno opremo za video nadzor s pametnim zaznavanjem gibanja.

(26) M9.4 – Prostor za živali: projekt predvideva gradnjo ločenega objekta na letališču za izvoz/uvoz živali iz tretjih držav, ki bo opremljen z veterinarsko opremo.

(27) M10 – Dodatno zmanjšanje hrupa: glede na napovedano rast zlasti zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle se pričakuje, da bodo v srednjeročnem obdobju in zaradi širitve letališča potrebni dodatni ukrepi za zmanjšanje hrupa (in z njimi povezana dela).

(28) M11 – Razvoj javnega dela letališča na jugovzhodnem območju – faza I: območja ob vzhodnem delu obstoječih objektov na javnem delu letališča Leipzig/Halle (hangar in operativni objekt) se bodo do leta 2010 v celoti opremila z električno energijo in vodo, napravami za obdelavo odpadnih voda in drenažo za deževnico; dela so se začela leta 2008. Ko bo krožišče na terminalu za pretovarjanje zračnega tovornega prometa povezano z javnim cestnim omrežjem, bo treba sprejeti dodatne ukrepe za zmanjšanje hrupa.

(29) M12 – Postopek za odobritev načrtovanja južne širitve: na letališču Leipzig/Halle se bosta na dolgi rok podaljšala južna vzletno-pristajalna steza (3 600 metrov) in razširila letališka ploščad. To bo zahtevalo postopek za odobritev načrtovanja.

(30) M13 – Širitev severne letališke ploščadi: do leta 2020 je načrtovana gradnja dvanajstih dodatnih parkirnih pozicij. Z razvojem zmogljivosti na terminalih na severu letališča bo omogočeno enakomernejše razporejanje gibanja zrakoplovov med dvema vzletno-pristajalnima stezama.

(31) M14 – Širitev vzhodne letališke ploščadi: meja vzhodne letališke ploščadi se bo premaknila južneje, da se zagotovijo območja brez ovir za operacije na vzletno-pristajalnih stezah. Letališka ploščad se mora tudi povezati s sistemom voznih stez in točkami za odstranjevanje ledu.

(32) M15 – Infrastrukturna prilagoditev: zmogljivosti na terminalih na severnem območju se morajo prilagoditi tako, da bosta upoštevani tamkajšnja na novo zgrajena letališka ploščad in preselitev dejavnosti v zvezi s tovorom na to območje. V ta namen bodo hangar in potrebne pomožne dejavnosti prilagojene za zrakoplov kategorije F.

(33) M16.1 – Širitev hangarja na severnem območju: to vključuje gradnjo nove letališke ploščadi na severnem območju, vključno s preselitvijo dejavnosti, povezanih s tovorom, na to območje in zagotovitvijo parkirnih pozicij za vzdrževanje.

([13]) Uredba (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva (UL L 355, 30.12.2002, str. 1).

(34) M16.2 – Gradnja novega letalskega terminala in hale za mala letala: treba bo zgraditi nov letalski terminal in halo za mala letala. Pri gradnji nove južne vzletno-pristajalne steze je bil prejšnji letalski terminal porušen.

2.2 UKREPI V PREISKAVI IN RAZLOGI ZA ZAČETEK URADNEGA POSTOPKA PREISKAVE

(35) V okviru sklepa o začetku postopka so se preiskali naslednji ukrepi za financiranje naložbenega projekta (tj. infrastrukture in z njo povezanih ukrepov) na letališču Leipzig/Halle:

(i) posojila delničarjev v korist družbe FLH, ki naj bi znašala do 255,6 milijonov EUR („financiranje mostu je že bilo delno izvedeno“);

(ii) kapitalske injekcije v družbo FLH znašajo do 255,6 milijonov EUR.

(36) Kar zadeva priglašene infrastrukturne ukrepe, je Komisija izrazila pomisleke, ali se zares lahko šteje, da spadajo v pristojnosti javne politike in da zato ne predstavljajo državne pomoči.

(37) Komisija je sklenila, da posojila delničarjev družbi MFAG in kapitalske injekcije vanjo ne pomenijo državne pomoči, ker so tako ene kot druge namenjene prenosu na družbo FLH. Družba MFAG se lahko obravnava samo kot posrednica pri prenosu sredstev na družbo FLH, zato ne more biti upravičenka do pomoči.

2.2.1 **Posojila delničarjev v korist družbe FLH**

(38) Infrastruktura in z njo povezani projekti so se najprej financirali s posojili delničarjev, ki bodo pretvorjena v kapital šele po tem, ko Komisija odobri ukrepe za financiranje. Med letoma 2006 in 2011 ([14]) je skupni znesek posojil delničarjev, odobrenih družbi FLH, znašal […] milijonov EUR.

(39) Pogoji posojil delničarjev v letih 2006–2008 so se določili na podlagi posojilne pogodbe, sklenjene med banko Sachsen LB in družbo MFAG. Osnovna obrestna mera za posojila je 3-mesečni Euribor, povečan za dodatek za tveganje, ki znaša […] bazičnih točk. Osnovna obrestna mera za leto 2009 je 3-mesečni Euribor, povečan za dodatek za tveganje, ki znaša […] bazičnih točk. Osnovna obrestna mera za leto 2010 je 3-mesečni Euribor, povečan za dodatek za tveganje, ki znaša […] bazičnih točk.

Prva ocena Komisije o obstoju pomoči

(40) Komisija je v zvezi s pomočjo v obliki posojil delničarjev v korist družbe FLH izrazila pomisleke, ali so bila ta posojila odobrena po običajnih tržnih pogojih. Pomisleke je izrazila zlasti glede primerljivih posojilnih pogodb, in sicer, ali se okvirni predlogi, ki so bili poslani po elektronski pošti brez namere o sklenitvi pravno zavezujočih posojilnih pogodb ter brez osnovne ocene verjetnosti neplačila in zavarovanja s premoženjem, lahko štejejo za zanesljivo tržno referenčno merilo.

(41) Komisija je zaradi odsotnosti tržnega referenčnega merila svojo oceno utemeljila na približku, določenem v sporočilu o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008 ([15]). Ker družba FLH nima bonitetne ocene in osnovnih zavarovanj s premoženjem, so se pogoji za posojila delničarjev družbe FLH zdeli ugodnejši kot približek, ki ga je Komisija določila za tržno obrestno mero pri uporabi sporočila o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008.

(42) Možen element pomoči je razlika med tržno obrestno mero in dejansko obrestno mero.

2.2.2 **Kapitalske injekcije v družbo FLH**

(43) Kapitalske injekcije v družbo FLH, namenjene financiranju infrastrukture in z njo povezanih ukrepov (glej preglednico 2), mora odobriti Komisija. Zato se bodo posojila delničarjev družbe FLH predvidoma pretvorila v lastniški kapital šele po odobritvi.

(44) Skupni znesek financiranja, namenjen povračilu stroškov za infrastrukturne in z njimi povezane projekte, znaša 255,6 milijonov EUR. V sklad kapitalskih rezerv družbe MFAG bo skupaj vloženih 240,3 milijona EUR, ki se bodo prenesli družbi FLH, da se poveča njen lastniški kapital (tj. lastna kapitalska rezerva). Preostali znesek bodo delničarji družbe FLH vložili neposredno v sklad kapitalskih rezerv družbe FLH.

([14]) Do 1. aprila 2011.
([15]) Sporočilo Komisije o spremembi določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

(45) Po navedbah Nemčije bodo kapitalske injekcije izvedene brez osnovnega poslovnega načrta in dolgoročnih možnosti donosnosti.

(46) Čeprav so se nekateri infrastrukturni projekti, ki bodo financirani z načrtovanimi kapitalskimi injekcijami, že začeli, so javni delničarji pred začetkom izvajanja projekta napovedali, da nameravajo v vsakem primeru te ukrepe financirati pred začetkom del. Kapitalske injekcije še niso bile izvedene.

Prva ocena Komisije o obstoju pomoči

(47) Komisija je v zvezi s pomočjo v obliki kapitalskih injekcij izrazila pomisleke, ali so delničarji družbe FLH brez dolgoročnih pričakovanj glede donosnosti ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Zato se je dvomila, ali bi bilo kapitalske injekcije mogoče šteti za nedržavno pomoč.

2.2.3 **Združljivost pomoči**

(48) Ker bi posojila delničarjev družbe FLH in naknadne kapitalske injekcije lahko pomenili državno pomoč, je Komisija morala proučiti, ali je mogoče ugotoviti združljivost te pomoči z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe. V ta namen smernice za letalski sektor iz leta 2005 vsebujejo povzetek skupnih načel za oceno združljivosti pomoči za financiranje letališke infrastrukture v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

(49) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da so v tem primeru izpolnjena nekatera merila iz smernic za letalski sektor iz leta 2005. Zato je sklenila, da pomoč ustreza jasno določenemu cilju skupnega interesa, zlasti ker poveča povezanost regije na področju storitev v tovornem prometu in pozitivno vpliva na lokalni razvoj. Ob upoštevanju pozitivnih obetov glede razvoja letališča je sklenila, da ima letališče dobre srednjeročne možnosti za uporabo in da je infrastrukturni program potreben.

(50) Vendar je v sklepu o začetku postopka izrazila pomisleke o sorazmernosti zadevnih infrastrukturnih ukrepov z zastavljenim ciljem. Dvomila je tudi, da je dostop do letališča zagotovljen vsem uporabnikom na enak in nediskriminacijski način. Dejala je še, da v tej fazi ne more zagotoviti, da konkurenca med družbo FLH, ki je specializirano letališče za tovorni promet, in letališči v drugih državah članicah ne vpliva na razvoj trgovine toliko, da bi bila v nasprotju s skupnim interesom. Poleg tega je dvomila v potrebo in sorazmernost pomoči.

(51) Zato je Komisija izrazila pomisleke, ali se v skladu s členom 107(3) Pogodbe financiranje priglašenih ukrepov lahko šteje za združljivo z notranjim trgom.

3. **PRIPOMBE NEMČIJE**

3.1 OKVIR PREISKOVANIH UKREPOV

(52) Nemčija je v svojih pripombah uvodoma nadalje pojasnila okvir preiskovanih ukrepov. V zvezi s tem je trdila, da je bil nadaljnji razvoj letališča Leipzig/Halle že predviden v Pogodbi o ponovni združitvi Nemčije iz leta 1990. Po njenem mnenju je bil določen glavni načrt za razvoj letališča in sprejeta odločitev o vzpostavitvi sistema dveh vzporednih vzletno-pristajalnih stez. Pojasnila je tudi, da je bila gradnja severne vzletno-pristajalne steze odobrena leta 1997, obratovati pa je začela leta 2000, medtem ko je bila gradnja južne vzletno-pristajalne steze odobrena leta 2004, obratovati pa je začela leta 2007.

(53) Na tej podlagi je Nemčija trdila, da je letališče Leipzig/Halle zaradi svojega sistema vzporednih vzletno-pristajalnih stez in preselitve številnih večjih letalskih prevoznikov tovora nanj postalo drugo največje vozlišče za zračni tovorni promet v Nemčiji. V zvezi s tem je navedla, da je letališče od leta 2010 eno najpomembnejših središč za pretovarjanje zračnega tovora v Evropi. Dodala je še, da je na letališču trenutno prisotnih 133 družb, ki so leta 2010 zaposlovale skupaj 5 106 ljudi (kar je 14,4 % več v primerjavi z letom 2009).

(54) Zato je po mnenju Nemčije letališče gonilo gospodarskega razvoja v regiji in ima pomembno vlogo pri zaposlovanju v regiji. Poudarila je, da to potrjuje tudi povečanje prihodkov in obsega tovora, ki ga letališče oskrbuje: v obdobju od 2005 do 2009 so se prihodki družbe FLH povečali s 47 milijonov EUR na 80 milijonov EUR. Kar zadeva obseg tovora, je Nemčija dejala, da v primerjavi z drugimi letališči letališče Leipzig/Halle beleži stalne stopnje rasti (obseg tovora, ki je leta 2007 znašal 101 364 ton, se je leta 2008 povečal na 442 453 ton, leta 2009 na 524 084 ton in leta 2010 na 663 059 ton). Pri tem je izpostavila, da se je obseg zračnega tovora v letu 2009

povečal za 18,5 %, leta 2010 pa za 26,5 %. Po njenem mnenju se bo obseg tovora še dodatno povečal. V zvezi s tem je pojasnila, da se bo v skladu s pričakovanji obseg zračnega tovora do leta 2020 povečal na približno 820 000 ton ([16]). Vendar je dejala, da bo ta napoved uresničena že do leta 2015 ([17]).

(55) Nemčija je trdila tudi, da se je v zadnjih letih na letališču postopoma povečevalo tudi število potnikov (z 1 988 854 v letu 2002 na 2 723 748 v letu 2007). Čeprav se je v skladu z njenimi navedbami potniški promet od leta 2007 zmanjšal (leta 2010 je bilo samo 2 352 827 potnikov), v srednje- in dolgoročnem obdobju pričakuje povečanje potniškega prometa na 4,6 milijona potnikov do leta 2020.

(56) Nemčija je dejala, da ima letališče Leipzig/Halle v nasprotju z mnogimi letališči v Uniji, kot so tri glavna nemška letališča za tovorni promet Frankfurt na Majni, Köln-Bonn in München, neomejeno dovoljenje za izvajanje nočnih letov za komercialni zračni tovorni promet. Po njenem mnenju je to eden od razlogov, da letališče obeta veliko tudi v prihodnosti. Poudarila je še, da je nemško zvezno upravno sodišče (Bundesverwaltungsgericht) s sodbo z dne 4. aprila 2012 potrdilo prepoved nočnih letov na letališču Frankfurt na Majni, ki je največje nemško vozlišče za zračni tovorni promet. Dejala je, da so bili zato odhodi z letališča Frankfurt na Majni in prihodi nanj med 23.00 in 5.00 uro povsem prepovedani.

(57) Nemčija je navedla, da družba FLH ni bila zmožna financirati načrtovanih infrastrukturnih ukrepov z lastnimi sredstvi. V tem smislu je poudarila, da mora zaradi zaostanka pri naložbah, ki izhaja iz časa nekdanje Nemške demokratične republike, letališče naložbe izvesti v veliko krajšem času kot letališča iz zahodnih delov Nemčije. Po njenem mnenju se zlasti velike kratkoročne naložbe ne morejo financirati iz lastnih sredstev družbe FLH zaradi znatne razlike med obsegom naložb (225,6 milijona EUR) in letnimi prihodki letališča (ki so leta 2009 znašali 80 milijonov EUR).

3.2 POJEM GOSPODARSKE DEJAVNOSTI IN PRISTOJNOST JAVNE POLITIKE

3.2.1 **Pojem gospodarske dejavnosti in uporaba pravil o državni pomoči za letališko infrastrukturo**

(58) Nemčija je najprej opozorila, da se ne strinja z mnenjem Komisije, da je gradnja letališke infrastrukture gospodarska dejavnost. Zato je trdila, da priglašeni ukrepi ne predstavljajo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(59) V zvezi s tem je Nemčija navedla, da se pojem „podjetje“ v smislu člena 107(1) Pogodbe ne uporablja za letališča, vsaj kar zadeva financiranje letališke infrastrukture. Poudarila je, da vzpostavitev letališke infrastrukture ne pomeni gospodarske dejavnosti, ampak splošen ukrep prometne, regionalne in gospodarske politike. Sklicevala se je na točko 12 smernic za letalski sektor iz leta 1994, ki določa, da „[g]radnja ali širitev infrastrukturnih projektov […] predstavlja splošen ukrep gospodarske politike, ki ga Komisija ne more nadzorovati na podlagi pravil Pogodbe o državni pomoči. Odločitve o razvoju infrastrukture ne spadajo v področje uporabe tega sporočila“, in trdila, da smernice za letalski sektor iz leta 2005 ne nadomeščajo te točke.

(60) Izjavila je tudi, da gradnja letališke infrastrukture ne pomeni gospodarske dejavnosti, ker se zasebni sektor navedene dejavnosti ne bi lotil sam. V zvezi s tem je dejala, da naložba nikakor ne more biti donosna, ker stroškov gradnje ni mogoče pokriti z letališko pristojbino, ki se zaračunava uporabnikom letališča. Tako je po njenem mnenju zato, ker mora te pristojbine odobriti ustrezni upravljavec letališča v posamezni deželi, v kateri se letališče nahaja, in zasebni vlagatelji ne morejo vplivati na odločitve, sprejete na višji ravni. Poleg tega je menila, da iz tega razloga upravljavec letališča ne more prosto določiti teh pristojbin na podlagi gospodarskih vidikov in da so te dejansko določene brez upoštevanja stroškov naložb. Površine, dane v najem v komercialne namene, ki ne spadajo med letališke dejavnosti, po mnenju Nemčije niso pomembne.

(61) Nemčija je v zvezi s tem dejala tudi, da so fiksni stroški letališča, namenjeni infrastrukturi, opremi in upravljanju, višji od povprečja. Zato letališča pri svoji svobodi delovanja omejujejo stroge pravne obveznosti in pogoji.

([16]) Na podlagi ocen, izvedenih pred letom 2011.
([17]) Na podlagi ocen iz leta 2011.

(62) Nadalje je Nemčija menila, da sklicevanja na sodbi v zadevah Aéroports de Paris ([18]) in Flughafen Leipzig/Halle ([19]) niso pomembna. Glede sodbe v zadevi Aéroports de Paris je navedla, da slednja ne obravnava gradnje letališke infrastrukture, ampak upravljanje letališča. Dodala je, da navedena sodba ne vsebuje razlage pojma „podjetje“ v smislu člena 107(1) Pogodbe, ampak zadeva kršitev prepovedi zlorabe prevladujočega položaja v smislu člena 102 Pogodbe. Glede sodbe Splošnega sodišča v zadevi Flughafen Leipzig/Halle je menila, da ta v sodni praksi nikakor ne vpliva kot precedens, ker je zoper nje mogoča pritožba.

3.2.2 **Pristojnost javne politike**

(63) Nemčija je menila, da četudi bi za financiranje infrastrukturnih ukrepov veljala pravila o državni pomoči, državna pomoč ne bi pomenila pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe, ker financiranje infrastrukturnih ukrepov v glavnem pomeni potrebno in sorazmerno povračilo stroškov za izvajanje nalog, ki sodijo med posebne pristojnosti države. V zvezi s tem je trdila, da v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005 dejavnosti, za katere je običajno pristojna država pri izvajanju svojih uradnih pooblastil kot javni organ, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

(64) Nemčija je dejala je, da je Komisija glede izvajanja nalog, ki so v pristojnosti javne politike, razlikovala vsaj med naslednjimi kategorijami ukrepov, povezanih z varnostjo: zaščita zračnega prometa pred zunanjimi grožnjami, kot so ugrabitev letala in druga nasilna dejanja v zračnem prometu, zaščita zračnega prometa pred operativnimi tveganji in zaščita tretjih oseb pred operativnimi nevarnostmi zračnega prometa. Po mnenju Nemčije je upravljavec letališča v zvezi z zaščito zračnega prometa pred operativnimi tveganji dolžan prenoviti, posodobiti in razširiti letališko infrastrukturo, da prepreči operativne nevarnosti. Dejala je, da tretja kategorija ukrepov običajno zajema zaščito tretjih oseb pred hrupom zrakoplovov in drugimi škodljivimi vplivi na okolje.

(65) V zvezi z različnimi infrastrukturnimi ukrepi je Nemčija trdila, da ti v glavnem pomenijo nadomestilo za izvajanje dejavnosti, ki so v pristojnosti javne politike, ker so bile s temi ukrepi tretje osebe zaščitene pred operativno nevarnostjo zračnega prometa.

(66) V zvezi z ukrepi za zmanjšanje hrupa je Nemčija dejala, da bi bilo v okviru postopka za odobritev načrtovanja te ukrepe treba izvesti na približno 10 000 stanovanjskih objektih. Trdila je, da bodo v skladu z določbami nedavno spremenjenega Akta o hrupu zrakoplovov (*Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm*) (v nadaljnjem besedilu: akt o hrupu zrakoplovov FluglärmG) ukrepi za zmanjšanje hrupa zajemali samo površino 78 km^2, na kateri je približno 3 000 stanovanjskih objektov, in stroške v višini […] milijonov EUR. Vendar po njenem mnenju družba FLH nima koristi od te spremembe navedenega akta, zato je območje še vedno strogo zaščiteno. V zvezi s tem je dejala, da ima letališče Leipzig/Halle bistveno večje stroške kot njegovi konkurenti (v Nemčiji in zunaj Unije).

(67) Poleg tega je letališče kupilo tudi nepremičnine najbolj prizadetih prebivalcev in jim izplačalo odškodnino. Nemčija je še dejala, da je letališče izvajalo nekatere dejavnosti ohranjanja narave, da bi nadomestilo škodo, ki je nastala zaradi njegovih gradbenih dejavnosti. Trdila je, da je bil namen tega preprečiti ali zmanjšati vpliv hrupa zrakoplovov in gradbenih del na tretje osebe, zato je bila to naloga javne politike. Po njenem mnenju je zaščita tretjih oseb pred hrupom, zlasti hrupom zrakoplovov, ena od temeljnih uradnih dolžnosti in nalog države.

(68) Nemčija je trdila tudi, da objekt za preskušanje hrupa motorjev, tj. M2, spada v ukrep, ki je v pristojnosti javne politike. Dejala je, da se omejitve hrupa, določene v okviru sklepa o odobritvi načrtovanja za gradnjo južne vzletno-pristajalne steze, lahko spoštujejo podnevi (od 6.00 do 22.00 ure) brez zaprtega prostora za preskušanje motorjev. Vendar mora letališče po njenih navedbah v skladu z dovoljenjem za uporabo z dne 31. julija 2007 preskušanje izvajati v zaprtem prostoru za preskušanje tudi podnevi. Pojasnila je tudi, da se preskušanje motorjev zahteva zaradi ohranjanja varnosti delovanja zrakoplova in bi presegalo omejitve hrupa, če bi se ponoči izvajalo zunaj zaprtega prostora. Po njenem mnenju je objekt za preskušanje motorjev zgrajen v obliki zaprtega prostora zato, da so lokalni prebivalci zaščiteni pred vsakršnimi nesprejemljivimi ravnmi hrupa zrakoplovov.

([18]) Zadeva T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929.

([19]) Združeni zadevi T-443/08 in T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH proti Komisiji, (sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle), ZOdl. 2011, str. II-1311.

(69) Glede ukrepa M3 je Nemčija trdila, da je gradnja teh infrastrukturnih elementov v pristojnosti javne politike, ker je bila izvedena, da se zračni promet zaščiti pred operativnimi nevarnostmi. Ne glede na obseg prometa, ki je predviden v prihodnosti, so bile povezave obstoječih voznih stez že v preteklosti nezadostne, da bi zagotavljale varno in nemoteno upravljanje zračnega prometa. Dejala je tudi, da je nova vozna steza pot za dostop gasilcev v nujnih primerih z vzhodne gasilske postaje na severno območje letališča. Po njenem mnenju je treba upoštevati, da so kljub veljavnosti pravil o državni pomoči nekateri od teh stroškov za vozno stezo povezani z razsvetljavo. V zvezi s slednjo je poudarila, da je Komisija v svojem sklepu o zadevi Memmingen ([20]) že odločila, da razsvetljava pomeni element usmerjanja in nadzora zrakoplovov in se zato lahko uvršča med dejavnosti, ki so v pristojnosti javne politike, za katero ne veljajo pravila o državni pomoči.

(70) Po mnenju Nemčije se bo ukrep M4 prav tako izvajal v okviru dejavnosti, ki so v pristojnosti javne politike, ker se je zaradi operativne zmogljivosti in varnostnih razlogov zahtevalo, da se zagotovi širokotrupni zrakoplov, ki v določenih klimatskih pogojih vzleta z dovoljeno največjo težo z dodatno razdaljo za vzletanje, vključno z dodatnim območjem za zmanjšanje hitrosti v primeru prekinjenega vzleta.

(71) Glede ukrepa M5 je Nemčija menila, da je bilo območje za gradnjo vozne steze Victor pravočasno očiščeno v okviru dejavnosti, ki so v pristojnosti javne politike, zaradi zahteve, da se na tej vozni stezi zagotovijo varne operacije in preprečijo nesreče, varnostna tveganja in škodljiv vpliv na okolje. V nasprotju s Komisijo je menila, da vozna steza Victor ni bila zgrajena, da bi se povečala zmogljivost in posredno promet. Dejala je, da je bila zgrajena izključno zaradi varnosti operacij in iz okoljskih razlogov.

(72) Poleg tega sta bili po mnenju Nemčije novi gasilski postaji zgrajeni v okviru dejavnosti, ki so v pristojnosti javne politike, ker se v skladu z določeno prakso Komisije šteje, da ukrepi glede požarne varnosti, zlasti gradnja in upravljanje letaliških gasilskih postaj in nabava ustrezne opreme, spadajo v pristojnost javne politike. Izpostavila je, da se gradnja gasilskega objekta na nemških letališčih običajno financira z javnimi sredstvi.

(73) Nadalje je Nemčija menila, da je bil večnamenski hangar zgrajen v okviru dejavnosti, ki so v pristojnosti javne politike, ker se bo uporabljal samo za skladiščenje zimske delovne opreme in kot zavetišče za ljudi v nujnih primerih. Pojasnila je, da je zagotavljanje prostorov za zimsko delovno opremo uradna dolžnost države, ker se s tem zagotavlja varno upravljanje letališča pozimi. Poleg tega je dejala, da to letališču omogoča stalno spoštovanje zakonske obveznosti upravljanja letališča.

(74) Nemčija je pojasnila, da je zagotavljanje zavetišča za ljudi v nujnih primerih v splošnem interesu, ker pomeni varovanje človekovega življenja. Navedla je določbe Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), po katerih morajo upravljavci letališča zagotoviti prostor za zdravstveno oskrbo poškodovanih oseb in hranjenje trupel v nujnih primerih. Po njenem mnenju lahko tudi večnamenski hangar sprejme potnike, ki zaradi naravnega pojava (kot je bil na primer oblak vulkanskega pepela leta 2010) ne morejo nadaljevati potovanja.

(75) Nadalje je Nemčija poudarila, da je bila gradnja novega hangarja potrebna, ker širitev večnamenskega hangarja na prejšnji lokaciji ne bi bila mogoča.

(76) Kar zadeva ukrep M6, se je Nemčija sklicevala na navedbe v povezavi z ukrepom M5. Dejala je tudi, da je bila gradnja vozne steze Victor preložena.

(77) Po mnenju Nemčije se je širitev območij za odstranjevanje ledu (ukrep M7) prav tako izvedla v okviru uradne naloge države, ker so se te zmogljivosti zahtevale zaradi operativne varnosti in iz okoljskih razlogov. Pojasnila je, da dodatna območja za odstranjevanje ledu niso bila zahtevana za zagotovitev zadostne zmogljivosti v primeru povečanja prometa, ker lahko letališče Leipzig/Halle oskrbi naraščajoči promet tudi brez dodatnih takih območij. Trdila je, da je bilo zaradi izkušenj, povezanih z upravljanjem letališča pozimi leta 2008/2009, nujno razširiti

([20]) Odločba Komisije z dne 7. marca 2007 v zadevi N620/06 o državni pomoči, Nemčija, regionalno letališče Memmingen/Allgäu (UL C 133, 15.6.2007, str. 8).

območja za odstranjevanje ledu. Po njenem mnenju take dodatne zmogljivosti zagotavljajo nemoteno odstranjevanje ledu z zrakoplovov in preprečujejo zamude na letališču, ki so posledica neustrezne infrastrukture za odstranjevanje ledu. V zvezi s tem je navedla, da bi zamude same po sebi negativno vplivale na okolje zaradi porabe kerozena, škodljivih emisij in hrupa.

(78) Nemčija je glede ukrepa M8 trdila, da se z gradnjo heliporta olajša reševanje v zraku na letališču in nasploh.

(79) V zvezi z ukrepom M9.1. je Nemčija dejala, da je glede na Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([21]) ponovna gradnja kontrolne točke 1 povsem nujna. Poudarila je, da ponovna gradnja spada v pristojnost javne politike in da je njeno financiranje omejeno na stroške, ki pri tem nastanejo.

(80) Nemčija meni tudi, da je gradnja funkcionalnega varnostnega objekta (ukrep M9.2) v pristojnosti javne politike in da je njeno financiranje omejeno na stroške, ki pri tem nastanejo. Dejala je, da nov funkcionalni varnostni objekt zagotavlja združljivost z Uredbo (ES) št. 300/2008 in je nujen za izpolnjevanje potreb zvezne in regionalne policije, carinske službe ter Nemške meteorološke službe.

(81) Glede ukrepa M9.3, ki zadeva nabavo tehnične opreme, tj. nabavo dodatne zimske delovne opreme, dodatne protipožarne opreme in naknadno opremljanje zunanje ograje letališča z detektorji in opremo za digitalni video nadzor, je Nemčija trdila, da spada v pristojnost javne politike.

(82) V zvezi z novo zimsko delovno opremo je Nemčija dejala, da ta omogoča vzporedno praznjenje voznih stez, kar zagotavlja varno delovanje letališča, in je zato v pristojnosti javne politike.

(83) Nemčija je izpostavila tudi, da je bilo treba v skladu s členom 8 nemškega zakona o varnosti letalstva (Luftsicherheitsgesetz) (v nadaljnjem besedilu: zakon o varnosti letalstva LuftSiG), ki izvaja Uredbo (ES) št. 300/2008, letališče ograditi z zunanjo ograjo. Poudarila je, da letališka varnostna infrastruktura, kot je zunanja ograja, v skladu z običajno prakso Komisije spada v pristojnost javne politike.

(84) Glede ukrepa M9.4 (ki obsega gradnjo nove stavbe za prevoz živali, vključno z veterinarsko opremo) je Nemčija navedla, da je gradnja tega objekta v pristojnosti javne politike, ker je namenjen preprečevanju vnosa živalskih ali drugih bolezni v Nemčijo ali Unijo.

(85) V zvezi z ukrepom M12 je Nemčija dejala, da je treba za zagotovitev nadaljnjega razvoja tovornega prometa in zmanjšanja tveganja za nesreče na kopnem pridobiti dovoljenje za načrtovanje.

(86) Kar zadeva ukrepe M11 in M13 do M16, je Nemčija izpostavila, da v svoji priglasitvi ni trdila, da se ti ukrepi izvajajo za opravljanje dejavnosti, ki spadajo v pristojnost javne politike. Po njenem mnenju ti ukrepi zajemajo razvoj javnega dela letališča na jugovzhodnem območju, širitev severne in vzhodne letališke ploščadi, infrastrukturno prilagoditev na severnem območju in dodatne infrastrukturne ukrepe na severnem območju.

3.3 FINANCIRANJE INFRASTRUKTURE S POSOJILI DELNIČARJEV DRUŽBE FLH

3.3.1 **Pogoji financiranja**

(87) V zvezi s financiranjem zadevnih infrastrukturnih ukrepov je Nemčija trdila, da so ti financirani s posojili delničarjev, odobrenimi po običajnih tržnih pogojih, zato ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe. Izpostavila je, da se ta posojila do zdaj niso pretvorila v lastniški kapital in da mora njihovo pretvorbo v lastniški kapital odobriti Komisija.

(88) Nemčija je pojasnila, da se posojila zagotavljajo glede na potrebe po gradnji in da se njihov skupni znesek spreminja mesečno. Po njenem mnenju se trajanje posojila začne z datumom njegovega izplačila. Pojasnila je tudi, da posamezno posojilo dospe konec leta (31. decembra), v katerem je odobreno. V zvezi s tem je dejala, da se ta posojila pozneje lahko podaljšajo za še eno leto. Po njenem mnenju je trajanje posojil mogoče podaljšati večkrat, dokler Komisija ne odobri pričakovanih kapitalskih injekcij.

([21]) Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72).

(89) Nemčija je nadalje navedla, da znesek posojila in plačljive obresti dospejo na končni datum (tj. 31. decembra vsako leto), vendar se trajanje posojila lahko podaljša za še eno leto. Trdila je tudi, da ta možnost podaljšanja omogoča podaljšanje posojila do datuma, ko Komisija sprejme končno odločitev.

(90) Glede obrestne mere za posamezno posojilo je Nemčija pojasnila, da se ta določi na podlagi Euribora, veljavnega ob plačilu posamezne tranše, ki se mu prišteje dodatek za tveganje. Menila je, da če se posojilo zagotovi 1. julija, bo (do konca leta) trajalo šest mesecev, obrestna mera pa bo vsota 6-mesečnega Euribora in dodatka za tveganje. Nemčija je nadalje pojasnila, da če se posojilo zagotovi 1. maja (kar pomeni, da do konca leta traja 8 mesecev), se referenčna izhodiščna obrestna mera izračuna z interpolacijo 6-mesečnega in 9-mesečnega Euribora. Pojasnila je še, da bo veljavna obrestna mera od januarja po letu, ko se posojilo podaljša, znašala 12-mesečni Euribor, povečan za dodatek za tveganje. Nemčija je zagotovila pregled zneskov nabranih posojil in pogojev, ki so povzeti v preglednici 3.

Preglednica 3

Pregled posojil delničarjev družbe FLH v obdobju 13. 12. 2006–1. 1. 2012

Datum	Znesek v mio. EUR (nabran)	EURIBOR	Dodatek za tveganje	Skupna obrestna mera (EURIBOR + dodatek)
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	[…]	[…]

Vir: Dopis Nemčije z dne 26. aprila 2012, Priloga 14.

(91) Nemčija je v zvezi s stopnjami dodatka za tveganje v letih 2006–2008 dejala, da se je uporabljal dodatek za tveganje […] bazičnih točk. Pojasnila je, da se je ta stopnja določila s primerjanjem posojilnih pogojev naslednjih posojilnih pogodb:

(a) posojilne pogodbe med družbo MFAG in banko Sachsen LB z dne 19. 8. 2003 in 22. 8. 2003, ki določa dodatek […] bazičnih točk na leto;

(b) posojilne pogodbe med družbo MFAG in bankama Sachsen LB in Nord LB z dne 16. 5. 2007, ki določa dodatek […] bazičnih točk na leto;

(c) posojilne pogodbe med družbo MFAG in banko Postbank z dne 28. 6. 2007 in 15. 7. 2007, ki določa dodatek […] bazičnih točk na leto;

(92) Nemčija je dejala, da so bazične točke izračunanega povprečnega dodatka za tveganje v povprečju zaokrožene navzgor na […] bazične točke.

(93) Kar zadeva dodatek za tveganje […] bazičnih točk, ki je bil določen leta 2009, je Nemčija pojasnila, da se je njegova stopnja določila na podlagi primerjave pogojev dveh okvirnih ponudb bank Sachsen Bank in Nord LB z dne 8. januarja 2009 in z dne 9. januarja 2009, posojilnih pogodb med družbo MFAG ter bankama Sachsen LB in Postbank z dne 19. avgusta in 22. avgusta 2003 ter 28. junija in 15. julija 2007. Dejala je, da se je dodatek za tveganje zaradi racionalnosti z […] bazičnih točk v povprečju zaokrožil na […] bazičnih točk.

(94) Po navedbah Nemčije je leta 2010 dodatek za tveganje znašal […] bazičnih točk. Nadalje je pojasnila, da se je ta številka določila na podlagi primerjave dveh okvirnih ponudb bank Sachsen LB [22] in Nord LB [23] z dne

[22] Posojilna ponudba banke Sachsen LB z dne 14. 1. 2010 s predlaganimi dodatki za tveganje s 55 bazičnih točk na leto na 80 bazičnih točk na leto, odvisno od zneska posojila (višje kot je posojilo, nižji je ponujeni dodatek).

[23] Posojilna ponudba banke Nord LB z dne 11. 1. 2010 s predlaganimi dodatki za tveganje z 22 bazičnih točk na leto na največ 238 bazičnih točk na leto, odvisno od zneska posojila.

11. oziroma 14. januarja 2010 in posojilne pogodbe med družbo MFAG in banko Sachsen LB z dne 19. avgusta 2003 in 22. avgusta 2003. Dejala je, da se je povprečni dodatek za tveganje zaradi racionalnosti z […] bazičnih točk v povprečju ponovno zaokrožil na […] bazične točke.

(95) Nemčija je pojasnila, da je obrestna mera, uporabljena leta 2011, znašala […] bazičnih točk in da je izračun temeljil na primerjavi dveh okvirnih ponudb bank Sachsen Bank in Nord LB z dne 29. junija 2011 ter posojilnih pogodb, sklenjenih med banko Postbank in družbo MFAG z dne 28. junija 2007 in 15. julija 2007 ter med banko Sachsen LB in družbo MFAG z dne 19. avgusta 2003 in 22. avgusta 2003. Dejala je, da se je izračunani dodatek za tveganje ponovno zaokrožil navzgor v povprečju z […] bazičnih točk na […] bazičnih točk.

3.3.2 **Uporaba tržnih primerjav za določitev tržne obrestne mere družbe FLH**

(96) Nemčija je dejala, da bi bilo po njenem mnenju skladnost posojil delničarjev družbe FLH s trgom treba oceniti na podlagi tržnih primerjav in ne na podlagi sporočila o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008.

(97) Trdila je, da je posojilna pogodba, sklenjena med družbo MFAG in banko Sachsen LB z dne 19. avgusta 2003 in 22. avgusta 2003, ustrezno referenčno merilo za ugotavljanje tržne ravni obrestne mere za posojila delničarjev. Nasprotovala je trditvi, da posojilna pogodba, sklenjena med družbo MFAG in banko Sachsen LB, ni ustrezna podlaga za primerjalno analizo, ker je bila sklenjena z drugačnim upravičencem, in sicer z družbo MFAG in ne z družbo FLH. Izpostavila je, da je Komisija družbo MFAG obravnavala samo kot posrednico pri prenosu sredstev na družbo FLH in ne kot upravičenko do pomoči. Pojasnila je, da pogodba o nadzoru ter prenosu dobička in izgube, sklenjena med družbama MFAG in FLH, slednjo zavezuje k prenosu vsakršnega dobička na družbo MFAG, od družbe MFAG pa zahteva, da pokrije vse izgube družbe FLH, tako da je neto letni dobiček/izguba družbe FLH vedno enaka nič. Posledično je obrestna mera, odobrena družbi v skupini, vedno enaka obrestni meri, odobreni matični družbi in obratno.

(98) Nemčija je menila, da četudi je bila posojilna pogodba sklenjena leta 2003, zajema dolgoročno obnovljivo posojilo, ki je trajalo do leta 2013, s 3-mesečno obrestno mero, ki se je določila vsakič znova. V zvezi s tem je dejala, da se je zato med letoma 2006 in 2008 uporabljal dodatek za tveganje […] bazičnih točk, ki bi bil še zdaj veljaven. Ni se strinjala s trditvijo Komisije, da je samo banka Sachsen LB lahko ponudila obrestno maržo v višini […] bazičnih točk zaradi zmanjšane ravni obrestnih mer, zagotovljene prek finančnih sredstev Evropske investicijske banke. Po njenem mnenju finančna sredstva Evropske investicijske banke niso vplivala na določitev obrestne marže, ki je bila […] bazičnih točk.

(99) Nemčija je prav tako nasprotovala trditvi Komisije, da posojilne pogodbe, sklenjene med banko Postbank in družbo MFAG, ni mogoče uporabiti kot referenčno merilo. Sklenjena je bila v korist družbe FLH v ustreznem času in plačilo ni bilo predmet posebnih pogojev. Trdila je tudi, da je zavezujoča finančna ponudba bank Sachsen LB in Nord LB z dne 16. maja 2007 ustrezno referenčno merilo.

(100) Nemčija je v zvezi z dvomi Komisije, ali se okvirni predlogi, ki so bili poslani po elektronski pošti brez namere o sklenitvi pravno zavezujočih posojilnih pogodb lahko štejejo za zanesljivo tržno referenčno merilo ([24]), dejala, da sta imeli banki Nord LB in Sachsen Bank dolgotrajne poslovne odnose z družbo MFAG in so bile redno obveščene o gospodarskem stanju družb FLH in MFAG, zato so okvirni predlogi temeljili na izčrpni oceni tveganja.

(101) Nemčija je izpostavila tudi, da četudi bi se skladnost s trgom ali posebna pomoč posojil ali obe ocenili na podlagi sporočila o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008, ne bi bilo državne pomoči. Poudarila je, da se je nova metoda za izračun referenčne obrestne mere začela uporabljati s 1. julijem 2008. Zato je treba za posojilne pogodbe, sklenjene pred tem datumom, uporabljati predhodno sporočilo o referenčnih obrestnih merah.

3.3.3 **Bonitetna ocena družb MFAG/FLH**

(102) Nemčija potrjuje, da družba FLH ni prejela bonitetne ocene od javnih bonitetnih agencij. Kljub temu je dejala, da obstajajo podatki o njeni kreditni sposobnosti. Dejala je še, da je glavni delničar družbe FLH družba MFAG, ki ima v lasti 94 % delnic družbe FLH. Po njenem mnenju bi morala biti bonitetna ocena družbe FLH zaradi obstoja *pogodbe o porazdelitvi izgub in dobička* med družbama MFAG in FLH z dne 6. decembra 2000, ki družbo MFAG zavezuje h kritju vsakršnih izgub družbe FLH, vsaj enaka (ali višja) od bonitetne ocene njene matične družbe MFAG.

([24]) Uvodna izjava 95 sklepa o začetku postopka.

(103) Nemčija je dejala, da družba MFAG ni prejela bonitetne ocene od javnih bonitetnih agencij. Kljub temu je zagotovila nekaj internih bonitetnih ocen družbe MFAG s strani bank. Dejala je, da je banka Nord LB leta 2006 družbi MFAG podelila bonitetno oceno […] na svoji interni bonitetni lestvici (z […]-odstotno verjetnostjo neplačila), ki se ujema z bonitetnimi ocenami […] do […] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's, […] do […] na bonitetni lestvici agencije Moody's in […] do […] na bonitetni lestvici agencije Fitch. Nadalje je dejala, da je družba MFAG v tej bonitetni kategoriji od leta 2006. Pojasnila je tudi, da je 2. avgusta 2011 in 20. aprila 2012 to oceno potrdila banka Nord LB. Dodala je, da je tudi banka Deutsche Kreditbank AG zagotovila podatke o bonitetni oceni, s katerimi potrjuje, da je družba MFAG na podlagi finančnih poročil za leto 2006 prejela bonitetno oceno […] na interni bonitetni lestvici banke, ki se ujema z bonitetno oceno […] agencije Standard & Poor's in bonitetno oceno […] agencije Moody's.

(104) Preglednica 4 vsebuje povzetek bonitetnih ocen družbe MFAG od leta 2006 do 2012 (obravnavano obdobje).

Preglednica 4

Bonitetna ocena družbe MFAG v letih 2006–2012

(...) ([25])

3.3.4 **Ocena izgube ob neplačilu (LGD)**

(105) Kar zadeva zavarovanje posojil s premoženjem in izgubo ob neplačilu, je Nemčija pojasnila, da so posojila zagotovili delničarji družbe FLH v obliki premostitvenega posojila, kar pomeni, da se morajo po odobritvi s strani Komisije pretvoriti v kapital. V zvezi s tem je pojasnila še, da posojila zato niso zavarovana s premoženjem.

(106) Nemčija je navedla, da niso predvideni posebni načini odplačevanja za posojila delničarjev, ker naj bi se po pričakovanjih slednja pretvorila v lastniški kapital, zato se ne bodo odplačala. Menila je, da če se posojila ne pretvorijo v lastniški kapital, ker Komisija ne odobri financiranja infrastrukturnih ukrepov, se posojilna pogodba v skladu s členom 488(3) nemškega civilnega zakonika (*Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch)* lahko prekine v 3 mesecih. Prekinitev pogodbe pomeni, da posojilo dospe skupaj z obrestmi.

(107) Nemčija trdi, da četudi posojila niso zavarovana s premoženjem, bi se morala izguba družbe FLH ob neplačilu šteti za vsaj nižjo od […] % in tudi blizu […] %, ker vrednost sredstev družbe FLH (ki je leta 2010 znašala […] milijonov EUR) presega vrednost obveznosti (ki so leta 2010 znašale […] milijonov EUR). Po njenem mnenju bodo sredstva v primeru stečaja družbe FLH zadostovala za kritje teh terjatev.

(108) Nemčija je dejala, da sredstva družbe FLH, ki med drugim zajemajo lastništvo zemljišč, stavb, tehnične opreme in strojev, niso zastavljena pri delničarjih ali zunanjih upnikih.

3.3.5 **Kapitalske injekcije niso zagotovile prednosti**

(109) Kar zadeva kapitalske injekcije za gradnjo letališča, je Nemčija poudarila, da preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ni veljal, ker je gradnja letališča splošen ukrep gospodarske politike, ki ni predmet nadzora državne pomoči.

3.4 ZDRUŽLJIVOST POMOČI

(110) Nemčija je navedla, da bi bilo financiranje načrtovanih ukrepov združljivo z notranjim trgom, tudi če bi pomenilo državno pomoč, ker izpolnjuje pogoje iz točke 61 smernic za letalski sektor iz leta 2005. Dejala je, da bi bila pomoč tudi po začetku veljavnosti smernic za letalski sektor iz leta 2014 združljiva s skupnimi načeli iz oddelka 5 teh smernic.

3.4.1 **Natančno opredeljen cilj skupnega interesa**

(111) Nemčija je dejala, da je financiranje zadevnih naložb v skladu z natančno opredeljenim ciljem skupnega interesa.

([25]) Zaupne poslovne informacije.

(112) V zvezi s tem je navedla, da sektor zračnega tovornega prometa, zlasti hitrega prevoza tovora, kaže znatne stopnje rasti, še zlasti na letališču Leipzig/Halle (med letoma 2007 in 2010 se je obseg tovora povečal s 101 364 ton na 663 059 ton). Nadalje je pojasnila, da letalski prevozniki tovora širijo svoje operativne zmogljivosti. Menila je, da se tri glavna vozlišča za zračni tovorni promet, kot so Frankfurt na Majni, München in Köln/Bonn, srečujejo z omejitvami glede zmogljivosti nočnih letov. Nadalje trdi, da letališče Frankfurt na Majni v skladu s sodbo z dne 4. aprila 2012 ne sme več opravljati nočnih letov. Zato po njenem mnenju letališče FLH prispeva k razbremenitvi drugih nemških letališč, ki oskrbujejo tovor.

(113) Kar zadeva prispevek letališča k povezanosti regije, je Nemčija dejala, da je predvideni projekt del strategije za razvoj letališča, ki je zajeta v okvirnem načrtu vseevropskega prometnega omrežja (Obzorje 2020) iz leta 2004, kot „vozlišče Skupnosti“. Dejala je, da se letališče nahaja v regiji osrednje Nemčije (v bližini petih glavnih vseevropskih prometnih osi in vseevropskih koridorjev) med osema, ki povezujeta Severno in Južno Evropo (tj. avtocesta A 9) ter Zahodno in Vzhodno Evropo (tj. avtocesta A 14) z dostopom do železniškega in cestnega omrežja. Poleg tega je pojasnila, da dostop do železniškega in cestnega omrežja omogoča učinkovitejši prevoz tovora. Dejala je tudi, da je projekt usklajen z „razvoj[em] integriranega evropskega omrežja zračnega prevoza“ iz točke 12 Akcijskega načrta za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi ([26]), ki navaja, da „bi bilo zaželeno odpreti obstoječe mirujoče zmogljivosti na regionalnih letališčih, pod pogojem, da države članice spoštujejo pravne instrumente Skupnosti, ki se nanašajo na državne pomoči“.

(114) Nadalje je Nemčija navedla, da bo izvajanje projekta pozitivno učinkovalo na vso regijo ter znatno vplivalo na njen gospodarski in socialni razvoj. Po njenem mnenju bo naložbeni projekt izboljšal dostop do regije in povečal njeno privlačnost za vlagatelje in obiskovalce. V zvezi s tem je trdila, da bo naložbeni projekt pozitivno vplival tudi na zaposlovanje. To trditev je podprla z navedbo stopenj brezposelnosti, ki je v Saški regiji 10,3-odstotna, v deželi Saška-Anhalt pa 11,2-odstotna, kar presega 6,9-odstotno nemško povprečje

(115) Zato je dejala, da je državna pomoč v skladu z natančno opredeljenim ciljem skupnega interesa.

3.4.2 **Potreba po posredovanju države**

(116) Nemčija je trdila, da se noben zasebni vlagatelj ne bo zavzemal za financiranje teh infrastrukturnih ukrepov. V zvezi s tem je dejala, da letališče Leipzig/Halle trpi zaradi zaostanka pri naložbah v preteklosti. Po njenem mnenju se ti ukrepi nanašajo na dolgoročne infrastrukturne naložbe, ki upoštevajo potrebe letališča glede na prihodnje povečanje tovornega prometa. Neutemeljeno trdi, da ukrepi niso ne nesorazmerni po obsegu ne nesorazmerno dragi. Po njenem mnenju ni mogoče nadalje zmanjšati državnega financiranja, ker se tako obsežna infrastruktura ne more financirati iz lastnih sredstev upravljavcev letališča.

(117) Poleg tega je Nemčija izpostavila, da se s prihodki od letaliških storitev ne pokrijejo stroški za gradnjo infrastrukture, in trditev utemeljila na vrzeli v financiranju ter primerjalni oceni dejstev in hipotetičnega scenarija.

(118) Zato bo po njenem mnenju pomoč privedla do znatnih izboljšav za naložbeni projekt, ki jih trg more zagotoviti sam, zaradi česar je potrebno posredovanje države.

3.4.3 **Ustreznost ukrepa pomoči**

(119) Nemčija je navedla, da bi pomoč pomenila ustrezen ukrep pomoči. V zvezi s tem navaja, da je letališče, ki se nahaja v nekdanji Nemški demokratični republiki, oškodovano zaradi zaostanka pri naložbah in mora obsežne naložbe izvesti v krajšem času kot druga letališča.

([26]) Akcijski načrt za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi, COM(2006) 819 final z dne 24. januarja 2007.

(120) Po njenem mnenju se infrastrukturni ukrepi brez državne pomoči sploh ne bi izvedli. V podporo tej trditvi je navedla, da so leta 2005 prihodki skupine MFAG znašali 83,8–118 milijonov EUR, prihodki družbe FLH pa 47–80 milijonov EUR. Zato je bil po njenem mnenju v obdobju odločanja o infrastrukturnih projektih obseg naložb, ki so znašale 255,625 milijona EUR, več kot 2- do 3-krat večji od konsolidiranih prihodkov skupine MFAG in več kot 3- do 5-krat večji od prihodkov družbe FLH.

(121) Za zaključek je dejala, da razmerje med obsegom prihodkov in naložb dokazuje, da zadevna podjetja brez javnega financiranja teh ukrepov ne bi izvedla.

3.4.4 **Spodbujevalni učinek**

(122) Kar zadeva spodbujevalni učinek, je Nemčija izpostavila, da sta znesek in intenzivnost državne pomoči za infrastrukturne ukrepe upravičena. Trdila je, da se infrastrukturni ukrepi brez državnega financiranja sploh ne bi izvedli (glej oddelek 3.4.3).

(123) V nasprotju z mnenjem Komisije je izpostavila, da se spodbujevalni učinek ni zmanjšal, četudi so nekateri naložbeni projekti že izvedeni, ker so se delničarji zavezali k financiranju infrastrukturnih ukrepov že pred začetkom njihovega izvajanja. Po njenem mnenju si Komisija s svojo izjavo, da lahko infrastrukturni projekti ustvarijo občuten donos kapitala, napačno razlaga zadevne ukrepe, poleg tega je njena izjava v nasprotju s predhodno prakso odločanja Komisije. V skladu z navedbo Nemčije je Komisija že večkrat potrdila, da tovrstni ukrepi običajno ne ustvarijo občutnega donosa kapitala.

3.4.5 **Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najnižji znesek)**

(124) Nemčija je menila, da sorazmernost infrastrukturnih ukrepov potrjuje tudi dejstvo, da ti prispevajo k zmanjšanju preobremenjenosti drugih nemških letališč za zračni tovorni promet.

(125) Poleg tega je Nemčija dejala, da sta bila znesek in intenzivnost financiranja omejena na najnižji znesek, potreben za izvedbo infrastrukturnih ukrepov. Po mnenju Nemčije so bili stroški določeni vnaprej na podlagi ocen stroškov in predhodnih načrtov. Navedla je tudi, da nasprotno s trditvijo Komisije letališče ne more povečati svojih prihodkov s povišanjem letaliških pristojbin. Po njenem mnenju je razlog za to dejstvo, da je večina naložb povezana z infrastrukturnimi ukrepi, za katere se ne more posebej zaračunati pristojbina.

(126) Nadalje je Nemčija dejala, da stroškov naložb za gradnjo letališke infrastrukture na splošno ni mogoče pokriti s povišanjem pristojbin za uporabnike letališča. Trdila je, da ker je letališke pristojbine odobrila ustrezna letališka služba v posamezni deželi, v kateri se nahaja zadevno letališče, se stroški naložb za gradnjo letališke infrastrukture ne morejo prenesti na njene uporabnike na podlagi proste presoje upravljavca letališča. Vsako dodatno povišanje letaliških pristojbin na letališču Leipzig/Halle po njenem mnenju ne bi bilo v skladu s trgom in ne bi zavezovalo letalskih prevoznikov, ki uporabljajo letališče. Opozorila je, da so pristojbine družbe FLH že višje od običajne tržne ravni.

(127) Nemčija trdi tudi, da je predvidena intenzivnost pomoči upravičena. Po njenem mnenju se lahko samo s predvidenim obsegom javnega financiranja zagotovi izvedba naložb v zahtevanem obsegu in časovnem okviru. Dejala je, da nezmožnost financiranja tovrstnih infrastrukturnih ukrepov na regionalnem letališču z zasebnimi sredstvi zadostno potrjujeta praksa odločanja Komisije in dejstvo, da ni znan noben primer, ko bi javni vlagatelji financirali take ukrepe na lastne stroške.

(128) Nemčija je trdila, da je Komisija večkrat in pogosto odobrila do 100-odstotne intenzivnosti pomoči. Po njenem mnenju je praksa Komisije v primeru naložb, podobnim zadevnim, pokazala, da mora biti intenzivnost pomoči ob takih naložbah vsaj 75-odstotna, da se lahko izvedejo.

(129) Nemčija je dejala, da ker je bila gradnja letališča FLH v javnem interesu Nemčije, infrastrukturni ukrepi ne temeljijo na poslovnem načrtu, izračunu donosnosti ali računovodskih izkazih.

(130) Na zahtevo Komisije je zagotovila izračune vrzeli v financiranju, ki so povzete v preglednicah 5 in 6.

Preglednica 5

Izračun vrzeli v financiranju – scenarij I – naložbe, ki so se financirale s kapitalskimi injekcijami, izvedenimi leta 2014

Scenarij I – Naložbe, ki so se financirale s kapitalskimi injekcijami, izvedenimi leta 2014	V mio. EUR
Diskontna stopnja (1)	[…] %
Neto sedanja vrednost denarnih tokov Σ družbe FLH 2006–2055	[…]
Neto sedanja vrednost priglašenih naložbenih ukrepov M1–M16.2 (vključno s stroški, ki spadajo v pristojnost javne politike)	189,4
Neto sedanja vrednost vrzeli v financiranju	166,9
Intenzivnost pomoči (2)	88,1 %

(1) Diskontna stopnja se je določila na podlagi modela ocenjevanja dolgoročnih sredstev: re = rf + ßi (MRP)
Rf = stopnja donosa netvegane naložbe = […] % na dan 30.12.2005
ßi = faktor beta = […] na dan 1.1.2006
MRP = tržna premija za tveganje pred davki = […] % na dan 1.1.2006.

(2) Neto sedanja vrednost vrzeli v financiranju/Neto sedanja vrednost naložb = 166,9 milijonov EUR/189,4 milijonov EUR = 88,10 %.

Preglednica 6

Izračun vrzeli v financiranju – scenarij II – naložbe, ki so se financirale s kapitalskimi injekcijami, izvedenimi sočasno z naložbami

Scenarij II – Naložbe, ki so se financirale s kapitalskimi injekcijami, izvedenimi v času potrebe po financiranju (1)	V mio. EUR
Diskontna stopnja	[…] %
Neto sedanja vrednost denarnih tokov Σ družbe FLH 2006–2055	[…]
Neto sedanja vrednost priglašenih naložbenih ukrepov M1–M16.2 (vključno s stroški, ki spadajo v pristojnost javne politike)	189,4
Neto sedanja vrednost vrzeli v financiranju	142,1
Intenzivnost pomoči (2)	75 %

(1) Časovni okvir naložb je enak časovnemu okviru financiranja s kapitalskimi injekcijami.

(2) Neto sedanja vrednost vrzeli v financiranju/Neto sedanja vrednost naložb = 142,1 milijonov EUR/189,4 milijonov EUR = 75 %.

3.4.6 **Izogibanje nedovoljenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami**

(131) Kar zadeva izogibanje nedovoljenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami, je Nemčija poudarila, da bodo infrastrukturni ukrepi na letališču Leipzig/Halle na splošno pozitivno vplivali ter da ne bodo nedovoljeno vplivali na trgovino in konkurenco med državami članicami. V zvezi s tem je Nemčija navedla, da zadevni infrastrukturni ukrepi niso ekspanzivni in ne vplivajo na obseg prometa. Izpostavila je, da je Komisija že v okviru drugih sklepov potrdila, da ukrepi, ki niso ekspanzivni, ne vplivajo bistveno na konkurenco med letališči.

(132) Nemčija je možne konkurente letališča FLH razdelila v tri glavne kategorije: (i) letališča v bližini letališča Leipzig/Halle, (ii) druga letališča za zračni tovorni promet in (iii) glavna letališča za zračni tovorni promet Unije.

(133) Nemčija je opozorila, da nobeno od letališč v bližini letališča Leipzig/Halle ni specializirano za zračni tovorni promet. Trdila je tudi, da nobeno od letališč, kot so Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt in letališče v Pragi, dejansko ne konkurira letališču Leipzig/Halle. V podporo tej trditvi je navedla, da so geografske razdalje za nekatera od teh letališče prevelike, letališča se nahajajo v različnih gospodarskih regijah, njihova zaledja se precej razlikujejo ali pa so letališča zelo majhna.

(134) Kar zadeva druga nemška letališča za zračni tovorni promet je Nemčija dejala, da je konkurenca letališča Leipzig/Halle omejena, ker glavna vozlišča za zračni tovorni promet v Nemčiji (Frankfurt na Majni, München in Köln/Bonn), ki konkurirajo letališču Leipzig/Halle, niso dovolj zmogljiva ali pa so njihovi nočni leti omejeni.

(135) Po mnenju Nemčije ni bilo prekrivanja konkurence z drugimi letališči za zračni tovorni promet v Uniji, predvsem z letališčem v Bruslju in letališčem Vatry. V zvezi s tem je dejala, da letališče Leipzig/Halle zaradi svoje osrednje lege v središču Evrope oskrbuje tako Zahodno kot Vzhodno Evropo, in da ne letališče v Bruslju ne letališče Vatry ne moreta zagotoviti zadostnega dostopa do čedalje pomembnejših srednje in vzhodnoevropskih trgov. Izpostavila je, da je letališče Vatry zelo majhno in da je bil leta 2010 obseg zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle na primer 80-krat večji od obsega enakega prometa na letališču Vatry. V skladu z njenimi navedbami letališče Vatry tudi nima enako dobrih povezav z železniškim in cestnim omrežjem kot letališče Leipzig/Halle. Glede letališča v Bruslju je trdila, da medtem ko se je obseg zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle v zadnjih letih povečal, se je na letališču v Bruslju v istem obdobju zmanjšal. Dejala je še, da so nočni leti na letališču v Bruslju zelo omejeni in je zato omejena tudi konkurenca.

(136) Nadalje je Nemčija pojasnila, da imajo v nasprotju z mnenjem Komisije vsi možni uporabniki letališča enak in nediskriminacijski dostop do njegove infrastrukture. Dejala je, da posamezni uporabniki letališča niso prejeli nobenih neupravičenih znižanj na podlagi obsega prometa. Po njenem mnenju je vprašanje enakega in nediskriminacijskega dostopa do letališča Komisija obravnavala že v predhodnem sklepu o financiranju letališča Leipzig/Halle ([27]).

(137) Zato Nemčija meni, da se državna pomoč, če ta obstaja, lahko šteje za združljivo z notranjim trgom.

4. **PRIPOMBE TRETJIH OSEB**

4.1 DRUŽBA MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Družba MFAG je 26. oktobra 2011 skupaj z družbo FLH predložila pripombe glede sklepa o začetku postopka. Pripombe družbe MFAG so na splošno skladne s pripombami Nemčije.

4.1.1 **Pojem gospodarske dejavnosti in pristojnost javne politike**

(139) Družba MFAG je dejala, da gradnja infrastrukture na letališču Leipzig/Halle ne pomeni gospodarske dejavnosti. Zato po njenem mnenju zadevno financiranje ne spada na področje uporabe člena 107(1) Pogodbe. V zvezi s tem je navedla, da zasebni vlagatelj ne bi izvedel zadevnih ukrepov ne prej ne pozneje. Zato je družba MFAG dejala, da za letališko infrastrukturo ni trga. V tem smislu je še dodala, da letališča ne morejo sama financirati svojih infrastrukturnih naložb. Izrazila je zaskrbljenost, da bo uporaba pravil o državni pomoči za letališko infrastrukturo vodila v zmanjšanje naložb v tako infrastrukturo.

(140) Poleg tega je družba MFAG dejala še, da je bilo letališče Leipzig/Halle zgrajeno v javnem interesu in da se preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ne uporablja za financiranje letališke infrastrukture. V zvezi s tem je navedla, da v Uniji ni niti enega primera, ko bi zasebni vlagatelj zgradil letališče ali znatno prispeval k njegovemu razvoju z lastnimi sredstvi. Zato mora po njenem mnenju Komisija namesto uporabe preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu oceniti, ali je dostop do infrastrukture odprt in nediskriminacijski za vse njene uporabnike. Nadalje je dejala, da letališče Leipzig/Halle zagotavlja tak dostop. Zato po njenem mnenju infrastrukturni ukrepi niso temeljili na poslovnem načrtu ali dolgoročnih možnostih donosnosti.

([27]) Odločba 2008/948/ES.

(141) Nadalje je družba MFAG pojasnila še, da je gradnja letališča prispevala k doseganju ciljev regionalne politike in podpori gospodarsko manj razvite regije. Poudarila je, da je to državna obveznost, ki je zasebni vlagatelji ne morejo izpolniti, in se zato ne more oceniti v okviru pravil o državni pomoči.

(142) Družba MFAG je trdila tudi, da četudi – *quod non* – financiranje infrastrukture na splošno predstavlja gospodarsko dejavnost, zadevni ukrepi spadajo v pristojnost javne politike in zato ne pomenijo državne pomoči.

(143) Glede dejavnosti v pristojnosti javne politike je družba MFAG dejala, da mora Komisija razločevati med zaščito zračnega prevoza pred zunanjimi grožnjami, zaščito zračnega prometa pred operativnimi tveganji in zaščito tretjih oseb pred operativnimi tveganji zračnega prometa. V zvezi s tem je dejala, da bi se moralo šteti, da zaščita pred operativnimi tveganji in zaščita pravic tretjih oseb spadata v pristojnost javne politike. Trdila je, da je Komisija v svoji praksi odločanja štela, da ukrepi na področjih protipožarne zaščite, zračne plovbe in nadzora zračnega prometa, zlasti Nemške meteorološke službe (Deutscher Wetterdienst) in Nemške zračne plovbe (Deutsche Flugsicherung) spadajo v pristojnost javne politike.

4.1.2 **Skladnost posojil delničarjev družbe FLH s trgom**

(144) Družba MFAG je menila, da so bila posojila delničarjev odobrena po tržnih pogojih. Dejala je, da bi bilo treba upoštevati bonitetne ocene, ki jih je družba MFAG prejela od bank Nord LB in Deutsche Kreditbank AG. V zvezi s tem je pojasnila, da sta navedeni banki družbi MFAG in FLH uvrstili v bonitetno kategorijo […] s […]-odstotno povprečno verjetnostjo neplačila. Pojasnila je tudi, da je bonitetna kategorija […] primerljiva z zunanjimi bonitetnimi kategorijami agencij Standard&Poor's, ki znaša od […] do […], Moody's, ki znaša od […] do […] in Fitch, ki znaša od […] do […].

(145) Poleg tega je družba MFAG dejala, da so tudi posojila delničarjev družbe FLH zelo dobro zavarovana s premoženjem. Nadalje je pojasnila, da se bodo ta posojila uporabila za financiranje trajnostnih infrastrukturnih naložb. Pojasnila je še, da sredstva družbe FLH niso zavarovana s hipoteko na nepremičnini („Grundpfandrechte"). Zato bi bilo po njenem mnenju glede na zelo dobro bonitetno oceno in visoko stopnjo zavarovanja s premoženjem dodatek za tveganje določiti na največ […] bazičnih točk.

(146) Ker so dodatki za tveganje družbe FLH določeni med […] in […] bazičnih točk, družba MFAG meni, da so posojila odobrena po tržnih pogojih in brez državne pomoči.

4.1.3 **Združljivost pomoči**

(147) Po mnenju družbe MFAG bi bile kapitalske injekcije v vsakem primeru združljive z notranjim trgom.

(148) Dejala je, da letališče Leipzig/Halle znatno pozitivno vpliva na zaposlovanje v regiji, saj je na letališču neposredno zaposlenih 5 100 ljudi (vključno z zaposlenimi v družbi MFAG, pri letalskih prevoznikih, v restavracijah, podjetjih, ki se ukvarjajo s pripravo in dostavo hrane, javnih organih in drugih podjetjih), 8 100 pa jih je zaposlenih posredno.

(149) Družba MFAG je poudarila tudi, da ima letališče Leipzig/Halle zaradi majhnih zmogljivosti in omejitev nočnih letov na drugih letališčih (kot so Frankfurt na Majni, München, Berlin, Düsseldorf in Hamburg), pomembno vlogo pri razbremenitvi teh nemških letališč in posledično prispeva k varni oskrbi v celotni Nemčiji.

(150) Glede nediskriminacijske narave letaliških pristojbin je družba MFAG dejala, da seznam letaliških pristojbin na letališču Leipzig/Halle ni oblikovan v korist samo enemu letalskemu prevozniku, ampak se vsem letalskim prevoznikom zaračunavajo enake pristajalne pristojbine. Zato je po njenih navedbah vsem letalskim prevoznikom zagotovljena enaka in nediskriminacijska uporaba infrastrukture.

(151) Kar zadeva potrebo po pomoči in njen spodbujevalni učinek, je družba MFAG dejala, da se ukrepi ne bi izvedli brez posojil delničarjev ali kapitalskih injekcij. Navedla je, da skupni znesek naložb, ki znaša 225,6 milijona EUR, predstavlja dva- ali trikraten povprečni promet družbe MFAG in več kot petkraten povprečni letni promet družbe FLH v obdobju odločanja o infrastrukturnih projektih. Po njenem mnenju dejstvo, da so se ukrepi delno že izvedli, ne izključuje prisotnosti spodbujevalnega učinka, ker so bili ti ukrepi izvedeni šele po prejetju jamstev za financiranje in odločitvah javnih delničarjev, ki so prav tako zagotovili premostitveno posojilo prek posojil delničarjev.

(152) Družba MFAG je dejala, da zadevni ukrepi niso negativno izkrivljali konkurence. Menila je tudi, da niso negativno vplivali na letališče v Bruslju ali letališče Vatry. Po njenem mnenju je letališče v Bruslju oškodovano zaradi omejitev nočnih letov, zaradi česar se je družba DHL odločila, da se dolgoročno preseli na letališče Leipzig/Halle. Kar zadeva letališče Vatry, je družba MFAG dejala, da je po navedbah medijev zračni tovorni promet na tem letališču zelo omejen (letališče opravi samo približno 5 do 6 letov na teden).

4.2 DRUŽBA ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (V NADALJNJEM BESEDILU: DRUŽBA ADV)

(153) Družba ADV je svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka poslala 27. oktobra 2011. Te so povsem v skladu s pripombami družbe MFAG. Družba ADV je izpostavila, da je letališče Leipzig/Halle pomembno za regionalni razvoj.

4.3 DRUŽBA DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (V NADALJNJEM BESEDILU: DRUŽBA DFS)

(154) Družba DFS je svoje pripombe predložila z dopisom z dne 28. oktobra 2011.

(155) Dejala je, da infrastrukturni projekti M3–M8 in M10 (glej preglednico 2) prispevajo k varnemu in nemotenemu upravljanju zračnega prometa na letališču Leipzig/Halle. V zvezi s tem je dejala, da ukrep M3 prispeva k zmanjšanju pritiska na vozne steze in kotalne mostove, ukrep M5 je nujno potreben za zagotovitev nemotene vožnje zrakoplovov po tleh v južnem delu letališča, ukrep M8 pa je podlaga za reševanje v zraku in operacije v nujnih primerih. Dejala je tudi, da bo ukrep M10 v skladu s členom 29b(2) Akta o zračnem prometu (*Luftverkehrsgesetz*) (v nadaljnjem besedilu: akt o zračnem prometu LuftVG) prispeval k prizadevanjem družbe DFS, da se javnost zaščiti pred neupravičenim hrupom.

4.4 DELNIČAR DRUŽB MFAG ALI/IN FLH

4.4.1 **Okrožje Nordsachsen**

(156) Okrožje Nordsachsen je svoje pripombe predložilo z dopisom z dne 27. oktobra 2011.

(157) Navedlo je, da je letališče pomembna spodbuda za gospodarski razvoj in zaposlovanje v regiji. Poleg tega je izpostavilo, da letališče zaradi zgodovinskih razlogov bolj potrebuje nadaljnje naložbe kot druga nemška letališča. Dejalo je, da bi bilo pojem dejavnosti, ki spadajo v pristojnost javne politike, treba razlagati širše.

(158) Okrožje Nordsachsen je trdilo tudi, da letališke pristojbine ne zadoščajo za financiranje potrebnih naložb. Po njegovem mnenju so imele načrtovane kapitalske injekcije spodbujevalni učinek. Zaključilo je, da brez financiranja letališče ne bi moglo izvesti infrastrukturnega projekta.

4.4.2 **Mesto Dresden**

(159) Mesto Dresden, ki je manjšinski delničar v družbi MFAG, je svoje pripombe predložilo dne 28. oktobra 2011. Te so bile povsem v skladu s pripombami družbe MFAG in okrožja Nordsachsen.

(160) Mesto Dresden je dejalo, da je letališče najpomembnejši delodajalec v regiji, ki neposredno zaposluje 5 100 ljudi. Zato je poudarilo, da letališče predstavlja veliko gospodarsko spodbudo za regijo. Trdilo je tudi, da ima letališče Leipzig/Halle zaradi dovoljenja za opravljanje nočnih letov pomembno vlogo pri zmanjšanju obremenjenosti drugih nemških letališč.

(161) Mesto Dresden je dejalo, da se stroški naložb v letališko infrastrukturo ne morejo v celoti financirati z letališkimi pristojbinami, ki jih plačujejo uporabniki letališča. Dejalo je še, da se je v preteklosti razvoj letališč na splošno financiral z javnimi sredstvi. Po njegovem mnenju v Nemčiji upravljavci letališč ne določajo svobodno letaliških pristojbin, ampak jih morajo uradno odobriti javni organi.

(162) Mesto Dresden je dejalo tudi, da infrastrukturni ukrepi na letališču Leipzig/Hall ne vplivajo nedovoljeno na notranji trg, ker vsa konkurenčna nemška in tuja letališča skoraj v celoti izkoriščajo svoje zmogljivosti, medtem ko letališče Vatry komaj obratuje.

4.4.3 **Mesto Leipzig**

(163) Komisija je 28. oktobra 2011 prejela pripombe mesta Leipzig, ki je delničar družbe MFAG. Te so bile povsem v skladu s pripombami mesta Dresden in družbe MFAG.

4.5 ŠPEDITERJI ZRAČNEGA TOVORA IN DRUŽBE ZA DOSTAVO HITRIH POŠILJK

4.5.1 **Družba European Air Transport Leipzig (v nadaljnjem besedilu: družba EAT)**

(164) Družba EAT s sedežem na letališču Leipzig/Halle je svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka predložila 27. oktobra 2011. Pojasnila je, da je 100-odstotna hčerinska družba družbe Deutsche Post AG in letališče Leipzig/Halle uporablja za svoje glavno vozlišče.

(165) Družba EAT je trdila, da je, kolikor ji je znano, vsem možnim uporabnikom infrastrukture dostop do nje zagotovljen na enak in nediskriminacijski način. Pojasnila je tudi, da to zagotavlja predvsem pregleden sistem oblikovanja cen, ki velja za vse uporabnike.

4.5.2 **Družba Lufthansa Cargo**

(166) Družba Lufthansa Cargo je svoje pripombe predložila 26. oktobra 2011. Te so povsem v skladu s pripombami družbe EAT. Potrdila je, da je vsem možnim uporabnikom letališča dostop do njega zagotovljen na enak in nediskriminacijski način.

4.5.3 **Družba Emons Spedition**

(167) Družba Emons Spedition je svoje pripombe predložila 18. oktobra 2011. Te so povsem v skladu s pripombami družbe EAT. Poudarila je, da je javno financiranje izboljšav letališke infrastrukture bistveno za letališča in njihove uporabnike.

4.5.4 **Družba Spero Logistics Europe**

(168) Družba Spero Logistics Europe je svoje pripombe predložila 28. oktobra 2011. Te so povsem v skladu s pripombami družb EAT in Emons Spedition.

(169) Družba Spero je dejala še, da je dovoljenje za opravljanje nočnih letov še zlasti pomembno za zračni tovorni promet. Pojasnila je, da se je zaradi geografske lege letališča Leipzig/Halle (v središču Evrope, kar omogoča dostop do največjega evropskega trga in krajši čas letenja v Azijo) odločila, da bo svoje operacije opravljala tam.

4.5.5 **Zveza Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (v nadaljnjem besedilu: Nemško-ruska gospodarska zveza)**

(170) Nemško-ruska gospodarska zveza je svoje pripombe predložila 25. oktobra 2011, v katerih je navedla, da je razvoj letališča bistven za gospodarsko rast v regiji.

(171) Dejala je, da je letališče Leipzig/Halle pomembno v okviru projekta SALIS (Strateška vmesna rešitev za zračni transport), ki je bil uveden za poseben prevoz, potreben za izvajanje Natovih operacij v Afganistanu. Trdila je, da so pogoji za izvajanje tega projekta zdaj na voljo samo v Leipzigu. Pojasnila je tudi, da to še zlasti zadeva varnostne zahteve v okviru Natovih direktiv, operativno licenco za 24-urno obratovanje, vzletno-pristajalne steze dolžine 3 000 metrov, zadostna območja za skladiščenje in nakladanje ter zmogljivost za tehnično vzdrževanje ruskega zrakoplova, uporabljenega v projektu SALIS.

4.5.6 **Drugi špediterji tovora in združenja**

(172) Komisija je pripombe prejela tudi od družb Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic in Volga-Dnepr. Te so bile povsem v skladu s pripombami družbe EAT, saj je bil v njih poudarjen pomen letališča Leipzig/Halle za regionalni razvoj in dostopnost.

4.6 LETALSKI PREVOZNIKI POTNIKOV IN TURISTIČNA ZDRUŽENJA

4.6.1 **Družba Germanwings**

(173) Družba Germanwings, hčerinska družba družbe Deutsche Lufthansa AG, je svoje pripombe predložila 26. oktobra 2011.

(174) Družba Germanwings je dejala, da se gradnja in razvoj letališke infrastrukture ne moreta v celoti financirati iz letaliških pristojbin. Pojasnila je, da se zelo velik delež ukrepov, določenih v sklepu o začetku postopka, nanaša na ukrepe za varnost v zraku ali ukrepe o izvajanju varnostnih predpisov. Dejala je tudi, da ti ukrepi ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči.

(175) Družba Germanwings je poudarila, da bi Komisija morala upoštevati posebne okoliščine letališča Leipzig/Halle in zaostanek pri naložbah v letališko infrastrukturo, ki je posledica ponovne združitve Nemčije.

(176) Nadalje je dejala, da je infrastruktura letališča Leipzig/Halle na voljo vsem možnim uporabnikov brez diskriminacije oziroma da *de facto* ne daje prednosti posameznemu letalskemu prevozniku.

4.6.2 **Drugi letalski prevozniki in turistična združenja**

(177) Komisija je prejela pripombe tudi od družb Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband in Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Te so bile povsem v skladu s pripombami družbe Germanwings.

4.7 PODJETJA V BLIŽINI LETALIŠČA IN ZDRUŽENJA

4.7.1 **Podjetje BMW Werk Leipzig (v nadaljnjem besedilu: podjetje BMW)**

(178) Podjetje BMW je svoje pripombe predložilo z dopisom z dne 27. oktobra 2011.

(179) Podjetje BMW je dejalo, da je letališče Leipzig/Halle pomembno za lokalno industrijo in ima pozitivne zunanje učinke na regijo in na ustanovljena podjetja. Dejalo je tudi, da bi morala Komisija upoštevati zaostanek pri naložbah v letališče Leipzig/Halle, ki je nastal pred ponovno združitvijo Nemčije. Glede na pomen letališča za regijo podjetje BWM meni, da bi bilo treba javno financiranje šteti za združljivo.

4.7.2 **Podjetje EADS Elbe Flugzeugwerke (v nadaljnjem besedilu: podjetje EADS)**

(180) Podjetje EADS je svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka predložilo z dopisom z dne 27. oktobra 2011.

(181) Izpostavilo je, da je letališče Leipzig/Halle zelo pomembno za gospodarstvo regije in je bilo ključni dejavnik pri odločitvi podjetja EADS, da bo ustanovilo hčerinsko družbo v tej regiji.

4.7.3 **Podjetje European Energy Exchange AG (v nadaljnjem besedilu: podjetje EEX)**

(182) Podjetje za trženje energije EEX s sedežem v Leipzigu je svoje pripombe predložilo 27. oktobra 2011.

(183) Podjetje EEX je trdilo, da je letališče Leipzig/Halle zelo pomembno za regijo in za zaposlene v podjetju EEX. Dejalo je tudi, da ne vidi nobene možnosti, da bi se letališče FLH nadomestilo z drugimi alternativnimi evropskimi letališči.

4.7.4 **Zbornica Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (v nadaljnjem besedilu: trgovinska in industrijska zbornica Halle-Dessau)**

(184) Trgovinska in industrijska zbornica Halle-Dessau je svoje pripombe predložila 26. oktobra 2014.

(185) Trgovinska in industrijska zbornica Halle-Dessau je dejala, da konkurenca na letalskem trgu Unije ustvarja pozitivne soodvisnosti. V zvezi s tem je trdila, da infrastrukturne izboljšave na eni lokaciji pozitivno vplivajo na druga letališča. V tem smislu je dejala še, da infrastrukturni program na letališču Leipzig/Halle pretežno pozitivno vpliva na omrežje. Po njenem mnenju je treba upoštevati regijsko strukturno pomanjkljivost in zaostanek pri naložbah v Vzhodni Nemčiji. Zaključila je, da si obsežnih nadaljnjih naložb s strani zasebnega sektorja brez začetne javne naložbe ni mogoče predstavljati.

4.7.5 **Druga združenja**

(186) Komisija je pripombe prejela tudi od združenj Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland, in Leipziger Messe. Te so bile povsem v skladu s pripombami podjetij BMW in EADS.

4.8 POBUDA PREBIVALCEV MESTA SCHKEUDITZ ZA ODPRAVO HRUPA

(187) Prebivalci mesta Schkeuditz so v okviru pobude za odpravo hrupa svoje pripombe predložili 24. avgusta 2011.

(188) Prebivalci mesta Schkeuditz so dejali, da so njihovi člani opazili, da južno vzletno-pristajalno stezo uporablja skoraj izključno družba DHL. Po njihovem mnenju je navedena družba skoraj edini uporabnik te steze in jugovzhodnega območja letališča. Pojasnili so, da glede na intenzivno uporabo infrastrukture s strani družbe DHL ni mogoče domnevati, da se naložbe nanašajo na potniški promet.

5. **PRIPOMBE NEMČIJE GLEDE PRIPOMB TRETJIH OSEB**

(189) Nemčija je v svojih pripombah uvodoma navedla, da je 34 tretjih oseb v svojih pripombah podprlo izvajanje priglašenih ukrepov.

(190) Nemčija je dejala, da pripombe tretjih oseb potrjujejo njeno mnenje, da spadajo zadevni infrastrukturni ukrepi v pristojnost javne politike. V tem smislu je izpostavila mnenje družbe DFS, da ukrepi M3–M8 in M10 pomenijo ukrepe, izvedene v okviru vladnih odgovornosti. Poudarila je tudi, da številne tretje osebe trdijo, da pravila o državni pomoči ne veljajo za zadevne ukrepe.

(191) Nadalje je Nemčija izpostavila, da pripombe jasno kažejo, da je javno financiranje v skladu z merili iz člena 107(3) Pogodbe. Dejala je, da so zlasti mesta, lokalni organi, trgovinske zbornice in podjetja, ki se nahajajo v tej regiji, poudarili gospodarski in regionalni pomen letališča. Zato po njenem mnenju ni dvoma, da sta gradnja in upravljanje letališča v skladu z jasno opredeljenim ciljem skupnega interesa. Poleg tega je trdila, da pripombe tretjih oseb potrjujejo tudi potrebo po javnem financiranju in njegovo sorazmernost.

(192) Kar zadeva možen nedovoljen negativni vpliv na konkurenco in trgovino, je Nemčija izpostavila, da letališče Vatry in letališče v Bruslju nista predložila pripomb glede sklepa o začetku postopka. Po njenem mnenju to kaže, da zadevni ukrepi niso negativno vplivali nanju. Izpostavila je, da je so to mnenje podprle tudi druge tretje osebe, kot so družbe Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings in Jade Cargo. Nadalje je dejala, da so družbe Alltours, Deutscher Reise Verband, Baring in Aircargo Club Deutschland navedle tudi, da med letališčem Leipzig/Halle in letališči v Bruslju ali Vatry ni prekrivanja konkurence glede njihovih zaledij.

(193) Glede zahteve o enakem in nediskriminacijskem dostopu do letališča je Nemčija izpostavila, da pripombe tretjih oseb potrjujejo, da so letališke pristojbine določene na nediskriminacijski način.

6. **OCENA**

(194) Na podlagi člena 107(1) Pogodbe je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršnakoli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(195) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Zato morajo zadevni ukrepi izpolnjevati naslednje pogoje, da se določi, ali pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe:

(a) dodeli jih država ali se financirajo iz državnih sredstev;

(b) dajejo prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco;

(d) prizadenejo trgovino med državami članicami.

6.1 POJEM PODJETJA IN GOSPODARSKA DEJAVNOST

6.1.1 **Pojem podjetja**

(196) Kar zadeva obstoj državne pomoči, je treba najprej določiti, ali upravičenec opravlja gospodarsko dejavnost in se zato lahko šteje za podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe ([28]).

([28]) Glej zadevo C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, in zadeve C180/98 do 184/98, Pavlov, Recueil 2000, str. I-6451.

(197) V zvezi s tem je Nemčija navedla, da se pojem „podjetje“ v smislu člena 107(1) Pogodbe ne uporablja za letališča, vsaj ne pri financiranju regionalne letališke infrastrukture. Po njenem mnenju gradnja take infrastrukture ni gospodarska dejavnost, ampak splošen ukrep za doseganje ciljev prometne, gospodarske in regionalne politike. Nemčija je izjavila tudi, da gradnja letališke infrastrukture ne pomeni gospodarske dejavnosti, ker se zasebni sektor navedene dejavnosti ne bi lotil sam. V zvezi s tem je dejala tudi, da so fiksni stroški letališča, namenjeni infrastrukturi, opremi in upravljanju, višji od povprečja. Zato svobodno delovanje letališč omejujejo stroge pravne obveznosti in pogoji. Nadalje je menila, da sklicevanja na sodbi v zadevah Aéroports de Paris in Flughafen Leipzig/Halle niso pomembna za zadevne ukrepe. Glede sodbe v zadevi Aéroports de Paris je navedla, da slednja ne obravnava gradnje letališke infrastrukture, ampak obratovanje letališča. Dodala je, da navedena sodba ne vsebuje razlage pojma „podjetja“ v smislu člena 107(1) Pogodbe, ampak zadeva kršitev prepovedi zlorabe prevladujočega položaja v smislu člena 102 Pogodbe. Glede sodbe Splošnega sodišča v zadevi Flughafen Leipzig/Halle je menila, da ta v sodni praksi nikakor ne vpliva kot precedens, ker je zoper nje mogoča pritožba.

(198) V zvezi s pojmom „podjetje“ je treba izpostaviti, da je Sodišče dosledno opredelilo podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status ali lastništvo in način financiranja ([29]). Kakršna koli dejavnost, v okviru katere se na trgu ponujajo blago in storitve, je gospodarska dejavnost ([30]). Gospodarska narava dejavnosti kot take ni odvisna od tega, ali dejavnost ustvarja dobiček ([31]).

(199) Sodišče je v zadevi Aéroports de Paris ([32]) trdilo, da upravljanje letališča, ki zajema ponudbo letaliških storitev letalskim prevoznikom in drugim ponudnikom storitev, prav tako pomeni gospodarsko dejavnost. Splošno sodišče je v svoji sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle ([33]) pojasnilo, da je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, katere neločljiv del je gradnja letališke infrastrukture.

(200) Komisija opozarja, da je Splošno sodišče v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle razsodilo, da se uporaba pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture od leta 2000 ne more več izključiti ([34]). Zato se od datuma sodbe v zadevi Aéroports de Paris (12. decembra 2000) šteje, da upravljanje in gradnja letališke infrastrukture spadata na področje nadzora državne pomoči.

(201) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle razsodilo tudi, da ni pomembno, ali se je letališka infrastruktura zgradila ali razširila z namenom, da se dosežejo cilji regionalne, gospodarske ali prometne politike. Po uveljavljeni sodni praksi ni pomembno, katerim ciljem sledijo določeni ukrepi, ampak prej, kakšni so njihovi vplivi ([35]).

(202) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle potrdilo tudi, da na obstoj trga za letališko infrastrukturo kaže tudi dejstvo, da je letališče Leipzig Halle konkuriralo z drugimi regionalnimi letališči, zlasti z letališčema Vatry (v Franciji) in letališčem v Bruslju (Belgija), da bi postalo evropsko vozlišče za zračni tovorni promet družbe DHL.

([29]) Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), del 2.1, in z njim povezano sodno prakso, zlasti združeni zadevi C-180/98 do C-184/98, Pavlov in drugi, Recueil 2000, str. I-6451, in tudi zadevo C-222/04, Cassa di Risparmio di Firenze in drugi, ZOdl. 2006, str. I-289; zadevo C-205/03, P *FENIN proti Komisiji*, ZOdl. 2006, str. I-6295, in zadevo C-49/07, MOTOE, ZOdl. 2008, str. I-4863.

([30]) Zadeva 118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točka 7; zadeva C-35/96, Komisija proti Italiji, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; Pavlov in drugi, točka 75.

([31]) Združeni zadevi 209/78 do 215/78 in 218/78, Van Landewyck, Recueil 1980, str. 3125, točka 88; zadeva C-244/94, FFSA in drugi, Recueil 1995, str. I-4013, točka 21; zadeva C-49/07, MOTOE, ZOdl. 2008, str. I-4863, točki 27 in 28.

([32]) Zadeva T-128/98, Aéroports de Paris proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3929, ki je bila potrjena s sodbo v zadevi C-82/01, Recueil 2002, str. I-9297, točke 75–79.

([33]) Združeni zadevi T-443/08 in T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH proti Komisiji (sodba v zadevi Flughafen Leipzig-Halle), ZOdl. 2011, str. II-1311, zlasti točki 93 in 94, ki je bila potrjena s sodbo v zadevi C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen AG in Flughafen Leipzig Halle GmbH proti Komisiji, ZOdl. 2012, še ni objavljena.

([34]) Glej sodbo v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točka 106.

([35]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, od točke 102 naprej.

(203) V skladu s sodno prakso je treba prav tako upoštevati, da ni razloga, da se gradnja ali širitev infrastrukture ločita od njene nadaljnje uporabe ([36]), da bi se v okviru javnega financiranja infrastrukturnih razvojnih ukrepov ocenila gospodarska narava dejavnosti upravljavca letališča.

(204) Splošno sodišče je v sodbi v zadevi Flughafen Leipzig/Halle razsodilo tudi naslednje: „[v]zletne in pristajalne steze so namreč ključni dejavnik gospodarskih dejavnosti, ki jih opravlja upravljavec letališča. Tako gradnja vzletnih in pristajalnih stez omogoča letališču, da opravlja svojo glavno gospodarsko dejavnost ali, kadar gre za gradnjo dodatne steze ali za širitev sedanje steze, da to dejavnost razvija."

(205) Komisija na podlagi sodne prakse iz uvodnih izjav 196 in 204 ugotavlja, da bo infrastrukturo, ki je predmet tega sklepa, na komercialni podlagi neposredno upravljal upravljavec letališča, tj. družba FLH, ali pa se bo z njo posredno spodbudilo in omogočilo komercialno upravljanje letališča kot celote.

(206) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da mora po nemškem zakonu, zlasti […], pristojbine določiti upravljavec letališča in jih predložiti v odobritev Zveznemu ministrstvu za promet. Komisija poudarja, da letališke pristojbine določajo upravljavci letališča v okviru regulativnih omejitev, da se preprečijo nedovoljena diskriminacija med uporabniki letališč in možne zlorabe prevladujočega položaja s strani upravljavca letališča. Vendar meni, da to upravljavcem letališča ne preprečuje, da pri določanju letaliških pristojbin upoštevajo potrebne naložbe in njihove stroške. To še zlasti potrjujeta zahtevi […] in […] z dne […].

(207) Komisija nadalje ugotavlja, da se bo z gradnjo in razvojem infrastrukture, ki sta predmet tega sklepa, družbi FLH, ki upravlja letališče Leipzig/Halle, omogočilo, da poveča svoje zmogljivosti in gospodarsko dejavnost. Družba FLH, ki je upravljavka letališča, zagotavlja letališke storitve za denar, ki izhaja zlasti iz letaliških pristojbin in tudi iz drugih prihodkov, povezanih z izkoriščanjem infrastrukture in zagotavljanjem pomožnih storitev, kot je na primer oddajanje hangarjev v najem, kar se mora obravnavati kot plačilo za zagotovljene storitve.

(208) Zato Komisija meni, da je infrastrukturo iz tega sklepa mogoče izkoriščati v tržne namene. Družba FLH je torej podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.1.2 **Dejavnosti, ki spadajo v pristojnost javne politike**

(209) Vendar niso vse dejavnosti letališča nujno gospodarske ([37]). Ker je razvrščanje nekega subjekta med podjetja vedno povezano s posebno dejavnostjo, je treba razlikovati med dejavnostmi posameznega letališča in določiti, koliko so te dejavnosti gospodarske. Če neko letališče opravlja gospodarske in negospodarske dejavnosti, se šteje za podjetje, samo zaradi prvih.

(210) Sodišče je razsodilo, da dejavnosti, za katere je običajno pristojna država pri izvajanju svojih uradnih pooblastil kot javni organ, niso gospodarske in na splošno ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči ([38]). Dejavnosti, ki se opravljajo na letališču, kot so nadzor zračnega prometa, policija, carinska služba, gasilci, dejavnosti, potrebne za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, in naložbe v infrastrukturo in opremo, potrebne za opravljanje teh dejavnosti, se na splošno štejejo za negospodarske ([39]).

([36]) Zadeva C-205/03P, FENIN proti Komisiji, ZOdl. 2006, str. I-6295, točka 88; in sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točka 95.
([37]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točka 98.
([38]) Zadeva C-118/85, Komisija proti Italiji, Recueil 1987, str. 2599, točki 7 in 8, in zadeva C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Recueil 1988 ECR, str. 2479, točka 18.
([39]) Glej zlasti zadevo C-364/92, SAT/Eurocontrol, Recueil 1994, str. I-43, točka 30, in zadevo C-113/07 P,Selex Sistemi Integrati proti Komisiji, ZOdl. 2009, str. I-2207, točka 71.

(211) Javno financiranje takih negospodarskih dejavnosti ne pomeni državne pomoči, ampak mora biti strogo omejeno na kritje stroškov, ki iz njih izhajajo, in se ne sme uporabiti za financiranje drugih dejavnosti ([40]). Vsakršno nadomestilo javnih organov za stroške, nastale v zvezi z negospodarskimi dejavnostmi, lahko pomeni državno pomoč. Če letališče poleg gospodarskih opravlja tudi negospodarske dejavnosti, se zahteva ločeno stroškovno knjigovodstvo, da se prepreči prenos javnih sredstev med negospodarskimi in gospodarskimi dejavnostmi.

(212) Javno financiranje negospodarskih dejavnosti ne sme voditi v nedovoljeno diskriminacijo med letališči. Po ustaljeni sodni praksi se za prednost šteje, kadar javni organi podjetja razbremenijo za stroške, ki so neločljivo povezani z njihovo gospodarsko dejavnostjo ([41]). Kadar je v okviru danega pravnega reda običajno, da morajo civilna letališča kriti nekatere stroške, povezane z njihovim delovanjem, medtem ko drugim letališčem teh stroškov ni treba kriti, se slednjim zato lahko daje prednost, ne glede na to, ali so ti stroški povezani z dejavnostjo, ki se na splošno šteje za negospodarsko.

(213) Komisija mora zato na podlagi uvodnih izjav 209 in 212 analizirati naravo infrastrukturnih ukrepov iz tega sklepa, ki se izvajajo na letališču Leipzig/Halle.

(214) Nemčija je trdila, da priglašeni ukrepi M1–M11 zadevajo dejavnosti, ki so v pristojnost javne politike, in da je financiranje teh dejavnosti strogo omejeno na obseg stroškov, potrebnih za izvedbo teh ukrepov. Menila je tudi, da ti stroški ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. V zvezi s tem je trdila, da se ukrepi M1–M11 uvrščajo v eno od naslednjih kategorij:

(i) ukrepi za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ([42]) iz nemškega zakona o varnosti letalstva LuftSiG, zlasti člena 8;

(ii) ukrepi v zvezi z operativno varnostjo iz člena 45 Pravilnika o izdaji dovoljenj v zračnem prometu (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*) (v nadaljnjem besedilu: pravilnik o izdaji dovoljenj v zračnem prometu LuftVZO); ali

(iii) ukrepi v zvezi z zaščito tretjih oseb pred operativnimi tveganji zračnega prometa (kot je obremenjevanje s hrupom).

(215) Glede ukrepov, povezanih z operativno varnostjo, Komisija meni, da je zagotavljanje varnih operacij na letališču običajen del gospodarske dejavnosti upravljanja letališča ([43]). V tem smislu je treba opozoriti, da se prav tako ne more šteti, da stroški, povezani z regulativnimi zahtevami in standardi, spadajo v pristojnost javne politike. Komisija je na podlagi podrobnejšega pregleda posameznih dejavnosti in stroškov ugotovila, da ukrepi, katerih namen je zagotoviti varne operacije na letališču, ne pomenijo dejavnosti, ki spadajo v pristojnost javne politike. Vsako podjetje, ki bi želelo delovati na nekem trgu, mora zagotoviti varno infrastrukturo (v primeru letališča so to vzletno-pristajalne steze, vozne steze in letališke ploščadi) in skladnost z regulativnimi standardi.

(216) Komisija v zvezi z vzletno-pristajalnimi stezami, voznimi stezami in letališkimi ploščadmi meni, da gre za bistvene elemente gospodarskih dejavnosti upravljavca letališča. Slednjemu gradnja vzletno-pristajalnih stez, voznih stez in letaliških ploščadi omogoča izvajanje svojih glavnih gospodarskih dejavnosti.

(217) Kar zadeva ukrepe, se v skladu s členom 8 zakona o varnosti letalstva LuftSiG lahko šteje, da nadzor zračnega prometa, meteorološke storitve in gasilci pomenijo dejavnosti, ki spadajo v pristojnost javne politike.

([40]) Zadeva C-343/95, Cali & Figli proti Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, str. I-1547. Odločba Komisije N 309/02 z dne 19. marca 2003, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001, (UL C 148, 25.6.2003, str. 7). Odločba Komisije N 438/02 z dne 16. oktobra 2002, Subvencije pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti (UL C 284, 21.11.2002, str. 2).

([41]) Glej med drugim zadevo C-172/03, Wolfgang Heiser proti Finanzamt Innsbruck, ZOdl. 2005, str. I-01627, točka 36, in sodno prakso, navedeno v sodbi.

([42]) V skladu z Uredbo (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta o z dne 16. decembra 2002 določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva (UL L 355, 30.12.2002, str. 1).

([43]) Sklep Komisije z dne 20. februarja 2014 v zadevi SA.35847 (2012/N) o državni pomoči – Češka – letališče Ostrava, še ni objavljen v UL, uvodna izjava 16.

(218) Glede veljavnega pravnega okvira je Nemčija dejala, da za gasilce ne obstajajo stroga pravna pravila, po katerih bi moral te stroške kriti upravljavec letališča. Komisija ugotavlja, da povračilo stroškov za gasilce spada v pravno pristojnost dežele in da te stroške običajno povrne ustrezni regionalni organi. Ti stroški se povrnejo v znesku, potrebnem za njihovo kritje.

(219) Kar zadeva nadzor zračnega prometa in meteorološke storitve, Komisija ugotavlja, da člen 27(d) in (f) akta o zračnem prometu LuftVG določa, da stroške iz člena 27(c) navedenega akta za nekatera posebna letališča krije država. Letališča so po členu 27(d) in (f) akta o zračnem prometu LuftVG upravičena do kritja stroškov kot „priznana letališča“, če Zvezno ministrstvo za promet prizna potrebo po tem, ki izhaja iz varnostnih razlogov in interesov, povezanih s prometno politiko ([44]). V skladu s členom 27(d) in (f) akta o zračnem prometu LuftVG nemška letališča, ki niso bila priznana, niso upravičena do kritja stroškov in morajo zato načeloma sama kriti stroške, povezane z ukrepi iz člena 27(c) navedenega akta. Ti stroški so neločljivo povezani z upravljanjem letališč. Ker morajo nekatera letališča te stroške kriti sama, druga pa ne, se slednjim lahko daje prednost, čeprav nadzor, ukrepi za varnost v zraku in meteorološke storitve štejejo za negospodarsko dejavnost. Letališče Leipzig/Halle je priznano kot eno takih letališč in je zato v skladu s členom 27(d) in (f) akta o zračnem prometu LuftVG upravičeno do kritja stroškov. Druga letališča morajo te stroške kriti sama. Zato je v skladu s členom 27(d) in (f) akta o zračnem prometu LuftVG letališče Leipzig/Halle s kritjem stroškov, povezanih z nadzorom zračnega prometa, ukrepi za varnost v zraku in meteorološkimi storitvami pridobilo prednost.

(220) Kar zadeva ukrepe iz člena 8 zakona o varnosti letalstva LuftSiG, se zdi, da bi po mnenju Nemčije vse stroške, povezane z ukrepi, predvidenimi v navedenem zakonu, lahko krili ustrezni javni organi. Vendar Komisija ugotavlja, da se po členu 8(3) zakona o varnosti letalstva LuftSiG lahko povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov in objektov, ki so potrebni za izvajanje dejavnosti iz člena 5 navedenega zakona. Vse druge stroške mora kriti upravljavec letališča. Če je javno financiranje, odobreno družbi FHL, slednjo razbremenilo za stroške, ki bi jih morala kriti v skladu s členom 8(3) zakona o varnosti letalstva LuftSiG, se šteje, da tako javno financiranje spada na področje uporabe pravil Unije o državni pomoči. Ne glede na to, ali so ti stroški pravno razvrščeni v pristojnost javne politike ali ne, je bilo dokazano, da jih mora kriti upravljavec letališča v skladu z veljavnim pravnim okvirjem. Kadar te stroške krije država, je upravljavec letališča razbremenjen za stroške, ki bi ga običajno bremenili.

(221) Glede na ugotovitve iz uvodnih izjav 215 in 220 je po mnenju Komisije primerno natančneje opredeliti stroške naložb, ki domnevno spadajo v pristojnost javne politike.

Ukrep M1 (nakup zemljišča, preselitev, zmanjšanje hrupa in načrtovanje ohranjanja okoliške krajine), ukrep M2 (objekt za preskušanje motorjev) in ukrep M10 (dodatno zmanjšanje hrupa)

(222) Nemčija je navedla, da ukrepi M1, M2 in M10 spadajo v pristojnost javne politike, ker je njihov cilj zaščititi tretje osebe pred operativnimi tveganji zračnega prometa, kot je zaščita lastnikov hiš in okolja pred vplivi obremenitve s hrupom.

(223) Komisija meni, da stroški, povezani z ukrepi M1, M2 in M10, pomenijo običajne stroške, ki bi jih moralo podjetje kriti pri gradnji objektov, ki so v skladu z nekaterimi regulativnimi standardi. Poleg tega se ti ukrepi ne morejo ločiti od gospodarske dejavnosti letališča. To še zlasti ponazarja dejstvo, da brez teh ukrepov letališče ne bi smelo izvajati letov ponoči in se ne bi smelo osredotočiti na dejavnost zračnega tovornega prometa v zvezi s sklepom o odobritvi načrtovanja za gradnjo južne vzletno-pristajalne steze na letališču Leipzig/Halle in strategijo njene širitve.

(224) Zato se po mnenju Komisije ne more šteti, da ukrepi M1, M2 in M10 spadajo v pristojnost javne politike.

([44]) Člen 27(d)(1) akta o zračnem prometu LuftVG: „*Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.*“

Ukrepi M3 (vozna steza in kotalni most „E7“), M4 (Podaljšanje severne vzletno-pristajalne steze (stroški načrtovanja), M5 (Očiščenje območja za pripravo na gradnjo vozne steze „Victor“), M6 (Vzporedna vozna steza „Victor“), M12 (Postopek za odobritev načrtovanja južne širitve (vozne steze in letališke ploščadi), M13 (Širitev severne letališke ploščadi), M14 (Širitev vzhodne letališke ploščadi), M15 (Infrastrukturna prilagoditev) in M16 (Dodatni infrastrukturni ukrepi, kot so širitev hangarja na severnem območju ter gradnja novega letalskega terminala in hale za mala letala)

(225) V tem primeru je vzletno-pristajalna steza načrtovana za zagotovitev, da tovorni zrakoplov z visoko največjo vzletno težo lahko vzleti brez omejitev, povezanih z obremenitvijo, medtem ko bi morala širitev letališke ploščadi zagotoviti boljšo razporeditev gibanja letov. Kar zadeva vozne steze, Komisija ugotavlja, da so te z vzletno-pristajalnimi stezami na letališču povezane prek ploščadi, hangarjev, terminalov in druge infrastrukture. Te povezave zrakoplovu omogočajo umik z vzletno-pristajalne steze, na kateri lahko pristane ali vzleti drug zrakoplov. Zato so vozne steze in kotalni mostovi neločljivo povezani z vzletno-pristajalnimi stezami, za katere upravljavec letališča prejme provizije. Poleg tega informacije, ki jih je zagotovila Nemčija, potrjujejo, da so ti ukrepi nujni glede na obseg in pretok prometa. Če se gradnja ne bi izvedla, letališče ne bi imelo koristi od pričakovanega povečanja pretoka prometa ali pa bi bilo treba sedanji obseg pretoka prometa zmanjšati, da bi se zagotovile varne operacije z zrakoplovom. Komisija meni, da to ne nasprotuje dejstvu, da se nekatere vozne steze in kotalni mostovi lahko varno uporabljajo samo za omejen obseg prometa.

(226) V zvezi s tem Komisija opozarja, da so vzletno-pristajalne steze, vozne steze in letališke ploščadi bistveni elementi gospodarskih dejavnosti, ki jih opravlja upravljavec letališča. Gradnja vzletno-pristajalnih stez, voznih stez in letaliških ploščadi upravljavcu letališča tako omogoča izvajanje svoje glavne gospodarske dejavnosti in se ne more ločiti od te gospodarske dejavnosti.

(227) Komisija ugotavlja, da je upravljavec letališča ukrepe M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 in M16 sprejel na komercialni podlagi. Zato gre za infrastrukturo, ki se lahko izkorišča v komercialne namene in se ne more šteti, da spada v pristojnost javne politike.

Ukrep M11 (razvoj javnega dela letališča na jugovzhodnem območju – faza I)

(228) Komisija ugotavlja, da ukrep M11 zajema opremo obstoječih stavb z električno energijo in vodo, naprave za obdelavo odpadnih voda in drenažo za deževnico ter ukrepe za dodatno zmanjšanje hrupa.

(229) Z vidika ocene iz uvodnih izjav 215 in 220 ti ukrepi ne zadevajo dejavnosti, za katere je običajno odgovorna država pri izvajanju svojih uradnih pooblastil kot javni organ. Nasprotno, prispevajo k nadgradnji infrastrukture, ki se uporablja za komercialne namene, in zajemajo gospodarsko dejavnost, zato se ne more šteti, da spadajo v pristojnosti javne politike.

Ukrepa M5 (nova gasilska postaja) in M9 (protipožarna oprema)

(230) Kar zadeva gasilsko postajo in protipožarno opremo, se v skladu z uvodno izjavo 218 za to dejavnost lahko na splošno šteje, da spada v pristojnost javne politike.

(231) V zvezi s pravnim okvirom je Nemčija dejala, da za gasilsko postajo in protipožarno opremo ni pravnih pravil, ki bi strogo določala, da mora te stroške kriti upravljavec letališča. Poleg tega Komisija ugotavlja, da povračilo stroškov za novo gasilsko postajo in protipožarno opremo spada v pravno pristojnost dežele in da po navedbah Nemčije te stroške običajno povrnejo ustrezni regionalni organi. Ti stroški se povrnejo v znesku, potrebnem za njihovo kritje.

(232) Zato se lahko šteje, da stroški za gradnjo nove gasilske postaje in stroški za nakup protipožarne opreme spadajo v pristojnosti javne politike.

Ukrepa M5 (večnamenski hangar) in M9.3 (zimska delovna oprema)

(233) Kar zadeva večnamenski hangar, je Nemčija trdila, da spada v pristojnosti javne politike, ker bi se v nujnih primerih uporabil kot zavetišče za ljudi. Po njenem mnenju tudi stroški gradnje tega hangarja spadajo v pristojnost javne politike, ker se hangar zdaj uporablja za skladiščenje zimske delovne opreme, potrebne za varno upravljanje letališča pozimi.

(234) Komisija v zvezi z gradnjo večnamenskega hangarja na letališču Leipzig/Halle meni, da se ta objekt lahko uporablja za različne namene. Kot izhaja iz uvodne izjave 215, so stroški zimske delovne opreme (ukrep M9.3), ki je potrebna za varno upravljanje letališča, običajni stroški poslovanja in se ne more šteti, da spadajo v pristojnost javne politike. Zato Komisija ugotavlja, da tudi stroški gradnje večnamenskega hangarja ne spadajo v pristojnosti javne politike.

(235) Vendar ta ugotovitev Nemčiji ne preprečuje, da bi letališču v nujnih primerih zaupala posebne naloge, ki spadajo med storitve splošnega gospodarskega pomena.

Ukrep M7 (dodatna območja za odstranjevanje ledu)

(236) Nemčija trdi, da so dodatna območja za odstranjevanje ledu potrebna za varne in pravočasne operacije z zrakoplovom na letališču. Po njenem mnenju je ta območja treba razširiti zaradi čedalje večjega prometa na letališču, da se preprečijo zamude rednih letov. Poleg tega poudarja, da prihodki od storitev odstranjevanja ledu, ki jih zagotavlja letališče, ne krijejo stroškov vzpostavitve infrastrukture.

(237) Prvič, Komisija poudarja, da dejstvo, ali je neka dejavnost donosna ali ne, ni odločujoče pri pojmovanju gospodarske dejavnosti ([45]). Drugič, ugotavlja, da letalski prevozniki plačujejo za storitve odstranjevanja ledu. To so osnovne storitve, ki jih vsako letališče zagotavlja kot del svoje gospodarske dejavnosti. Več takih storitev zagotavlja letališče, več letov lahko vzleta z njega, s čimer lahko letališče poveča svoje prihodke.

(238) Posledično Komisija meni, da so storitve odstranjevanja ledu neločljivo povezane z gospodarskim izkoriščanjem letališča in se ne morejo ločiti od njegove dejavnosti, zato jih je treba šteti za gospodarske dejavnosti.

Ukrep M8 (heliport)

(239) Ukrep zajema gradnjo parkirnega prostora za helikopterje, ki se bo uporabljalo kot izhodiščno mesto samo za storitve reševanja v zraku.

(240) Komisija meni, da gradnja heliporta olajša reševanje v zraku. Zato se lahko šteje, da je zagotovitev heliporta za storitve reševanja pristojnost javne politike. Povračilo mora biti strogo povezano s stroški za te storitve.

Ukrep M9 (dodatni infrastrukturni ukrepi)

(241) Dodatni infrastrukturni ukrepi zajemajo ponovno gradnjo kontrolne točke I, gradnjo funkcionalnega varnostnega objekta, da se izpolnijo potrebe zvezne in regionalne policije, carinske službe, prostora za živali in zunanje ograje (vključno s sistemom digitalnega video nadzora in detektorji gibanja). Po mnenju Nemčije so ti ukrepi potrebni za zaščito civilnega letalstva pred nezakonitim vmešavanjem, zato spadajo na področje uporabe člena 8 zakona o varnosti letalstva LuftSiG.

(242) Kar zadeva ukrepe iz člena 8 zakona o varnosti letalstva LuftSiG, se zdi, da bi po mnenju Nemčije vse stroške, povezane z ukrepi, predvidenimi v navedenem zakonu, lahko krili ustrezni javni organi. Vendar Komisija ugotavlja, da se v skladu s členom 8(3) zakona o varnosti letalstva LuftSiG lahko povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov in objektov, ki so potrebni za izvajanje dejavnosti iz člena 5 navedenega zakona. Vse druge stroške mora kriti upravljavec letališča. Če javno financiranje, odobreno družbi FHL, slednjo razbremeni za stroške, ki bi jih morala kriti v skladu s členom 8(3) zakona o varnosti letalstva LuftSiG, se šteje, da tako javno financiranje spada na področje uporabe pravil Unije o državni pomoči.

(243) Glede stroškov, povezanih z uporabo funkcionalnega varnostnega objekta s strani Nemške meteorološke službe, Komisija ugotavlja, da člen 27(f) akta o zračnem prometu LuftVG določa, da stroške iz člena 27(c) navedenega akta za nekatera letališča krije država. Letališča so po členu 27(f) akta o zračnem prometu LuftVG upravičena do kritja stroškov kot „priznana letališča“, če Zvezno ministrstvo za promet prizna potrebo po tem, ki izhaja iz varnostnih razlogov in interesov, povezanih s prometno politiko. V skladu s členom 27(f) akta o zračnem prometu LuftVG nemška letališča, ki niso bila priznana, niso upravičena do kritja stroškov in morajo zato načeloma sama kriti stroške, povezane z ukrepi iz člena 27(c) navedenega akta. Ti stroški so neločljivo povezani z upravljanjem letališč.

([45]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točka 115.

Ker morajo nekatera letališča te stroške kriti sama, druga pa ne, se slednjim lahko daje prednost, čeprav se Nemška meteorološka služba lahko šteje za negospodarsko dejavnost. Letališče Leipzig/Halle je priznano kot eno takih letališč in je zato v skladu s členom 27(f) akta o zračnem prometu LuftVG upravičeno do kritja stroškov. Druga letališča morajo te stroške kriti sama. Zato se v skladu s členom 27(f) akta o zračnem prometu LuftVG letališču Leipzig/Halle s kritjem stroškov, povezanih z meteorološkimi storitvami, daje prednost.

6.1.3 **Sklepne ugotovitve**

(244) Z vidika ugotovitev iz oddelka 6.1.1 je letališče FLH podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(245) Glede na ugotovitve iz oddelka 6.1.2 se ne more šteti, da financiranje naslednjih ukrepov spada v pristojnost javne politike: M1 (nakup zemljišč, preselitev, zmanjšanje hrupa in načrtovanje ohranjanja okoliške krajine); M2 (objekt za preskušanje motorjev); M3 (vozna pot in kotalni most „E7“); M4 (podaljšanje severne vzletno-pristajalne steze (stroški načrtovanja)); M5 (pravočasno čiščenje območja za gradnjo vozne steze „Victor“), M5 (večnamenski hangar), M6 (vzporedna vozna steza „Victor“), M7 (dodatna območja za odstranjevanje ledu), M9.3 (zimska delovna oprema), M10 (dodatno zmanjšanje hrupa), M11 (razvoj javnega dela letališča na jugovzhodnem območju, faza I); M12 (postopek za odobritev načrtovanja južne širitve (vzletno-pristajalne steze in letališka ploščadi)); M13 (širitev severne letališče ploščadi); M14 (širitev vzhodne letališke ploščadi); M15 (infrastrukturna prilagoditev): in M16 (dodatni infrastrukturni ukrepi, kot so širitev severnega hangarja, gradnja novega letalskega terminala in hale za mala letala). Financiranje teh dejavnosti upravljavcem letališča omogoča izvajanje svoje glavne gospodarske dejavnosti in se ne more ločiti od te dejavnosti.

(246) Kar zadeva ukrep M5 v zvezi z novo gasilsko postajo, ukrep M9 o protipožarni opremi in ukrep M8 v zvezi s heliportom, se po mnenju Komisije lahko šteje, da spadajo v pristojnost javne politike (glej oddelek 6.1.2).

(247) Kar zadeva ukrep M9 glede dodatnih infrastrukturnih ukrepov, kot so ponovna gradnja kontrolne točke I, gradnja funkcionalnega varnostnega objekta, da se izpolnijo potrebe zvezne in regionalne policije, carinske službe, prostora za živali in zunanje ograje (vključno s sistemom digitalnega videonadzora in detektorji gibanja), se po mnenju Komisije lahko šteje, da te dejavnosti spadajo v pristojnost javne politike. Vendar če za te ukrepe uporablja člen 8(3) nemškega zakona o varnosti letalstva LuftSiG, se v skladu s to določbo nemškega zakona lahko povrnejo samo stroški, povezani z zagotavljanjem in vzdrževanjem prostorov, potrebnih za izvajanje navedenih dejavnosti iz člena 5 navedenega zakona. Vse druge stroške mora kriti upravljavec letališča. Če javno financiranje, odobreno družbi FHL, slednjo razbremeni za stroške, ki bi jih morala kriti v skladu s členom 8(3) zakona o varnosti letalstva LuftSiG, se šteje, da ta tako javno financiranje spada na področje uporabe pravil Unije o državni pomoči.

(248) Kar zadeva stroške, povezane z uporabo funkcionalnega varnostnega objekta s strani Nemške meteorološke službe (na katero se nanaša ukrep M9), Komisija iz razlogov, navedenih v uvodni izjavi 243, meni, da se s kritjem stroškov letališča Leipzig/Halle, povezanih z meteorološkimi storitvami iz člena 27(f) akta o zračnem prometu LuftVG, letališču Leipzig/Halle daje prednost, četudi se meteorološke storitve lahko štejejo za negospodarsko dejavnost.

6.2 NARAVA POMOČI POSOJIL DELNIČARJEV V KORIST DRUŽBE FLH

6.2.1 **Odnos med posojili delničarjev in kapitalskimi injekcijami**

(249) Preden se oceni, ali posojila delničarjev v korist družbe FLH pomenijo državno pomoč, je treba določiti, ali se lahko posojila delničarjev in kapitalske injekcije štejejo za dva ločena ukrepa ali za skupni ukrep.

(250) Dokazi kažejo, da se je o obeh operacijah odločalo sočasno v okviru širšega načrta o financiranju infrastrukturnih izboljšav na letališču in da so delničarji družbe FLH nameravali svoja posojila pretvoriti v lastniški kapital. Vendar je Nemčija izjavila, da kapitalske injekcije niso bile odobrene nepreklicno in da družba FLH ni neposredno upravičena do povečanja kapitala.

(251) V teh okoliščinah Komisija meni, da se posojila delničarjev in kapitalske injekcije lahko štejejo za ločena ukrepa.

6.2.2 **Gospodarska prednost**

(252) Da bi Komisija preverila, ali je podjetje imelo koristi od gospodarske prednosti zaradi odobritve posojila po ugodnih pogojih, uporablja merilo „načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu“. Po tem načelu se dolžniški kapital, ki ga družba prejme od države neposredno ali posredno in v okoliščinah, ki so enake običajnim tržnim pogojem, ne bi smel uvrščati v državno pomoč ([46]).

(253) V tem primeru mora Komisija oceniti, ali ima družba FLH zaradi pogojev posojil delničarjev (glej preglednico 3) gospodarsko prednost, ki je upravičeno podjetje ne bi imelo pod normalnimi tržnimi pogoji.

(254) Nemčija meni, da je bilo „načelo posojilodajalca v tržnem gospodarstvu“ spoštovano v celoti, ker so bila posojila delničarjev odobrena po tržnih pogojih. Da bi Nemčija upravičila pogoje zadevnih posojil, primerja pogoje posojil delničarjev s pogoji drugih bank (glej trditve v oddelkih 3.3.1 in 3.3.2).

(255) Da bi Komisija določila, ali je bilo financiranje, ki se ocenjuje, odobreno po ugodnih pogojih, lahko v skladu s svojo prakso odločanja primerja obrestno mero zadevnega posojila z referenčno obrestno mero Komisije, če niso na voljo drugi približki. Referenčna obrestna mera Komisije se določi v skladu z metodo iz sporočila o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008.

(256) Sporočilo o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008 določa metodo za določanje referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj, ki se uporabljajo kot približek za tržno obrestno mero. Vendar ker je referenčna obrestna mera Komisije približek, lahko Komisija, kadar ima na voljo druge kazalnike v primeru posamezne obrestne mere, ki bi jo posojilojemalec lahko dobil na trgu, pri ocenjevanju upošteva te kazalnike.

Bonitetna ocena družbe FLH

(257) Da bi Komisija lahko ocenila pogoje posojil delničarjev, mora najprej oceniti kreditno sposobnost družbe FLH.

(258) Družbe FLH ni ocenila nobena bonitetna agencija. Vendar Nemčija trdi, da bi se zaradi pogodb o prenosu dobička ali izgube, sklenjenih med družbama FLH in MFAG, morala upoštevati bonitetna ocena matičnih družb.

(259) Komisija ugotavlja, da je družba MFAG po nemškem zakonu odgovorna za vsako posojilo, ki ga pridobi družba FLH v času obstoja pogodbe o prenosu dobička in izgub, četudi se ta pogodba pozneje prekliče.

(260) Zato Komisija meni, da bi se moralo šteti, da je bonitetna ocena družbe FLH vsaj taka kot bonitetna ocena njene matične družbe MFAG.

(261) Poleg tega družbe MFAG niso ocenile bonitetne agencije. Kljub temu je Nemčija zagotovila nekaj internih bonitetnih ocen družbe MFAG s strani bank, ki so povzete v preglednici 4.

(262) V skladu z uvodnimi izjavami 257–261 Komisija meni, da ima letališče FLH vsaj najnižjo bonitetno oceno družbe MFAG, tj. […] na bonitetni lestvici agencije Standard & Poor's iz leta 2006 in […] na bonitetni lestvici iste agencije v letih 2007–2012.

Izguba ob neplačilu (ali stopnja zavarovanja s premoženjem):

(263) Če se za zadevna posojila delničarjev lahko šteje, da so dobro zavarovana s premoženjem, bi tržna praksa v takem primeru zahtevala povišanje bonitetne ocene zadevnega dolžniškega instrumenta („bonitetne ocene instrumenta“) za eno stopnjo v primerjavi z bonitetno oceno izdajatelja ([47]). Zato mora Komisija določiti izgubo ob neplačilu ([48]) (LGD) zadevnih posojil delničarjev.

([46]) Sporočilo Komisije državam članicam: uporaba členov 92 in 93 Pogodbe EGS in člena 5 Direktive Komisije 80/723/EGS za javna podjetja v proizvodnem sektorju (UL C 307, 13.11.1993, str. 3, točka 11). To sporočilo obravnava proizvodni sektor, vendar velja tudi za druge gospodarske sektorje. Glej tudi zadevo T-16/96, Cityflyer, Recueil 1998, str. II-757, točka 51.

([47]) Glej npr. analizo agencije Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers (Posodobljen povzetek smernic za znižanje bonitetne ocene obveznic, prednostnih delnic in hibridnih vrednostnih papirjev) (februar 2007).

([48]) Stopnja zavarovanja s premoženjem je lahko izmerjena kot izguba ob neplačilu (LGD), kar je pričakovana izguba v odstotkih izpostavljenosti dolžnika ob upoštevanju izterljivih zneskov od zavarovanja in postopka likvidacije; LGD je tako obratno sorazmerna z veljavnostjo zavarovanj.

(264) Ker so bila posojila načrtovana samo kot kratkoročna premostitvena posojila, se niso zavarovala s premoženjem. Kljub temu je Nemčija trdila, da bi morala biti izguba ob neplačilu vsaj nižja od 30 %, ker vrednost sredstev družbe FLH ([…] milijonov EUR leta 2010), ki niso zastavljena, presega vrednost njegovih obveznosti ([…] milijonov EUR leta 2010).

(265) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da knjigovodska vrednost sredstev ne zadošča, da se oceni likvidacijska vrednost v primeru insolventnosti ali stečaja letališča. V članku, ki ga je junija 2006 objavil Baselski odbor za bančni nadzor, se priporoča, da se za nadrejene terjatve podjetniških obveznic, ki niso zavarovane s priznanim zavarovanjem s premoženjem, upošteva 45-odstotna izguba ob neplačilu ([49]). Zato je v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008 stopnja zavarovanja s premoženjem zadevnih posojil delničarjev „običajna“, izguba ob neplačilu pa v srednji kategoriji (30 % < LGD < 60 %).

(266) Komisija tako ugotavlja, da stopnja zavarovanja s premoženjem ne zadošča za povišanje bonitetne ocene podjetja za eno stopnjo.

Primerjalna analiza pogojev posojil delničarjev družbe FLH s tržnimi približki, ki temeljijo na razmikih zamenjave kreditnega tveganja:

(267) Da bi Komisija lahko ocenila, ali so bila posojila delničarjev družbe FLH v skladu s tržnimi pogoji, je izvedla primerjalno analizo s tržnimi približki, ki temeljijo na razmikih zamenjave kreditnega tveganja.

(268) Komisija v skladu z metodo iz sporočila o referenčnih obrestnih merah iz leta 2008 meni, da se lahko obrestne mere za posojila štejejo za skladne s tržnimi pogoji, kadar so posojila dana po obrestni meri, ki je enaka ali višja od referenčne obrestne mere, izračunane na podlagi naslednje formule:

Referenčna obrestna mera = izhodiščna obrestna mera + dodatek za tveganje + provizija

(269) Izhodiščna obrestna mera predstavlja strošek za banke, ki zagotovijo likvidnost (stroški financiranja). V primeru financiranja s fiksno obrestno mero (tj. kadar je obrestna mera med trajanjem posojila fiksna) je primerno določiti izhodiščno obrestno mero na podlagi cene valutnih zamenjav ([50]) z dospelostjo in valuto, enakima dospelosti in valuti dolga. Dodatek za tveganje predstavlja nadomestilo za posojilodajalca za tveganja, povezana s posebnim dolžniškim financiranjem, zlasti kreditnim tveganjem. Dodatek za tveganje se lahko določi na podlagi ustreznega vzorca razmikov zamenjave kreditnega tveganja ([51]), ki se nanaša na referenčne subjekte (kot so obveznice družbe), ki imajo podobno bonitetno oceno kot posojila za družbo FLH. Za konec se zdi primerno dodati 10–20 bazičnih točk kot približek za bančne provizije, ki jih običajno plačajo družbe ([52]).

(270) Komisija meni, da ukrepi financiranja, ki se ocenjujejo, ne predstavljajo običajnega posojila. Za namene sedanje ocene se domneva, da so posojila zagotovljena kot obnovljiv kredit, ki se vsako leto obnovi skupaj z obrestno mero in pogoji njene uporabe. Zato se domneva, da je dospelost eno leto.

(271) Posojila so odobrena s spremenljivo izhodiščno obrestno mero, pri čemer se kot referenčna obrestna mera upošteva enoletni Euribor. Ocena dodatka za tveganje se lahko opravi na podlagi vzorca o razmikih zamenjave kreditnega tveganja za posamezno zadevno obdobje. Preglednica 7 povzema število meritev (družbe z bonitetno oceno družbe FLH iz vseh industrij, razen finančnih institucij in vlade) in ustrezne razmike zamenjave kreditnega tveganja.

([49]) International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards (Mednarodno približevanje merjenja kapitalske ustreznosti in kapitalskih standardov), ki ga je junija 2006 objavil Baselski odbor za bančni nadzor.

([50]) Cena valutne zamenjave je enakovredna najdaljšemu datumu dospelosti medbančne obrestne mere IBOR. Uporablja se na finančnih trgih kot referenčna obrestna mera za določanje stopnje financiranja.

([51]) Zamenjava kreditnega tveganja je (tržna) pogodba o kreditnem izvedenem finančnem instrumentu, sklenjena med dvema nasprotnima strankama, kupcem zavarovanja in prodajalcem zavarovanja, na podlagi katere se kreditno tveganje osnovnega referenčnega subjekta prenese od kupca zavarovanja na prodajalca zavarovanja. V posameznem obdobju kupec zavarovanja prodajalcu zavarovanja plača premijo, dokler pogodba o zamenjavi kreditnega tveganja ne dospe ali dokler se na strani osnovnega referenčnega subjekta ne zgodi predhodno določen kreditni dogodek (kar je prej). Premija, ki jo v posameznem obdobju plača kupec zavarovanja (izražena kot odstotek ali bazične točke zavarovanega zneska, „osnovni znesek“), se imenuje razmik zamenjave kreditnega tveganja. Razmiki zamenjave kreditnega tveganja se lahko uporabljajo kot podoben približek za ceno kreditnega tveganja.

([52]) Glej npr. analizo agencije Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies* (Ocena stroška kapitala za Nizozemska vodnogospodarska podjetja), 2011 (str. 3), ali podatke agencije Bloomberg o posredniških provizijah za izdajo obveznic. V preostalem delu tega sklepa se bo uporabila provizija v višini 20 bazičnih točk, da se doseže konservativna ocena.

Preglednica 7

Pregled opažanj družb z bonitetno oceno družbe FLH

Datum	Bonitetna ocena	Število opažanj	Kvartil 1 (bazične točke)	Kvartil 2 (bazične točke)	Kvartil 3 (bazične točke)
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) Dodatek za tveganje referenčne obrestne mere se določi na podlagi tehtanega povprečja razmikov zamenjave kreditnega tveganja v drugem kvartilu (glej preglednico 7).

(273) Preglednica 8 vsebuje primerjavo med dejansko obrestno mero, ki se zaračuna za posojila delničarjev, ki se ocenjujejo, in referenčno obrestno mero.

Preglednica 8

Primerjalni pregled dejanske in referenčne obrestne mere družbe FLH

Datum	Dejanska obrestna mera (%)				Referenčna obrestna mera (%)			
	Izhodiščna obrestna mera	Dodatek za tveganje	Provizija	Znesek	Izhodiščna obrestna mera	Dodatek za tveganje	Provizija	Znesek
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) V skladu s tržno prakso mora referenčna obrestna mera, določena na podlagi razmikov zamenjave kreditnega tveganja, upoštevati bančno provizijo, ki znaša približno […] bazičnih točk ([53]). Da se v zadevnem primeru doseže konservativna ocena, se doda bančna provizija v višini […] bazičnih točk.

(275) Komisija meni, da rezultati v preglednici 8 kažejo, da so bila posojila zares v skladu s tržnimi pogoji. V zvezi s tem ugotavlja, da je bila dejanska obrestna mera družbe FLH v vseh letih – razen leta 2009 – višja od referenčne obrestne mere. Vendar se je nižja dejanska obrestna mera leta 2009 izravnala zaradi višjih obrestnih mer v letih 2010–2012, ki je veljala za večja posojila delničarjev.

(276) Poleg tega Komisija ugotavlja, da te rezultate potrjujejo tudi referenčna posojila, ki jih je Nemčija navedla v oddelkih 3.3.1 in 3.3.2.

6.2.3 **Sklepne ugotovitve**

(277) V skladu z ugotovitvami iz oddelkov 6.2.1 in 6.2.2 Komisija meni, da so bila posojila delničarjev družbe FLH odobrena po tržnih pogojih, zato ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

([53]) Glej npr. analizo agencije Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companie (Ocena stroška kapitala za Nizozemska vodnogospodarska podjetja), 2011 (str. 3), ali podatke agencije Bloomberg o posredniških provizijah za izdajo obveznic.

6.3 NARAVA POMOČI KAPITALSKIH INJEKCIJ V KORIST DRUŽBE FLH

6.3.1 **Državna sredstva in odgovornost države**

(278) Da bi zadevni ukrepi pomenili državno pomoč, se morajo financirati z državnimi sredstvi, odločitev o odobritvi ukrepa pa mora biti mogoče pripisati državi.

(279) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, zagotovljeno z državnimi sredstvi, ki jih odobri država sama ali posredniški organ na podlagi pooblastil, ki so mu dodeljena ([54]). Sredstva lokalnih organov so v skladu s členom 107(1) Pogodbe državna sredstva ([55]).

(280) Sodišče je razsodilo tudi, da pri odločanju o tem, ali ukrep pomeni državno pomoč, ni pomembno, ali ga odobri neposredno država ali javni organi ali zasebni subjekti, ki jih ustanovi ali imenuje država za upravljanje ukrepov ([56]).

(281) V tem primeru se bodo ustrezni ukrepi, namreč kapitalske injekcije v korist družbe FLH, delno financirali neposredno iz proračuna lokalnih organov (dežele Saška-Anhalt, svobodne dežele Saške ter ustreznih mest in občin) in delno iz proračuna lokalnih organov, pri čemer bo družba MFAG kot posrednica sredstva posredovala družbi FLH. V tem smislu Komisija ugotavlja, da so sredstva lokalnih organov, posredovana prek družbe MFAG, namenjena za prenos družbi FLH.

(282) Država je tako ves čas neposredno in posredno nadzorovala zadevna sredstva. Zato Komisija meni, da so ustrezni ukrepi financirani z državnimi sredstvi. Odločitev o odobritvi teh državnih sredstev se lahko pripiše tudi javnim organom, ker se je javni delničar družbe FLH strinjal, da bo zagotovil kapitalske injekcije.

6.3.2 **Gospodarska prednost**

(283) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je gospodarska prednost, ki je podjetje ne bi moglo pridobiti po običajnih tržnih pogojih, tj. brez posredovanja države ([57]). Šteje samo vpliv ukrepa na podjetje in ne vzrok ali cilj posredovanja države ([58]). Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države.

(284) Komisija opozarja tudi, da „kapital, ki ga država da neposredno ali posredno na voljo podjetju v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim pogojem, ne more veljati za državno pomoč“ ([59]). Da bi Komisija v tem primeru lahko ocenila, ali je družba FLH zaradi javnega financiranja letališča Leipzig/Halle pridobila prednost, ki je po običajnih tržnih pogojih ne bi pridobila, mora primerjati ravnanje javnih organov, ki zagotavljajo neposredna nepovratna sredstva za naložbe in kapitalske injekcije s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po dolgoročnih možnostih donosnosti ([60]).

(285) V oceni se ne smejo upoštevati pozitivni vplivi na gospodarstvo regije, v kateri se nahaja letališče, ker je sodišče pojasnilo, da je ključno vprašanje v zvezi z uporabo preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu, ali „bi v podobnih okoliščinah zasebni delničar na podlagi predvidljivih možnosti donosa ter ne glede na vse socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital“ ([61]).

(286) V sodbi Stardust Marine je sodišče odločilo, da „[…] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“ ([62]).

([54]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji („Stardust Marine“), Recueil 2002, str. I-4397.
([55]) Združeni zadevi T-267/08 in T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, ZOdl. 2011, nista še objavljeni, točka 108.
([56]) Zadeva 78/76, Steinike & Weinlig proti Nemčiji, Recueil 1977, str. 595, točka 21.
([57]) Zadeva C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) in drugi proti La Poste in drugi, Recueil 1996, str. I-3547, točka 60, in zadeva C-342/96, Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1999, str. I-2459, točka 41.
([58]) Zadeva 173/73, Italijanska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1974, str. 709, točka 13.
([59]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397, točka 69.
([60]) Zadeva C-305/89, Italija proti Komisiji (Alfa Romeo), Recueil 1991], str. I-1603, točka 23; Zadeva T-296/97, Alitalia proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-03871, točka 84.
([61]) Zadeva 40/85, Belgija proti Komisiji, Recueil 1986, str. I-2321.
([62]) Zadeva Stardust Marine, točka 71.

(287) Poleg tega je Sodišče v zadevi EDF odločilo, da „[…] zanašanje na gospodarske ocene, ki so bile izvedene po pridobitvi prednosti, ugotovitve za nazaj o tem, da je bila naložba zadevne države članice dejansko donosna, ali na nadaljnje utemeljitve dejansko izvedenega ukrepa ne zadošča, da se dokaže, da je država članica to odločitev sprejela kot delničar, preden je pridobila prednost ali ob tem, ko jo je pridobila“ ([63]).

(288) Da bi Komisija lahko uporabila preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu, se mora umestiti v čas, ko so bile sprejete posamezne odločitve o zagotovitvi javnih sredstev družbi FLH. Poleg tega mora svojo oceno utemeljiti na informacijah in predpostavkah, ki so jih ustrezni lokalni organi imeli na voljo ob sprejetju odločitve o zadevnih kapitalskih injekcijah.

(289) Nemčija je poudarila tudi, da je infrastruktura nujna za ustvarjanje delovnih mest (5 106 delovnih mest je neposredno odvisnih od letališča). Vendar Komisija ugotavlja, da se pri izvajanju preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu socialni dejavniki in dejavniki regionalne politike ne morejo upoštevati.

(290) Zdi se, da Nemčija v tem posebnem primeru dvomi v uporabnost preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi z infrastrukturnimi in z njo povezanimi naložbami.

(291) Dejala je, da se preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ne more uporabiti za prometno infrastrukturo, ker tam ni primerljivih zasebnih vlagateljev. Po njenem mnenju se zasebni vlagatelji ne zanimajo za letališča, zlasti če so potrebne velike naložbe vanje. V tem smislu je navedla, da bi to pomenilo, da bi se naložbe, ki jih zasebni upravitelji ne bi izvedli, samodejno uvrstile zunaj področja uporabe pravil o državni pomoči.

(292) Komisija se s tem mnenjem ne more strinjati. Preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu ni mogoče izključiti samo zato, ker se zasebni sektor ne bi lotil financiranja letališke infrastrukture. Javni vlagatelj mora kljub težavnemu gospodarskemu položaju ravnati enako racionalno, kot bi v takem položaju ravnal zasebni vlagatelj. V tem smislu Komisija ugotavlja, da je Sodišče Evropske unije v sodni praksi pojasnilo, da naložba v gospodarske dejavnosti, ki jih zasebni vlagatelji, udeleženi v tržnem gospodarstvu, ne bi izvedli, vsebuje elemente državne pomoči ([64]).

(293) Nemčija meni, da delničarji družbe FLH zaradi odločitve, da povečajo lastni kapital letališča in posojila delničarjev pretvorijo v lastniški kapital, niso ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Komisija opozarja, da se je po navedbah Nemčije kapital povečal brez osnovnega poslovnega načrta in brez dolgoročnih možnosti donosnosti.

(294) Kljub povezanim in pomembnim negotovostim glede projekta, kot je dolgoročna narava naložbenega projekta (približno 50 let), ni bil pripravljen ne predhodni poslovni načrt ne izvedena analiza o občutljivosti katere koli osnovne predpostavke o donosnosti. To ni v skladu z vrsto analize, ki bi jo previden vlagatelj opravil pri tako obsežnem projektu.

(295) Na tej podlagi Komisija ugotavlja, da je družba FLH s kapitalskimi injekcijami javnih delničarjev in družbe MFAG pridobila gospodarsko prednost (če nepovratna sredstva za naložbe niso povezana samo z dejavnostmi, ki spadajo v pristojnost javne politike, kot izhaja iz oddelka 6.1.2).

6.3.3 **Selektivnost**

(296) Državni ukrep mora dajati prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“, da se lahko uvršča na področje uporabe člena 107(1) Pogodbe. Zato državno pomoč predstavljajo samo ukrepi v korist podjetij, ki omogočajo pridobitev prednosti na selektiven način.

(297) V zadevnem primeru kapitalske injekcije koristijo samo družbi FLH. Ukrep je potemtakem selektiven v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.3.4 **Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino**

(298) Kadar pomoč, ki jo odobri država članica, okrepi položaj nekega podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu, se šteje, da je navedena pomoč vplivala na ta podjetja ([65]). Gospodarska prednost, ki se pridobi s kapitalskimi injekcijami, namenjenimi upravljavcu letališča, okrepi njegov gospodarski položaj, saj lahko vzpostavi poslovanje brez kritja z njim povezanih stroškov naložb.

([63]) Zadeva C-124/10P, Evropska komisija proti Électricité de France (EDF), ZOdl. 2012, še ni objavljena, točka 85.
([64]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točka 115.
([65]) Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

(299) Kot izhaja iz ocene v oddelku 6.1.1, je upravljanje letališča gospodarska dejavnost. Konkurenca pa na eni strani poteka med letališči, ki privabljajo letalske prevoznike in z njimi povezan zračni promet (potniški in tovorni), na drugi pa med upravljavci letališč, ki lahko konkurirajo med seboj za podelitev upravljanja zadevnega letališča. Komisija poudarja tudi, da letališča, ki se ne nahajajo v istih zaledjih in različnih državah članicah, lahko prav tako konkurirajo med seboj, zlasti da bi privabile špediterje, letalske prevoznike, specializirane za zračni promet, potniške letalske prevoznike in ponudnike čarterskih poletov.

(300) Splošno sodišče je potrdilo, da letališče Leipzig/Halle konkurira z letališči v drugih državah članicah, zlasti z letališčem v Bruslju (Belgija) in letališčem Vatry (Francija), predvsem na področju tovornega prometa ([66]). Poleg tega letališče Leipzig/Halle zdaj oskrbuje približno 890 000 zračnega prometa in je drugo največje letališče za zračni tovorni promet v Nemčiji.

(301) Nemčija je dejala, da je konkurenca letališča Leipzig/Halle z drugimi nemškimi letališči za zračni tovorni promet omejena, ker glavna nemška vozlišča za zračni tovorni promet (Frankfurt na Majni, München in Köln/Bonn), ki konkurirajo letališču, niso dovolj zmogljiva ali pa so njihovi nočni leti omejeni.

(302) Po njenem mnenju tudi ni prekrivanja konkurence z drugimi evropskimi letališči za zračni tovorni promet, v glavnem z letališčema v Bruslju in letališčem Vatry. Nemčija je izpostavila, da je letališče Vatry majhno in da je bil obseg zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle leta 2010 več kot 80-krat večji od tistega na letališču Vatry. Glede letališča v Bruslju je trdila, da medtem ko se je obseg zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle v zadnjih letih povečal, se je na letališču v Bruslju v istem obdobju zmanjšal. Dejala je še, da so nočni leti na letališču v Bruslju zelo omejeni in je zato omejena tudi konkurenca.

(303) Komisija na podlagi navedb tretjih oseb ugotavlja, da letališče Leipzig/Halle uporabljajo različni mednarodni letalski prevozniki tovora, kot so Wirtschaftsallianz v okviru projekta SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring itd. Poleg tega je letališče Leipzig/Halle evropsko vozlišče družbe DHL. Priglašeni infrastrukturni ukrepi zajemajo nadaljnjo širitev letališke infrastrukture za večja letala brez omejitev dovoljene največje vzletne teže. V zvezi s tem Komisija ugotavlja tudi, da letališče upravlja dve vzletno-pristajalni stezi (južno in severno, ki merita 3 600 metrov).

(304) Na podlagi navedenega Komisija meni, da bi morebitna gospodarska prednost, ki bi jo družba FLH lahko pridobila od kapitalskih injekcij za financiranje različnih projektov razvoja in širitve infrastrukture na letališču Leipzig/Halle, okrepila njen položaj v primerjavi s konkurenti na trgu Unije ponudnikov letaliških storitev, zlasti kar zadeva tovor.

(305) Zato meni, da javno financiranje, ki se ocenjuje, izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

6.3.5 **Sklepne ugotovitve**

(306) Glede na ugotovitve iz uvodnih izjav 278–305 Komisija meni, da javno financiranje, odobreno družbi FLH v obliki kapitalskih injekcij, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

6.4 ZAKONITOST POMOČI

(307) V skladu s členom 108(3) Pogodbe morajo države članice priglasiti vsak načrt o odobritvi ali spremembi pomoči in predlaganih ukrepov ne smejo izvesti, dokler se postopek priglasitve ne zaključi s končno odločitvijo.

(308) Ker o kapitalskih injekcijah odloča Komisija in njena odločitev družbi FLH še ni znana, Komisija meni, da je Nemčija spoštovala prepoved iz člena 108(3) Pogodbe ([67]).

6.5 ZDRUŽLJIVOST POMOČI

6.5.1 **Veljaven pravni okvir**

(309) Ker kapitalske injekcije v družbo FLH pomenijo državno pomoč, mora Komisija proučiti, ali se ta pomoč iz uvodne izjave 306 šteje za združljivo z notranjim trgom.

([66]) Sodba v zadevi Flughafen Leipzig/Halle, točka 93 in Odločba 2008/948/ES, uvodna izjava 8.
([67]) Zadeva T-109/01, Fleuren Compost proti Komisiji, Recueil 2004, str. II-127.

(310) Člen 107(3) Pogodbe dopušča nekatera odstopanja od splošnega pravila iz člena 107(1) Pogodbe, po katerem je državna pomoč nezdružljiva z notranjim trgom. Zadevna pomoč se lahko oceni na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ki določa, da se „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“ lahko šteje za združljivo z notranjim trgom.

(311) V zvezi s tem smernice za letalski sektor iz leta 2014 zagotavljajo okvir, na podlagi katerega se lahko oceni, ali se pomoč letališčem lahko šteje za združljivo v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe.

(312) Komisija bo v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe pomoči za naložbe, v zvezi s katerimi se mora odločati od 4. aprila 2014, tudi če so bili projekti priglašeni pred tem datumom ([68]).

(313) Komisija je v uvodni izjavi 308 že sklenila, da neposredne in letne kapitalske injekcije ne pomenijo nezakonite državne pomoči, dodeljene pred 4. aprilom 2014.

(314) Vendar v tem primeru Komisija ugotavlja, da je letališče Leipzig/Halle z več kot 800 000 tonami tovornega prometa specializirano za zračni tovorni promet. Nadalje ugotavlja, da se zadevni ukrepi nanašajo na strategijo širitve letališča, da se omogoči njegov vstop na trg tovornega prometa.

(315) V skladu s točko 29 smernic za letalski sektor iz leta 2014 Komisija še nima zadostnih izkušenj pri ocenjevanju pomoči za letališča, specializirana za tovorni promet, da bi svojo prakso lahko sklenila v obliko posebnih meril združljivosti. Zato bo za take kategorije podjetij uporabila skupna načela združljivosti, določena v oddelku 5 smernic za letalski sektor iz leta 2014, za vsako posamezno oceno.

6.5.2 **Ocena združljivosti**

(316) Da bi Komisija ocenila, ali se ukrep državne pomoči lahko šteje za združljiv z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe, običajno analizira, ali ukrep pomoči zagotavlja, da pozitiven vpliv, ki ga ima na cilj skupnega interesa, presega njegov negativen vpliv na trgovino in konkurenco.

(317) Sporočilo o posodobitvi področja državnih pomoči ([69]) zahteva, da se ugotovijo in opredelijo skupna načela, ki veljajo pri oceni združljivosti vseh ukrepov pomoči, ki jih izvede Komisija. Ukrep pomoči se v skladu s členom 107(3) Pogodbe šteje za združljiv z notranjim trgom, če so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji:

(a) prispevek k jasno opredeljenemu cilju skupnega interesa;

(b) potreba po posredovanju države;

(c) ustreznost ukrepa pomoči;

(d) spodbujevalni učinek;

(e) sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najnižji znesek);

(f) izogibanje nedovoljenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami;

(g) preglednost ukrepa. Državam članicam, Komisiji, gospodarskim subjektom in zainteresirani javnosti je treba zagotovi enostaven dostop do vseh pomembnih aktov in ustreznih informacij o pomoči, ki se odobri na podlagi teh aktov, kot je določeno v oddelku 8.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

6.5.2.1 Prispevek k jasno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(318) V skladu s členom 107(3) Pogodbe mora državna pomoč prispevati k cilju skupnega interesa. Običajno se šteje, da pomoč za naložbe letališčem prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, če (i) poveča mobilnost in povezanost regij z vzpostavitvijo dostopnih točk za lete znotraj Unije; ali (ii) zmanjša preobremenjenost zračnega prometa na velikih letaliških vozliščih Unije; ali (iii) spodbuja regionalni razvoj.

([68]) Točka 173 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

([69]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o posodobitvi področja državnih pomoči EU, COM(2012) 209 final.

(319) Kapitalske injekcije iz tega sklepa so namenjene financiranju infrastrukturnih ukrepov na letališču Leipzig/Halle, ki je specializirano za zračni tovorni promet. Kot je navedla Nemčija, sektor zračnega tovornega prometa, zlasti hitrega prevoza tovora, kaže znatne stopnje rasti. Dejala je tudi, da se tri glavna vozlišča za zračni tovorni promet v Nemčiji, kot so Frankfurt na Majni, München in Köln/Bonn, srečujejo z omejitvami glede zmogljivosti nočnih letov. V zvezi s tem je Nemčija dejala tudi, da v skladu s sodbo Nemškega zveznega upravnega sodišča z dne 4. aprila 2012 letališče Frankfurt na Majni ne sme več izvajati nočnih letov. Posledično je dejala, da družba FLH prispeva k spopadanju z resnim pomanjkanjem zmogljivosti za zračni tovorni promet v Nemčiji.

(320) Dejala je še, da je predvideni projekt del strategije za razvoj letališča kot „vozlišča Skupnosti“, ki je zajeta v okvirnem načrtu vseevropskega prometnega omrežja (Obzorje 2020) iz leta 2004. Letališče Leipzig/Halle se nahaja v regiji osrednje Nemčije (v bližini petih glavnih vseevropskih prometnih osi in vseevropskih koridorjev) med osema, ki povezujeta Severno in Južno Evropo (tj. avtocesta A 9) ter Zahodno in Vzhodno Evropo (tj. avtocesta A 14) z dostopom do železniškega in cestnega omrežja.

(321) Po njenem mnenju ima letališče zaradi svoje lege v središču Evrope in okoliškega trga, kjer na površini 100 km okoli letališča živi približno 7 milijonov ljudi, ter zaradi bližine cestne in železniške infrastrukture velik potencial rasti. Kot je navedeno v uvodni izjavi 319, sektor zračnega tovornega prometa kaže znatne stopnje rasti (to pomeni, da je bila v letih od 2007 do 2011 zabeležena 5-odstotna povprečna rast v mednarodnem potniškem prometu in 4,3-odsotna rast v tovornem prometu) ([70]). Vendar se letališče zaradi sedanjih zmogljivosti srečuje z omejitvami nočnih letov (glej uvodno izjavo 319).

(322) Kot izhaja iz uvodne izjave 319, se na letališču pričakuje postopno in znatno povečanje zračnega tovornega prometa. Kar zadeva obseg tovora, je Nemčija dejala, da v primerjavi z drugimi letališči letališče Leipzig/Halle beleži stalne stopnje rasti (obseg tovora, ki je leta 2007 znašal 101 364 ton, se je leta 2008 povečal na 442 453 ton, leta 2009 na 524 084 ton in leta 2010 na 663 059 ton). Pri tem je izpostavila, da se je obseg zračnega tovora v letu 2009 povečal za 18,5 %, leta 2010 pa za 26,5 %. Po navedbah Nemčije je pričakovati nadaljnje povečanje obsega tovora. V zvezi s tem je pojasnila, da se bo v skladu s pričakovanji obseg zračnega tovora do leta 2020 povečal na približno 820 000 ton ([71]). Vendar je dejala, da bo ta napoved uresničena že do leta 2015 ([72]). V prihodnje se pričakuje nadaljnje povečanje tovornega prometa, zlasti zaradi dodatnih omejitev nočnih letov na drugih nemških letališčih (in sicer na letališču Frankfurt na Majni in drugih).

(323) Komisija meni, da bo izvajanje projekta pozitivno vplivalo na vso regijo ter na njen gospodarski in socialni razvoj. Nemčija je navedla, da je na letališču trenutno prisotnih 133 družb, ki so leta 2010 zaposlovale skupaj 5 106 ljudi (kar je 14,4 % več v primerjavi z letom 2009). Dodala je še, da bo naložbeni projekt izboljšal dostop do regije in povečal njeno privlačnost za vlagatelje in obiskovalce. Komisija opozarja, da to ugotavljajo tudi tretje strani (glej oddelek 4). Poleg tega bi to moralo pozitivno vplivati na zaposlovanje, če se upošteva, da je brezposelnost znatno višja v regiji Leipzig/Halle (v Saški regiji je brezposelnost 10,3-odstotna, v regiji Saška-Anhalt pa 11,2-odstotna) v primerjavi z nacionalnim povprečjem (6,9 %).

(324) Zato Komisija lahko sklene, da sta gradnja in upravljanje infrastrukture v skladu z natančno opredeljenim ciljem skupnega interesa, ker se razvoj letališča s široko komponento zračnega tovornega prometa ujema s politiko Unije v zvezi s tem, pri čemer se ustrezno upoštevajo regionalni vidiki in da je v tem primeru izpolnjeno merilo združljivosti.

6.5.2.2 Potreba po posredovanju države

(325) Ukrep državne pomoči mora biti usmerjen v primere, ko lahko privede do znatnih izboljšav, ki jih trg sam ne more doseči, ker na primer odpravi natančno opredeljeno nedelovanje trga ali obravnava vprašanje v zvezi z lastniškim kapitalom ali kohezijo.

([70]) Mednarodno združenje letalskih prevoznikov IATA, Passenger and freight forecasts 2007 to 2011 (Napovedi za potniški in tovorni promet v letih od 2007 do 2011), oktober 2007.
([71]) Na podlagi ocen, izvedenih pred letom 2011.
([72]) Na podlagi ocen iz leta 2011.

(326) Nemčija je dejala, da letališče Leipzig/Halle trpi zaradi zaostanka pri naložbah v preteklosti. Menila je, da je financiranje omejeno na potrebni in zakonsko predvideni minimum, tako po znesku kot intenzivnosti. Poleg tega je menila, da gre pri ukrepih za dolgoročne infrastrukturne naložbe, ki izpolnjujejo potrebe letališča glede na povečanje tovornega prometa v prihodnje. Trdila je, da ukrepi niso ne nesorazmerni po obsegu ne nesorazmerno dragi. Dejala je, da so se stroški po temeljitem vnaprejšnjem načrtovanju in oceni stroškov zmanjšali na najnižjo raven. Po njenem mnenju ni mogoče nadalje zmanjšati državnega financiranja, ker upravljavci letališč ne morejo financirati tako obsežne infrastrukture z lastnimi sredstvi.

(327) Nemčija je trdila, da se s prihodki od storitev ne pokrijejo stroški za gradnjo infrastrukture, ter trditev utemeljila na podlagi vrzeli v financiranju in primerjalne ocene dejstev in hipotetičnega scenarija.

(328) Komisija ugotavlja, da bo pomoč privedla do znatnih izboljšav za naložbeni projekt, ki jih trg ne more zagotoviti sam, zaradi česar je potrebno posredovanje države.

6.5.2.3 Ustreznost ukrepa pomoči

(329) Ukrep pomoči mora biti ustrezen instrument politike za obravnavo cilja skupnega interesa.

(330) Kot je pojasnjeno v oddelku 6.5.2.2, je Nemčija dokazala, da je financiranje projekta s kapitalskimi injekcijami ustrezen instrument za izboljšanje stanja infrastrukture na letališču Leipzig/Halle. Financiranje potrebnih infrastrukturnih del se ne bi zagotovilo z nobeno drugo manj izkrivljajočo obliko pomoči.

(331) Komisija ugotavlja, da je zadevni ukrep pomoči ustrezen instrument politike.

6.5.2.4 Spodbujevalni učinek

(332) Pomoč mora spremeniti ravnanje zadevnih podjetij tako, da začnejo opravljati dodatno dejavnost, ki je brez pomoči ne bi opravljala ali bi jo opravljala omejeno, drugače ali na drugi lokaciji.

(333) Prvič, posamezna naložba se lahko začne šele po predložitvi vloge organu, ki dodeli pomoč. Če se naložba začne pred vložitvijo vloge navedenemu organu, se nobena pomoč, odobrena tej posamezni naložbi, ne šteje za združljivo z notranjim trgom.

(334) Nemčija je navedla, da se naložba ni začela pred vložitvijo vloge za pomoč organu, ki dodeli pomoč. Zato Komisija ugotavlja, da je to merilo izpolnjeno.

(335) Drugič, naložbeni projekt na letališču je lahko samo po sebi gospodarsko privlačen. Zato je treba preveriti in potrditi, da se naložba ne bi izvedla ali se ne bi izvedla v enakem obsegu brez državne pomoči. Če se to potrdi, bo Komisija upoštevala, da ima ukrep pomoči spodbujevalni učinek.

(336) Spodbujevalni učinek se ugotovi na podlagi analize hipotetičnih scenarijev, pri čemer se primerjajo ravni nameravane dejavnosti s pomočjo in brez nje.

(337) Če poseben hipotetični scenarij ni znan, se lahko spodbujevalni učinek določi, kadar obstaja vrzel v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja, tj. kadar se lahko na podlagi predhodnega poslovnega načrta dokaže, da obstaja razlika med pozitivnimi in negativnimi denarnimi tokovi (vključno s stroški naložbe v osnovna sredstva) med trajanjem naložbe v neto sedanji vrednosti ([73]).

(338) V tem primeru je Nemčija predložila izračun vrzeli v financiranju, na podlagi katerega je ugotovljena vrzel znašala vsaj 142,1 milijona EUR (glej preglednici 5 in 6). Poleg tega analiza hipotetičnega scenarija kaže, da če bi se infrastrukturne naložbe v celoti financirale s posojili, letališče ne bi moglo zagotoviti potrebnih finančnih sredstev.

(339) Zato lahko Komisija sklene, da ima pomoč za naložbe spodbujevalni učinek.

([73]) To ni v nasprotju s predvidevanji, da se z ugodnostmi, pridobljenimi v prihodnje, lahko izravnajo začetne izgube.

6.5.2.5 Sorazmernost pomoči (pomoč, omejena na najnižji znesek)

(340) Pomoč mora biti omejena na najnižji znesek, potreben za spodbujanje naložbe ali dejavnosti na zadevnem področju.

(341) Da bi bila pomoč za naložbe, dodeljena letališčem, sorazmerna, mora biti omejena na dodatne stroške (neto dodatne prihodke), ki izhajajo iz izvajanja projekta/dejavnosti z dodeljeno pomočjo, in ne iz alternativnega projekta/dejavnosti, ki bi ga upravičenec izvedel v hipotetičnem scenariju, tj. če ne bi prejel pomoči. Če poseben hipotetični scenarij ni znan, bi bila pomoč sorazmerna, če njen znesek ne presega vrzeli v financiranju naložbenega projekta (t. i. vrzel v financiranju stroškov investicijskega vzdrževanja), ki se določi na podlagi predhodnega poslovnega načrta kot neto sedanja vrednost razlike med pozitivnimi in negativnimi denarnimi tokovi (vključno s stroški naložbe) med trajanjem naložbe. Poslovni načrt pomoči za naložbe bi moral zajemati obdobje gospodarske uporabe sredstev.

(342) Intenzivnost pomoči ne sme v nobenem primeru preseči dejanske vrzeli v financiranju naložbenega projekta.

(343) Kot je navedeno v oddelkih 6.5.2.2 in 6.5.2.3, je Nemčija predložila dopolnilni izračun vrzeli v financiranju priglašenega projekta, ki znaša 142,1 milijona EUR, kar upravičuje 75-odstotno intenzivnost pomoči (glej preglednico 6), pod pogojem, da bi se kapitalske injekcije izvedle sočasno z izvajajočimi se naložbami. Vendar ker se bodo kapitalske injekcije izvedle šele po tem, ko jih Komisija odobri leta 2014, vrzel v financiranju, ki jo je določila Nemčija, znaša 166,9 milijonov EUR, kar upravičuje 88,1-odstotno intenzivnost pomoči (glej preglednico 5).

(344) Ker ni praga za največje dovoljene intenzivnosti pomoči na letališčih tovornega prometa, je intenzivnost pomoči omejena na vrzel v financiranju naložbenega projekta. Zato lahko Komisija sklene, da je pomoč sorazmerna in omejena na najnižji potreben znesek.

6.5.2.6 Izogibanje nedovoljenim negativnim vplivom na konkurenco in trgovino med državami članicami

(345) Negativni vplivi pomoči morajo biti dovolj omejeni, da je skupni rezultat pomoči pozitiven.

(346) Da se nadalje omejijo izkrivljanja, mora biti letališče, vključno z naložbami, za katere je bila odobrena pomoč, odprto za vse možne uporabnike in ne sme biti namenjeno enemu samemu uporabniku. V primeru fizične omejitve zmogljivosti, se pomoč odobri na podlagi ustreznega, objektivnega, preglednega in nediskriminacijskega merila.

(347) Nemčija je dejala, da so ukrepi na splošno pozitivno vplivali na konkurenco in trgovino med državami članicami. V zvezi s tem je najprej potrdila, da bo vsem možnim uporabnikom (letalski prevozniki in letalski prevozniki tovora) zagotovljen enak in nediskriminacijski dostop do infrastrukture.

(348) Nadalje je Nemčija trdila, da zadevni infrastrukturni ukrepi niso ekspanzivni. Kar zadeva možne vplive na konkurente letališča Leipzig/Halle, je dejala, da letališča v njegovi bližini niso specializirana za zračni tovorni promet. Poleg tega je v zvezi z letališči Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt in letališčem v Pragi dejala, da so geografske razdalje za nekatera od teh letališč prevelike, letališča se nahajajo v različnih gospodarskih regijah, njihova zaledja se precej razlikujejo ali pa so letališča zelo majhna.

(349) Kar zadeva druga nemška letališča za zračni tovorni promet, je Nemčija dejala, da je konkurenca letališča Leipzig/Halle omejena, ker glavna vozlišča za zračni tovorni promet v Nemčiji (Frankfurt na Majni, München in Köln/Bonn), ki z njim konkurirajo, niso dovolj zmogljiva ali pa so njihovi nočni leti omejeni.

(350) Po mnenju Nemčije ni prekrivanja konkurence z drugimi evropskimi letališči za zračni tovorni promet, predvsem z letališčem v Bruslju in letališčem Vatry. Izpostavila je, da je letališče Vatry zelo majhno in da je bil leta 2010 obseg zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle 80-krat večji od obsega enakega prometa na letališču Vatry. Glede letališča v Bruslju je trdila, da medtem ko se je obseg zračnega tovornega prometa na letališču Leipzig/Halle v zadnjih letih povečal, se je na letališču v Bruslju v istem obdobju zmanjšal. Dejala je še, da so nočni leti na letališču v Bruslju zelo omejeni in je zato omejena tudi konkurenca.

(351) Zato lahko Komisija sklene, da so negativni vplivi pomoči dovolj omejeni. Posledično Komisija ugotavlja, da je merilo združljivosti izpolnjeno.

6.5.2.7 Preglednost ukrepa

(352) Nemčija je bila opozorjena o preglednosti obveznosti v zvezi z objavo podrobnih informacij o odobreni pomoči, kot je poudarjeno v oddelku 8.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

6.5.3 **Sklepne ugotovitve**

(353) Komisija meni, da so v tem primeru izpolnjeni vsi skupni pogoji za združljivost v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe.

(354) Glede na izvedene ocene Komisija ugotavlja, da je ukrep združljiv z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe, saj je omejen na financiranje vrzeli v financiranju naložbenega projekta.

7. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(355) Z vidika ugotovitev iz oddelka 6.1.1 je letališče FLH podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. V skladu z oceno iz oddelka 6.1.2 Komisija meni, da se financiranje ukrepov M5 (nova gasilska postaja), M9 (protipožarna oprema) in M8 (heliport) lahko uvršča v pristojnost javne politike. V skladu z oceno iz oddelka 6.1.2 financiranje vseh drugih ukrepov ni mogoče izvzeti s področja uporabe pravili Unije o državni pomoči.

(356) V skladu z ugotovitvami iz oddelka 6.2.1 Komisija meni, da so bila posojila delničarjev letališča FLH odobrena po tržnih pogojih, zato ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(357) V skladu z ugotovitvami iz oddelka 6.3 Komisija meni, da javno financiranje, odobreno družbi FLH v obliki kapitalskih injekcij, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Ker o kapitalskih injekcijah odloča Komisija in niso bila dana na voljo družbi FLH, Komisija meni, da je Nemčija spoštovala prepoved iz člena 108(3) Pogodbe.

(358) V skladu z oceno iz oddelka 6.5 Komisija meni, da so v tem primeru izpolnjeni vsi skupni pogoji za združljivost v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe. Zato Komisija ugotavlja, da so ti ukrepi združljivi z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe, saj so omejeni na financiranje vrzeli v financiranju naložbenega projekta.

(359) Komisija opozarja, da je Nemčija 17. junija 2014 Komisijo obvestila, da se izjemoma strinja s sprejetjem tega sklepa v angleškem jeziku –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Posojila delničarjev, ki so bila odobrena družbi Flughafen Leipzig/Halle GmbH, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

1. Kapitalske injekcije v družbo Flughafen Leipzig/Halle GmbH, namenjene kritju stroškov, ki so v pristojnosti javne politike in do povračila katerih je upravljavec letališča po členu 8(3) zakona o varnosti letalstva LuftSiG upravičen, in stroškov za heliport, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2. Kapitalske injekcije v družbo Flughafen Leipzig/Halle GmbH, ki so omejene na financiranje vrzeli v financiranju naložbenega projekta in ki ne krijejo stroškov iz odstavka 1, za katere je pristojna javna politika, pomenijo državno pomoč, ki je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3. Znesek kapitalskih injekcij, ki presega zneske, ki so razglašeni za združljive z notranjim trgom iz odstavkov 1 in 2, pomeni državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 23. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik