II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2015/1469

av den 23 juli 2014

om statligt stöd SA.30743 (2012/C) (f.d. N 138/10) – Tyskland – Finansiering av infrastrukturprojekt på Leipzig/Halle flygplats (2)

[delgivet med nr C(2014) 5071]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket ([1]),

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([2]), och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 12 april 2010 underrättade Tyskland kommissionen, av rättssäkerhetsskäl, om kapitaltillskott som man planerade att genomföra till förmån för Mitteldeutsche Flughafen AG (nedan kallat *MFAG*) och Flughafen Leipzig/Halle GmbH (nedan kallat *FLH*). Tyskland underrättade även kommissionen om att de anmälda kapitaltillskotten är föremål för kommissionens godkännande. Under tiden kommer projektet att finansieras genom aktieägarlån, som enligt Tyskland beviljades till marknadsmässiga villkor.

(2) Genom skrivelser av den 10 juni 2010, 26 november 2010 och 3 mars 2011 begärde kommissionen ytterligare upplysningar om de anmälda åtgärderna (inklusive villkoren för aktieägarlånen). Tyskland inkom med ytterligare upplysningar den 29 september 2010, 4 januari 2011 och 26 april 2011.

(3) Genom en skrivelse av den 15 juni 2011 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende aktieägarlånen och kapitaltillskotten till förmån för FLH (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*). Tyskland inkom med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 15 augusti 2011.

(4) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([3]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärden i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.

([1]) Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i tillämpliga fall förstås som hänvisningar till artikel 87 respektive 88 i EG-fördraget. Genom EUF-fördraget infördes också vissa ändringar i terminologin, t.ex. ersattes *gemenskapen* med *unionen* och den *gemensamma marknaden* med den *inre marknaden*. I detta beslut används fördragets terminologi genomgående.

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

([3]) Se fotnot 2.

(5) Kommissionen har mottagit synpunkter på åtgärden i fråga från 34 berörda parter. Den 21 november 2011 översände kommissionen dessa synpunkter till Tyskland, som gavs tillfälle att bemöta dessa synpunkter inom en månad. Kommissionen mottog Tysklands synpunkter den 20 december 2011.

(6) Den 14 mars 2012 skickade kommissionen en begäran om upplysningar. Den 26 april 2012 fick kommissionen svar från Tyskland.

(7) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar den 15 maj 2012, den 20 juli 2012 och den 21 december 2012. Tyskland svarade genom skrivelser av den 28 juni 2012, 10 september 2012 och 15 januari 2013.

(8) Den 31 mars 2014 antog kommissionen 2014 års luftfartsriktlinjer ([4]), som ersatte 1994 års luftfartsriktlinjer ([5]) och 2005 års luftfartsriktlinjer ([6]). Den 15 april 2014 offentliggjorde kommissionen ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* där medlemsstaterna och andra berörda parter uppmanades att inkomma med synpunkter på tillämpningen av 2014 års luftfartsriktlinjer i detta ärende inom en månad efter dagen för offentliggörandet av riktlinjerna ([7]).

(9) Den 14 april 2014 begärde kommissionen ytterligare upplysningar om tillämpningen av gemensamma principer för bedömningen av stödets förenlighet mot bakgrund av 2014 års luftfartsriktlinjer. Tyskland svarade genom skrivelser av den 19 maj 2014, 26 maj 2014, 10 juli 2014 och 11 juli 2014.

(10) Genom en skrivelse av den 17 juli 2014 godkände Tyskland att en engelsk version av detta beslut skulle antas och anmälas.

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

2.1 BAKGRUND TILL GRANSKNINGEN OCH INFRASTRUKTURPROJEKTET

2.1.1 **Leipzig/Halle flygplats**

(11) Leipzig/Halle flygplats ligger i delstaten Sachsen i centrala Tyskland. Flygplatsen drivs av FLH ([8]), som är ett dotterbolag till MFAG ([9]). MFAG är ett holdingbolag med tre dotterbolag (FLH, Dresden Airport GmbH och PortGround GmbH).

(12) Efter Tysklands återförening utarbetades en övergripande plan för utbyggnaden av flygplatsen. Denna plan omfattade byggandet av ett tvåbanesystem. År 1997 godkändes byggandet av den norra banan. År 2004 beslutade aktieägarna att finansiera byggandet av den södra banan ([10]).

(13) Efter det att den södra banan hade tagits i drift under 2007 flyttade DHL Express sitt europeiska transportnav från Bryssel till Leipzig. Förutom av DHL Express används Leipzig Halle även av Lufthansa Cargo och andra flygfraktsföretag. Till följd av detta blev Leipzig/Halle flygplats under 2011 den näst största fraktflygplatsen i Tyskland (efter Frankfurt/Main flygplats). Tabell 1 sammanfattar utvecklingen av passagerar- och flygfraktstrafiken på flygplatsen sedan 2006.

([4]) Meddelande från Kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).
([5]) Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5).
([6]) Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).
([7]) EUT C 113, 15.4.2014, s. 30.
([8]) FLH:s huvudsakliga aktieägare är Mitteldeutsche Flughafen AG, som innehar 94 procent av aktierna i FLH. Resterande aktier ägs av delstaten Sachsen, Landkreis Nordsachsen och staden Schkeuditz. FLH har inga privata aktieägare.
([9]) Aktieägarna i MFAG är delstaten Sachsen (76,64 %), delstaten Sachsen-Anhalt (18,54 %), staden Dresden (2,52 %), staden Halle (0,2 %) och staden Leipzig (2,1 %). MFAG har inga privata aktieägare.
([10]) Kapitaltillskotten på 350 miljoner euro som FLH:s offentliga aktieägare beslutade om fram till 2006, och som användes för finansiering av byggandet av den nya södra banan och andra åtgärder, har redan bedömts och fastställts vara förenliga med den inre marknaden i kommissionens beslut 2008/948/EG av den 23 juli 2008 om Tysklands åtgärder till förmån för DHL och flygplatsen Leipzig/Halle C48/06 (f.d. N 227/06) (EUT L 346, 23.12.2008, s. 1) och omfattas därför inte av föreliggande granskning.

Tabell 1

Utvecklingen av passagerar- och flygfraktstrafiken på Leipzig/Halle flygplats under perioden 2006–2013

År	Utveckling av passagerartrafiken	Utveckling av flygfrakts- och posttjänster i ton	Flygrörelser (gods och passagerare)
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

Källa: Leipzig/Halle flygplats (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2 **Översikt över infrastrukturinvesteringsprogrammet**

(14) De aktieägarlån och kapitaltillskott som syftar till finansiering av infrastruktur och infrastrukturrelaterade åtgärder sammanfattas i tabell 2 och summan för dessa åtgärder uppgår till totalt 255,6 miljoner euro.

Tabell 2

Översikt över infrastrukturinvesteringsprogrammet på Leipzig/Halle flygplats

Nummer	Beskrivning	Budgeterade/förväntade kostnader (euro)
Å1	Förvärv av mark/omlokalisering/bullerbekämpning/åtföljande landskapsvårdsplanering	[…] (*)
Å2	Anläggning för motorprovning	[…]
Å3	Taxibana och rullbro E7	[…]
Å4	Utbyggnad av norra start- och landningsbanan: planeringskostnader	[…]
Å5	Uppröjning av platsen som förberedelse inför byggandet av taxibanan Victor plus nya brandstationsbyggnader/en ny universalhangar	[…]
Å6	Parallelltaxibanan Victor	[…]
Å7	Ytterligare avisningsområden	[…]
Å8	Landningsplats för helikoptrar	[…]
Å9.1– Å9.4	Ytterligare infrastrukturåtgärder: Ombyggnad av kontrollstation I Funktionell säkerhetsbyggnad Upphandling av teknisk utrustning Djurstall	[…]

Nummer	Beskrivning	Budgeterade/förväntade kostnader (euro)
Å10	Ytterligare bullerbekämpning	[…]
Å11	Landbaserad utveckling av sydöstra zonen fas I	[…]
Å12	Bygglovsförfarande för den södra utbyggnaden	[…]
Å13	Utbyggnad av norra plattan	[…]
Å14	Utbyggnad av östra plattan	[…]
Å15	Anpassning av infrastrukturen	[…]
Å16	Ytterligare infrastrukturåtgärder: Utbyggnad av hangaren i den norra zonen (Å16.1) Uppförande av en ny flygterminal och ett litet flygplansstall (Å16.2)	[…]
	Totalt	**255,625 miljoner**

(*) Omfattas av tystnadsplikt.

(15) Å1 – Omfattande bullerminskande åtgärder (inklusive förvärv av mark, omlokalisering, åtföljande landskapsvårdsplanering): Enligt beslutet om bygglov för den södra banan och plattformarna ([11]) måste Leipzig/Halle flygplats vidta bullerminskande åtgärder inom nattskyddsområdet. Detta nattskyddsområde var tänkt att täcka en yta på cirka 211 km^2 och rymma cirka 6 000 bostadshus. När nya beräkningar avseende nattskyddsområdet utfördes i slutet av februari 2009, visade det sig att det ursprungliga skyddsområdet måste utökas med cirka 4 000 ytterligare bostadshus.

(16) Å2 – Anläggning för motorprovning: En ny anläggning för motorprovning byggdes på Leipzig/Halle flygplats under 2007–2008. Leipzig/Halle flygplats är i drift 24 timmar om dygnet, och det måste därför finnas anläggningar på flygplatsen där det går att genomföra provningar av flygplansmotorer såväl dag som natt. I bullerbegränsande syfte har anläggningen för motorprovning getts en sluten konstruktion.

(17) Å3 – Taxibana och rullbro E7: Taxibanan och rullbron E7 byggdes i den östra delen av flygplatsen för att minska belastningen på de befintliga taxibanorna och rullbroarna och för att tillhandahålla ett alternativ i händelse av olyckor eller haverier. Av tekniska skäl är detta infrastrukturprojektet uppdelat i tre delprojekt: rullbro ([12]), taxibana och teknisk utrustning (belysning). Arbetet med projektet inleddes under 2008.

(18) Å4 – Utbyggnad av norra start- och landningsbanan (planeringskostnader) från banans nuvarande 3 600 meter till 3 800 meter: Syftet med utbyggnaden av den norra banan är att fraktflygplan med hög maximal startvikt (nedan kallad *MTOW*) ska kunna starta utan lastrestriktioner. Planeringen av detta infrastrukturprojekt inleddes under 2008.

(19) Å5 – Uppröjning av platsen inför byggandet av taxibanan Victor, den nya brandstationsbyggnaden och universalhangar I: Brandstationen och universalhangaren måste rivas och byggas upp på nytt. Arbetet med återuppbyggnaden av universalhangar I och brandstationen inleddes i maj 2009. Den nya universalhangaren kommer att användas för förvaring av vinterserviceutrustningen. Arbetena kommer även att omfatta uppförandet av en utbildningsanläggning för brandkåren.

([11]) En behörig tysk planeringsmyndighets beslut om bygglov för den södra start- och landningsbanan och plattan av den 4 november 2004 och den första ändringen av detta beslut av den 9 december 2005.

([12]) Leipzig/Halle flygplats har två taxibanor som korsar olika trafikleder (motorvägen A14, en höghastighetsjärnväg, en fyrfältsväg), vilket innebär att broar måste byggas för taxibanorna.

(20) Å6 – Parallelltaxibanan Victor: Enligt anmälan är det nödvändigt att taxibanan Victor byggs mellan de två befintliga taxibanorna för att det ska bli möjligt att hantera ytterligare kapacitetsökningar vid Leipzig/Halle flygplats och för det ska gå att hantera kapaciteten i den sydvästra delen av flygplatsen under trafiktoppar vid östliga vindar.

(21) Å7 – Ytterligare avisningsområden: Ytterligare avisningsområden behövs för att avisningen av flygplanen ska fungera smidigt och för att inga förseningar ska ske på grund av brister i infrastrukturen.

(22) Å8 – Landningsplats för helikoptrar: 2008–2009 skapades en parkeringsplats för helikoptrar på Leipzig/Halle flygplats genom att markytan anpassades och märktes ut. Denna parkeringsplats används som bas för lufträddnings- och katastrofinsatser.

(23) Å9.1 – Ombyggnad av kontrollpunkt I: Kontrollpunkt I måste byggas om för att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 ([13]). Den kommer att vara basen för all organisatorisk verksamhet som rör säkerheten på flygplatsen (t.ex. pass- och nyckelhantering, säkerhetsutbildning, förvaltningsuppgifter), kontroller (t.ex. av personer och gods) och säkerhetstjänster (t.ex. besöksservice, VIP).

(24) Å9.2 – Funktionell säkerhetsbyggnad: En ny säkerhetsbyggnad kommer att användas av den federala polisen, den regionala polisen, tullen och den tyska vädertjänsten.

(25) Å9.3 – Upphandling av teknisk utrustning: För att anpassa sig till den nya infrastrukturen måste Leipzig/Halle flygplats också införskaffa ytterligare vinterserviceutrustning och brandsläckningsutrustning. Staketet som omger flygplatsen måste dessutom förses med detektorer och digital videoövervakningsutrustning med intelligent rörelsedetektering.

(26) Å9.4 – Djurstall: Projektet avser upprättandet av en separat byggnad på flygplatsen som kommer att användas för export/import av djur från tredjeland och som kommer att innehålla veterinärmedicinska inrättningar.

(27) Å10 – Ytterligare bullerbekämpning: Med tanke på den förutspådda ökningen av i synnerhet flygfraktstrafiken vid Leipzig/Halle flygplats förväntas ytterligare bullerminskande åtgärder (och tillhörande arbeten) behöva vidtas på medellång sikt i takt med att flygplatsen expanderar.

(28) Å11 – Landbaserad utveckling av sydöstra zonen fas I: De områden som gränsar till den östra sidan av de befintliga landbaserade anläggningarna (hangar och driftbyggnad) på Leipzig/Halle flygplats kommer att vara fullt utrustade med el- och vattenförsörjning, avloppsvatteninstallationer och avledning av dagvatten till 2010. Arbetena inleddes under 2008. När den befintliga rondellen vid omlastningsterminalen för flygfrakt har anslutits till det allmänna vägnätet kommer ytterligare bullerminskande åtgärder att behöva vidtas.

(29) Å12 – Bygglovsförfarande för den södra utbyggnaden: Den södra banan (3 600 meter) och plattan på Leipzig/Halle kommer att byggas ut på sikt. För detta är ett bygglovsförfarande nödvändigt.

(30) Å13 – Utbyggnad av norra plattan: Man planerar att bygga ytterligare tolv uppställningsplatser till 2020. Genom att terminalanläggningarna i norra delen av flygplatsen utvecklas kommer man att kunna åstadkomma en jämnare fördelning av flygplansrörelserna mellan de två start- och landningsbanorna.

(31) Å14 – Utbyggnad av östra plattan: Gränsen för den östra plattan kommer att flyttas söderut så att de hinderfria områden som behövs för driften av banan tillhandahålls. Plattan måste också anslutas till taxibanesystemet och avisningsplatserna.

(32) Å15 – Anpassning av infrastrukturen: Terminalanläggningarna i den norra zonen måste anpassas med hänsyn till den nybyggda plattan i den norra zonen och omlokaliseringen av lastfunktioner till denna zon. Hangaren och nödvändiga servicefunktioner kommer därför att anpassas för flygplan tillhörande kategori F.

(33) Å16.1 – Utbyggnad av hangaren i den norra zonen: Denna åtgärd omfattar byggandet av en ny platta i den norra zonen och omlokalisering av lastfunktioner till denna zon samt tillhandahållande av uppställningsplatser för underhåll.

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1).

(34) Å16.2 – Uppförande av en ny flygterminal och ett litet flygplansstall: En ny flygterminal och ett litet flygplansstall kommer att behöva byggas. Den gamla flygterminalen revs när den nya södra banan byggdes.

2.2 ÅTGÄRDER SOM GRANSKAS OCH SKÄL TILL ATT DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET INLEDDES

(35) I beslutet att inleda förfarandet granskades följande åtgärder avseende finansieringen av investeringsprojekt (det vill säga infrastrukturåtgärder och infrastrukturrelaterade åtgärder) på Leipzig/Halle flygplats:

i) Aktieägarlån till förmån för FLH som potentiellt uppgår till 255,6 miljoner euro (bryggfinansiering som delvis redan har genomförts).

ii) Kapitaltillskott till FLH på 255,6 miljoner euro.

(36) När det gäller de anmälda infrastrukturåtgärderna tvivlade kommissionen på att de verkligen kan anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde och därmed på att finansieringen av dessa inte utgör statligt stöd.

(37) Kommissionen drog slutsatsen att aktieägarlånen och kapitaltillskotten till MFAG inte utgör statligt stöd eftersom båda dessa belopp är avsedda att överföras till FLH. MFAG kan endast betraktas som ett instrument för överföring av medel till FLH och därmed inte som stödmottagare.

2.2.1 **Aktieägarlån till förmån för FLH**

(38) Infrastrukturen och de infrastrukturrelaterade projekten har ursprungligen finansierats genom aktieägarlån som kommer att omvandlas till kapital först efter det att kommissionen har godkänt finansieringsåtgärderna. Under perioden 2006–2011 ([14]) beviljades FLH aktieägarlån på totalt […] miljoner euro.

(39) Villkoren för de aktieägarlån som beviljades under perioden 2006–2008 bestämdes på grundval av ett låneavtal mellan Sachsen LB och MFAG. Basräntan för utlåning är 3 månaders Euribor plus en riskmarginal på […] räntepunkter. För år 2009 är basräntan för utlåning 3 månaders Euribor plus en riskmarginal på […] räntepunkter. För år 2010 är basräntan för utlåning 3 månaders Euribor plus en riskmarginal på […] räntepunkter.

Kommissionens ursprungliga bedömning av förekomsten av stöd

(40) När det gäller stödkaraktären av de aktieägarlån som hade beviljas till förmån för FLH tvivlade kommissionen på att aktieägarlånen till FLH hade beviljats till normala marknadsvillkor. I synnerhet när det gäller de låneavtal som användes som jämförelse tvivlade kommissionen på om de indikativa förslag som lämnats genom e-post, utan någon avsikt att ingå rättsligt bindande låneavtal och utan någon föregående bedömning av sannolikheten för fallissemang och av säkerheterna, kan anses vara ett tillförlitligt riktmärke för marknaden.

(41) I avsaknad av ett riktmärke för marknaden grundade kommissionen sin bedömning på det mått på marknadsräntan som anges i 2008 års meddelande om referensränta ([15]). Med tanke på att ingen kreditvärdering hade gjorts av FLH och de underliggande säkerheterna verkade villkoren för FLH:s aktieägarlån vara gynnsammare än det mått på marknadsräntan som kommissionen fastställt genom att tillämpa 2008 års meddelande om referensränta.

(42) Det eventuella stödinslaget uppgår till skillnaden mellan marknadsräntan och den faktiska räntan.

2.2.2 **Kapitaltillskotten till FLH**

(43) Kapitaltillskotten till FLH, som syftar till finansiering av infrastruktur och infrastrukturrelaterade åtgärder (se tabell 2), är föremål för kommissionens godkännande. FLH:s aktieägarlån kommer därför att omvandlas till eget kapital först efter det att stödet har godkänts.

(44) Finansieringen, som syftar till ersättning av kostnader för infrastruktur och infrastrukturrelaterade projekt, uppgår till totalt 255,6 miljoner euro. Totalt 240,3 miljoner euro kommer att avsättas till MFAG:s kapitalreservfond och öronmärkas för FLH för att öka FLH:s egna kapital (det vill säga den egna kapitalreserven). FLH:s aktieägare kommer att tillskjuta resterande belopp direkt till FLH:s kapitalreservfond.

([14]) Till och med den 1 april 2011.

([15]) Meddelande från kommissionen om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor (EUT C 14, 19.1.2008, s. 6).

(45) Enligt Tyskland kommer kapitaltillskotten att genomföras utan någon underliggande affärsplan och utan några utsikter till lönsamhet på lång sikt.

(46) Även om vissa av de infrastrukturprojekt som kommer att finansieras genom de planerade kapitaltillskotten redan har inletts, hade de offentliga aktieägarna tillkännagivit innan projekten inleddes att man i varje enskilt fall hade för avsikt att finansiera dessa åtgärder innan arbetena inleddes. Själva kapitaltillskotten har ännu inte genomförts.

Kommissionens ursprungliga bedömning av förekomsten av stöd

(47) När det gäller kapitaltillskottens stödkaraktär tvivlade kommissionen på att FLH:s aktieägare handlade som en marknadsekonomisk investerare med tanke på avsaknaden av förväntningar om lönsamhet på lång sikt. Kommissionen tvivlade därför på att kapitaltillskotten inte bör anses utgöra statligt stöd.

2.2.3 **Stödets förenlighet**

(48) Eftersom FLH:s aktieägarlån och de därpå följande kapitaltillskotten eventuellt utgör statligt stöd, måste kommissionen undersöka om detta stöd kan anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget. I 2005 års luftfartsriktlinjer sammanfattas de allmänna principerna för en bedömning av om stöd som beviljas för finansiering av flygplatsinfrastruktur är förenliga med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(49) I beslutet att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att vissa av de kriterier som anges i 2005 års luftfartsriktlinjer uppfylls i det aktuella fallet. I detta avseende konstaterade kommissionen att stödet uppfyller ett klart definierat mål av gemensamt intresse, i synnerhet eftersom det ökar regionens anslutbarhet med avseende på godstrafiken och har en positiv inverkan på den lokala utvecklingen. Med hänsyn till de positiva utsikterna avseende utvecklingen av flygplatsen konstaterade kommissionen att flygplatsen har goda framtidsutsikter sett till användningen av flygplatsen på medellång sikt och att infrastrukturprogrammet är nödvändigt.

(50) I beslutet att inleda förfarandet tvivlade kommissionen emellertid på om infrastrukturåtgärderna i fråga står i proportion till det eftersträvade målet. Dessutom befarade kommissionen att inte alla användare har tillgång till flygplatsen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Kommissionen uppgav också att eftersom FLH, som är en flygplats specialiserad på flygfrakt, konkurrerar med flygplatser i andra medlemsstater, kan man i nuläget inte dra slutsatsen att utvecklingen av handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Vidare ifrågasatte kommissionen stödets nödvändighet och proportionalitet.

(51) Följaktligen tvivlade kommissionen på att finansieringen av de anmälda åtgärderna kunde anses vara förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 i EUF-fördraget.

3. **KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND**

3.1 BAKGRUND TILL DE UNDERSÖKTA ÅTGÄRDERNA

(52) Tyskland inledde sina kommentarer med ytterligare förtydliganden av bakgrunden till de åtgärder som granskas. I detta sammanhang angav Tyskland att den fortsatta utvecklingen av Leipzig/Halle flygplats hade fastställts redan i återföreningsfördraget från 1990. Enligt Tyskland hade en generalplan för utvecklingen av flygplatsen upprättats och beslut fattats om att ett system med två parallella banor skulle byggas. Tyskland förklarade vidare att byggandet av den norra banan hade godkänts 1997 och att banan hade tagits i drift 2000, medan byggandet av den södra banan hade godkänts 2004 och banan tagits i drift 2007.

(53) Mot bakgrund av detta hävdade Tyskland att genom systemet med parallella banor och omlokaliseringen av flera stora flygfraktsföretag hade Leipzig/Halle flygplats kunnat positionera sig som Tysklands näst största flygfraktsnav. I detta sammanhang hävdade Tyskland att flygplatsen sedan 2010 hade kunnat hävda sin plats som en av de viktigaste omlastningscentralerna för flygfrakt i Europa. Tyskland tillade även att 133 företag för närvarande var etablerade vid flygplatsen och att dessa under 2010 sysselsatte totalt 5 106 personer (en ökning med 14,4 % jämfört med 2009).

(54) Enligt Tyskland fungerar flygplatsen därför som en drivkraft för den ekonomiska utvecklingen i regionen och har en stor betydelse för den regionala sysselsättningen. Tyskland betonade att detta även bekräftas av en ökning av intäkterna och fraktvolymerna på flygplatsen: under perioden 2005–2009 ökade FLH:s intäkter från 47 miljoner euro till 80 miljoner euro. När det gäller fraktvolymerna förklarade Tyskland att Leipzig/Halle i förhållande till

andra flygplatser uppvisar en konstant tillväxt (medan fraktvolymen uppgick till 101 364 ton under 2007 hade denna siffra ökat till 442 453 ton under 2008, 524 084 ton under 2009 och 663 059 ton under 2010). Tyskland tillade även att flygfraktsvolymen ökade med 18,5 % under 2009 och 26,5 % under 2010. En ytterligare ökning av fraktvolymen var dessutom att vänta. I detta sammanhang förklarade Tyskland att flygfraktsvolymerna förväntades uppgå till cirka 820 000 ton år 2020 ([16]). Tyskland hävdade emellertid att dessa förutspådda volymer kommer att nås redan 2015 ([17]).

(55) Vidare förklarade Tyskland att det hade skett en gradvis ökning av antalet passagerare på flygplatsen under de senaste åren (från 1 988 854 passagerare under 2002 till 2 723 748 passagerare under 2007). Även om passagerartrafiken enligt Tyskland har avtagit sedan 2007 (endast 2 352 827 passagerare under 2010) hävdar Tyskland att denna kommer att öka på medellång till lång sikt och uppgå till 4,6 miljoner passagerare år 2020.

(56) Tyskland förklarade att till skillnad från många andra flygplatser i EU, såsom de tre stora tyska fraktflygplatserna Frankfurt/Main, Köln/Bonn och München, är den kommersiella flygfraktstrafiken på Leipzig/Halle flygplats inte föremål för några restriktioner avseende nattflyg. Enligt Tyskland var detta en av anledningarna till flygplatsens goda framtidsutsikter. Tyskland påpekade också att den tyska förvaltningsdomstolen (Bundesverwaltungsgericht) genom en dom av den 4 april 2012 hade bekräftat att det rådde förbud mot nattflygningar på Frankfurt/Main flygplats, Tysklands största flygfraktsnav. Inga flygplan fick därför starta eller landa mellan klockan 23:00 och 05:00 på Frankfurt/Main flygplats.

(57) Tyskland hävdade också att FLH inte kunde finansiera de planerade infrastrukturåtgärderna med egna medel. I detta sammanhang framhöll Tyskland att på grund av den eftersläpning när det gäller investeringar som härrör från tiden för den före detta Tyska demokratiska republiken hade flygplatsen varit tvungen att investera under en mycket kortare tidsperiod än flygplatserna i de västra delarna av Tyskland. Enligt Tyskland kan i synnerhet de betydande kortfristiga investeringarna inte finansieras med FLH:s egna medel eftersom investeringarna är betydligt större (225,6 miljoner euro) än flygplatsens årliga intäkter (80 miljoner euro år 2009).

3.2 BEGREPPET EKONOMISK VERKSAMHET OCH DEN OFFENTLIGA SEKTORNS ANSVARSOMRÅDE

3.2.1 **Begreppet ekonomisk verksamhet och tillämpningen av reglerna om statligt stöd på flygplatsinfrastruktur**

(58) Tyskland erinrade först om att det inte är i linje med kommissionens ståndpunkt att uppförandet av flygplatsinfrastruktur utgör ekonomisk verksamhet. Tyskland hävdade därför att de anmälda åtgärderna inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(59) I detta sammanhang gjorde Tyskland gällande att begreppet *företag* i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget inte är tillämpligt på flygplatser, åtminstone inte när det gäller finansieringen av flygplatsinfrastruktur. Tyskland betonade att inrättandet av flygplatsinfrastruktur inte utgör ekonomisk verksamhet, utan snarare är en allmän transportpolitisk, regionalpolitisk och ekonomisk-politisk åtgärd. Man hänvisade till punkt 12 i 1994 års luftfartsriktlinjer, där det anges att uppförandet eller utvidgningen av infrastrukturprojekt utgör en ekonomisk-politisk åtgärd som kommissionen inte kan kontrollera utifrån EUF-fördragets bestämmelser om statligt stöd. Det anges vidare att beslut om infrastrukturutveckling faller utanför tillämpningsområdet för detta meddelande, och Tyskland hävdade att 2005 års luftfartsriktlinjer inte ersatte innehållet i denna punkt.

(60) Vidare påstod Tyskland att byggandet av flygplatsinfrastruktur inte utgör ekonomisk verksamhet eftersom en privat investerare inte skulle ägna sig åt sådan verksamhet. I samband med detta påpekade Tyskland att investeringen inte kan vara lönsam, eftersom det inte går att använda sig av avgifter från flygplatsanvändarna för att täcka byggkostnaderna. Att detta inte är möjligt beror enligt Tyskland på att sådana avgifter måste godkännas av den berörda flygplatsmyndigheten i den delstat där flygplatsen är belägen, vilket innebär att privata investerare inte har något inflytande över avgifternas storlek. Enligt Tyskland har operatören ingen möjlighet att själv fastställa dessa avgifter utifrån ekonomiska överväganden, och i själva verket fastställs avgifterna utan hänsyn till investeringskostnaderna. Områden som upplåts för andra kommersiella ändamål än för flygtrafik anser Tyskland inte vara relevanta.

(61) I detta avseende hävdade Tyskland vidare att flygplatser har ovanligt höga fasta kostnader för infrastruktur, utrustning och drift. Dessutom begränsas deras handlingsfrihet av strikta rättsliga skyldigheter och villkor.

([16]) Baserat på beräkningar som gjorts före 2011.
([17]) Baserat på beräkningar från 2011.

(62) Tyskland ansåg dessutom att hänvisningarna till Aéroports de Paris-domen ([18]) och Leipzig/Halle-domen ([19]) saknade relevans. När det gäller Aéroports de Paris-domen hävdade Tyskland att denna dom inte rör uppförandet av flygplatsinfrastrukturer, utan driften av en flygplats. Dessutom ansåg Tyskland att Aéroports de Paris-domen inte handlar om tolkningen av begreppet *företag* i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, utan om en överträdelse av förbudet mot missbruk av en dominerande ställning i den mening som avses i artikel 102 i EUF-fördraget. När det gäller Leipzig/Halle-domen ansåg Tyskland att tribunalens dom inte kunde tjäna som prejudikat inom rättspraxisen eftersom domen har överklagats.

3.2.2 **Den offentliga sektorns ansvarsområde**

(63) Tyskland hävdade att även om finansieringen av infrastrukturåtgärder omfattas av reglerna om statligt stöd, utgör de inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget eftersom finansieringen av infrastrukturåtgärder främst utgör nödvändig och proportionerlig ersättning för kostnader som uppstått i samband med uppgifter som faller inom ramen för statens särskilda befogenheter. Tyskland förklarade att enligt 2005 års luftfartsriktlinjer är verksamhet som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning inte av ekonomisk natur och omfattas inte av reglerna för statliga stöd.

(64) Tyskland hävdade vidare att när det gäller utförandet av uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde skiljer kommissionens i sin beslutspraxis mellan åtminstone följande kategorier av säkerhetsrelaterade åtgärder: skydd av flygtrafiken mot yttre hot, såsom kapning och andra våldshandlingar riktade mot flygtrafiken, skydd av flygtrafiken mot operativa risker och skydd av tredje man mot operativa risker från flygtrafiken. När det gäller skyddet av flygtrafiken mot operativa risker menade Tyskland att flygplatsoperatören är skyldig att renovera, modernisera och bygga ut flygplatsinfrastrukturen för att förhindra att operativa risker uppstår. Den tredje kategorin av åtgärder omfattade enligt Tyskland normalt sett skydd av tredje man mot flygplansbuller och andra skadliga miljöeffekter.

(65) När det gäller de olika aktuella infrastrukturåtgärderna hävdade Tyskland att dessa åtgärder främst utgjorde ersättning för sådan verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom åtgärderna skyddar tredje man mot operativa risker från flygtrafiken.

(66) Avseende de bullerminskande åtgärderna förklarade Tyskland att det inom ramen för bygglovsförfarandet skulle behöva vidtas bullerminskande åtgärder i cirka 10 000 bostadshus. Tyskland hävdade att om bestämmelserna i den nyligen ändrade *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (lagen om skydd mot flygbuller, nedan kallad *FluglärmG*) följdes, skulle de bullerminskande åtgärderna endast omfatta ett område på 78 km^2 och cirka 3 000 bostadshus, och kostnaderna uppgå till […] miljoner euro. Men enligt Tyskland tillämpades inte denna ändring av FluglärmG på flygplatsen, utan strängare bestämmelser gäller fortfarande för området. Tyskland hävdade därför att Leipzig/Halle flygplats måste bära betydligt högre kostnader än konkurrenterna (i Tyskland och utanför EU).

(67) Flygplatsen hade dessutom även förvärvat fastigheter från hårt drabbade invånare och betalat ersättning till dessa. Vidare hävdade Tyskland att flygplatsen vidtog naturskyddande åtgärder för att kompensera för sin byggverksamhet. Tyskland menade att dessa åtgärder syftade till att förebygga eller minska flygplansbullrets och byggnadsarbetenas effekter för tredje man och därför ingick i den offentliga sektorns ansvarsområde. Att skydda tredje man från buller, särskilt flygplansbuller, hörde enligt Tyskland till statens grundläggande offentliga åtaganden och uppgifter.

(68) Tyskland hävdade att även anläggningen för provning av motorljud, dvs. Å2, var en åtgärd som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde. Man menade att de bullergränser som fastställts i samband med beslutet om bygglov för byggandet av den södra banan skulle kunna efterlevas under dagtid (6:00 till 22:00) utan att någon sluten anläggning för motorprovning behövdes. Tyskland hävdade emellertid att flygplatsen var tvungen att genomföra provningar i den slutna provningsanläggningen även under dagtid enligt den operativa licens som utfärdats den 31 juli 2007. Vidare förklarade Tyskland att motorprovningen behövde göras för att upprätthålla flygplanens operativa säkerhet och skulle överskrida de tillåtna bullergränserna om de utfördes nattetid utanför en sluten konstruktion. Därför ansåg Tyskland att byggandet av den slutna motorprovningsanläggningen syftade till att skydda invånarna mot oacceptabelt höga flygbullernivåer.

([18]) Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000 i mål T-128/98, Aéroports de Paris mot kommissionen, REG 2000, s. II-3929.
([19]) Tribunalens dom av den 24 mars 2011 i de förenade målen T-443/08 och T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig-Halle GmbH mot kommissionen, REU 2011, s. II-1311.

(69) När det gäller åtgärd Å3 hävdade Tyskland att byggandet av dessa infrastrukturelement ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom åtgärden genomfördes i syfte att skydda flygtrafiken mot operativa risker. Oavsett vilka trafikvolymer som kommer att hanteras i framtiden hade de befintliga taxiförbindelserna redan visat sig vara otillräckliga för att flygtrafiken ska kunna hanteras på ett säkert och smidigt sätt. Tyskland hävdade dessutom att den nya taxibanan även fungerar som nödväg för brandkåren från brandstationen i den östra delen av flygplatsen till den norra delen av flygplatsen. Vidare förklarade Tyskland att även om reglerna för statligt stöd var tillämpliga, fick man inte glömma bort att en del av kostnaderna för taxibanan kunde hänföras till belysningen. När det gäller belysningen hade kommissionen redan i sitt beslut *Memmingen* fastställt att belysning ingick i flygledningen och kontrollen av flygplan och därför kan anses vara en åtgärd som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och som därför inte omfattas av reglerna om statligt stöd ([20]).

(70) Enligt Tyskland skulle även Å4 ha företagits inom ramen för sådan verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde, eftersom man av hänsyn till den operativa kapaciteten och säkerheten måste förse wide-body-flygplan som flyger med sin tillåtna MTOW under vissa klimatförhållanden med en extra startsträcka samt med ett ytterligare retardationsområde om starten skulle avbrytas.

(71) När det gäller åtgärd Å5 ansåg Tyskland att uppröjningen av platsen inför byggandet av taxibanan Victor hade utförts som ett led i utövandet av sådan verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom taxibanan behövdes för en säker drift samt för att undvika olyckor, säkerhetsrisker och negativ miljöpåverkan. Till skillnad från vad kommissionen ansåg menade Tyskland att taxibanan Victor inte byggdes i syfte att öka kapaciteten och därmed, indirekt, omsättningen. I stället hävdade Tyskland att taxibanan byggdes enbart med hänsyn till den operativa säkerheten och miljön.

(72) Tyskland hävdade vidare att uppförandet av de två nya brandstationsbyggnaderna hade företagits inom ramen för sådan verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom kommissionens fasta praxis säger att åtgärder som rör brandsäkerheten, i synnerhet byggandet och driften av flygplatsens brandstationsbyggnader och upphandlingen av relevant utrustning, ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde. Tyskland påpekade att uppförandet av brandbekämpningsanläggningar vanligtvis finansierades med offentliga medel på tyska flygplatser.

(73) Enligt Tyskland hade även uppförandet av universalhangaren företagits inom ramen för sådan verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom hangaren enbart skulle användas för lagring av vinterserviceutrustning och som nödskydd. Tyskland förklarade att tillhandahållandet av lokaler för vinterserviceutrustning hör till statens officiella uppgifter eftersom det bidrar till en säker drift av flygplatsen under vintern. Vidare påpekade Tyskland att denna åtgärd innebar att flygplatsen kunde uppfylla sin lagstadgade skyldighet att se till att flygplatsen alltid är i drift.

(74) Tyskland förklarade att tillhandahållandet av nödskydd är en tjänst av allmänt intresse eftersom syftet med detta är att skydda människors liv. Man hänvisade till Icaos bestämmelser som säger att flygplatsförvaltaren är tvungen att tillhandahålla utrymme för behandling av sårade människor och lagring av döda kroppar i händelse av en nödsituation. Dessutom framhöll Tyskland att universalhangaren även kan rymma passagerare som inte kan fortsätta sin resa till följd av naturfenomen (såsom askmolnet 2010).

(75) Tyskland betonade vidare att uppförandet av den nya hangaren var nödvändigt eftersom det hade varit omöjligt att bygga ut universalhangaren på den plats där den tidigare var belägen.

(76) När det gäller åtgärd Å6 hänvisade Tyskland till de argument som man framfört i samband med Å5. Vidare angav Tyskland att byggandet av taxibanan Victor hade skjutits upp.

(77) Enligt Tyskland hade även utbyggnaden av avisningsområdena (Å7) genomförts för att uppfylla en officiellt statlig uppgift eftersom anläggningarna behövdes med hänsyn till driftsäkerheten och miljön. Dessutom förklarade Tyskland att de ytterligare avisningsområdena inte krävdes för att garantera tillräcklig kapacitet i samband med eventuella trafikökningar eftersom Leipzig/Halle flygplats kunde hantera trafikökningar även utan ytterligare avisningsområden. Man hävdade i stället att utbyggnaden av avisningsområdena hade visat sig vara nödvändig till följd

([20]) Kommissionens beslut av den 7 mars 2007 i stödärende N620/06 Tyskland Memmingen/Allgäus regionala flygplats (EUT C 133, 15.6.2007, s. 8).

av de erfarenheter man gjort under vinterdriften 2008/2009. Enligt Tyskland syftar de extra avisningsanläggningarna till en smidig avisning av flygplan samt till att förhindra förseningar som orsakas av bristande avisningsinfrastruktur på flygplatsen. I detta avseende påpekade Tyskland att förseningar, i sin tur, skulle ha en negativ inverkan på miljön, exempelvis genom förbrukningen av flygfotogen, skadliga utsläpp och buller.

(78) När det gäller åtgärd Å8 hävdade Tyskland att byggandet av en landningsplats för helikoptrar innebär att lufträddningen underlättas, såväl på flygplatsen som i största allmänhet.

(79) Avseende Å9.1 uppgav Tyskland att ombyggnaden av kontrollpunkt I var absolut nödvändig mot bakgrund av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([21]). Tyskland påpekade att denna ombyggnad ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och att finansieringen var begränsad till de kostnader som ombyggnaden gav upphov till.

(80) Tyskland hävdade dessutom att uppförandet av den funktionella säkerhetsbyggnaden (Å9.2) ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och att finansieringen var begränsad till de kostnader som uppstod. Tyskland förklarade att den nya funktionella säkerhetsbyggnaden bidrog till efterlevnaden av förordning (EG) nr 300/2008 och var nödvändig för att behoven hos den federala och regionala polisen, tullen och den tyska vädertjänsten skulle tillgodoses.

(81) När det gäller Å9.3 om upphandling av teknisk utrustning, det vill säga upphandlingen av ytterligare vinterserviceutrustning och ytterligare brandsläckningsutrustning samt upprustningen av staketet som omger flygplatsen genom installation av detektorer och digital videoövervakningsutrustning, hävdade Tyskland att dessa tre åtgärder ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(82) Avseende den nya vinterserviceutrustningen uppgav Tyskland att utrustningen gör att banorna kan röjas parallellt, vilket garanterar en säker drift av flygplatsen, och att tillhandahållandet av sådan utrustning därför ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(83) Dessutom påpekade Tyskland att flygplatsen måste omges av ett staket enligt § 8 i den tyska *Luftsicherheitsgesetz* (luftsäkerhetslagen, nedan kallad *LuftSiG*), genom vilken förordning (EG) nr 300/2008 tillämpades. Tyskland betonade att enligt kommissionens fasta praxis ingår flygplatsens säkerhetsinfrastruktur, såsom det staket som omger flygplatsen, i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(84) När det gäller åtgärd Å9.4 (det vill säga upprättandet av en ny byggnad för djurtransporter, inklusive veterinärmedicinska inrättningar) hävdade Tyskland att även upprättandet av denna byggnad ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde, eftersom syftet med byggnaden var att se till att inga djursjukdomar eller andra sjukdomar fördes in till Tyskland och EU.

(85) När det gäller Å12 förklarade Tyskland att bygglovet behövdes för att det skulle vara möjligt att vidareutveckla flygfraktstrafiken och minska risken för olyckor på marken.

(86) Avseende Å11 och Å13–Å16 påpekade Tyskland att man inte har gjort gällande i sin anmälan att dessa åtgärder vidtogs för att utföra uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde. Enligt Tyskland omfattade dessa åtgärder den landbaserade utvecklingen av den sydöstra zonen, utvidgningen av den norra plattan, utbyggnaden av den östra plattan, anpassningen av infrastrukturen i den norra zonen och ytterligare infrastrukturåtgärder i den norra zonen.

3.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUREN GENOM FLH:s AKTIEÄGARLÅN

3.3.1 **Finansieringsvillkor**

(87) När det gäller finansieringen av de ifrågavarande infrastrukturåtgärderna förklarade Tyskland att åtgärderna hade finansierats genom aktieägarlån som beviljats till normala marknadsvillkor och att de därför inte utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Tyskland påpekade att dessa lån ännu inte hade omvandlats till eget kapital och att omvandlingen av aktieägarlånen är föremål för kommissionens beslut om godkännande.

(88) Tyskland förklarade att lånen betalas ut i takt med vad som behövs för byggandet och att deras sammanlagda belopp förändras varje månad. Enligt Tyskland startar löptiden för lånet samma dag som lånet betalas ut. Tyskland förklarade vidare att respektive lån förfaller till betalning i slutet av det år (den 31 december) som det tillhandahålls. Lånen förlängs sedan med ytterligare ett år. Enligt Tyskland går det att förlänga löptiden flera gånger fram till dess att kommissionen godkänt kapitaltillskotten.

([21]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

(89) Tyskland förklarade vidare att lånebeloppet och den ränta som ska betalas förfaller till betalning sista dagen på året (det vill säga den 31 december varje år), men att lånets löptid kan förlängas med ytterligare ett år. Denna möjlighet till förlängning innebär att lånet kan förlängas fram till den dag då kommissionen fattar sitt slutliga beslut.

(90) När det gäller räntan för respektive lån förklarade Tyskland att den fastställs på grundval av den Euribor som gäller vid tidpunkten då respektive delbelopp tillhandahålls plus en riskmarginal. Om ett lån ges den 1 juli kommer dess löptid (fram till slutet av året) att vara sex månader och räntan kommer att vara summan av sex månaders Euribor plus en riskmarginal. Tyskland förklarade vidare att om ett lån ges den 1 maj (en löptid på åtta månader fram till slutet av året) kommer referensräntan att beräknas genom interpolering av sex månaders och nio månaders Euribor-ränta. Från och med januari året efter det år då lånet förlängdes kommer räntan att vara tolv månaders Euribor plus en riskmarginal. Tyskland gav en översikt över de ackumulerade lånebeloppen och lånevillkoren, vilka sammanfattas i tabell 3.

Tabell 3

Översikt över FLH:s aktieägarlån 13.12.2006–1.1.2012

Datum	Belopp i miljoner euro (ackumulerat)	Euribor	Riskmarginal	Total ränta (Euribor + marginal)
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	[…]	[…]

Källa: Uppgifter från Tyskland av den 26 april 2012, bilaga 14.

(91) När det gäller riskmarginalerna för åren 2006–2008 uppgav Tyskland att en riskmarginal på […] räntepunkter hade använts. Tyskland förklarade att denna ränta hade fastställts genom att man jämfört lånevillkoren i följande låneavtal:

a) Låneavtalet mellan MFAG och Sachsen LB av den 19/22 augusti 2003, där en marginal på […] räntepunkter per år fastställdes.

b) Låneavtalet mellan MFAG och Sachsen LB/Nord LB av den 16 maj 2007, där en marginal på […] räntepunkter per år fastställdes.

c) Låneavtalet mellan MFAG och Postbank av den 28 juni 2007/15 juli 2007, där en marginal på […] räntepunkter per år fastställdes.

(92) Tyskland förklarade att den genomsnittliga riskmarginalen hade beräknats genom att de genomsnittliga räntepunkterna hade rundats av uppåt till […] räntepunkter.

(93) När det gäller riskmarginalen på […] räntepunkter som fastställdes under 2009 förklarade Tyskland att räntan hade fastställts genom att man jämfört villkoren för två indikativa anbud från Sachsen Bank och Nord LB av den 8 respektive 9 januari 2009 och låneavtalen mellan MFAG och Sachsen LB och Postbank av den 19/22 augusti 2003 och 28 juni/15 juli 2007. Tyskland menade att man av försiktighetsskäl hade rundat av marginalen uppåt från […] räntepunkter i genomsnitt till […] räntepunkter.

(94) Enligt Tyskland uppgick riskmarginalen till […] räntepunkter under 2010. Dessutom förklarade Tyskland att denna siffra hade fastställts genom att man jämfört två indikativa bud från Sachsen LB ([22]) och Nord LB ([23]) av den 11 respektive 14 januari 2010 och låneavtalet mellan MFAG och Sachsen LB av den 19/22 augusti 2003. Även här

([22]) Lånerbjudande från Sachsen LB av den 14 januari 2010 där marginaler på mellan 55 och 80 räntepunkter per år föreslås beroende på lånebeloppet (ju högre lånebelopp, desto lägre marginal erbjuds).

([23]) Lånerbjudande från Nord LB av den 11 januari 2010 där riskmarginaler på mellan 22 och 238 räntepunkter per år föreslås beroende på lånebeloppet.

hade man enligt Tyskland av försiktighetsskäl rundat av den genomsnittliga marginalen uppåt från […] räntepunkter i genomsnitt till […] räntepunkter.

(95) Tyskland förklarade att räntemarginalen för 2011 uppgick till […] räntepunkter och att beräkningen baserades på en jämförelse mellan två indikativa bud från Sachsen Bank och Nord LB av den 29 juni 2011 och låneavtalen mellan Postbank och MFAG av den 28 juni/15 juli 2007 och mellan Sachsen LB och MFAG av den 19/22 augusti 2003. Enligt Tyskland hade den beräknade riskmarginalen återigen rundats av uppåt från […] räntepunkter i genomsnitt till […] räntepunkter.

3.3.2 **Tillämpande av riktmärken på marknaden för att fastställa marknadsräntan för FLH**

(96) Tyskland förklarade att man ansåg att bedömningen av huruvida FLH:s aktieägarlån följer normala marknadsvillkor bör ske på grundval av riktmärken för marknaden och inte på grundval av 2008 års meddelande om referensränta.

(97) Dessutom hävdade Tyskland att låneavtalet mellan MFAG och Sachsen LB av den 19/22 augusti 2003 faktiskt utgjorde ett lämpligt riktmärke för att fastställa den marknadsmässiga nivån på räntan för aktieägarlånen. Tyskland tillbakavisade argumentet att låneavtalet mellan MFAG och Sachsen LB inte lämpade sig som jämförelsegrund eftersom det ingicks med en annan stödmottagare, nämligen MFAG och inte FLH. Tyskland påpekade att kommissionen själv inte uppfattade MFAG som en stödmottagare, utan endast som ett instrument för överföring av medel till FLH. Tyskland förklarade att enligt överenskommelsen om kontroll och vinstuttag mellan MFAG och FLH var FLH skyldigt att överföra alla sina vinster till MFAG och MFAG måste täcka alla FLH:s förluster, vilket innebar att FLH:s årliga nettovinst/nettoförlust alltid var noll. Till följd av detta är den räntemarginal som beviljas ett koncernbolag alltid samma som den räntemarginal som beviljas moderbolaget och vice versa.

(98) Tyskland hävdade att även om låneavtalet hade ingåtts 2003, gällde det ett långfristigt förlängningsbart lån som löper fram till 2013 med en ränta som fastställs för 3 månader åt gången. I samband med detta uppgav Tyskland att riskmarginalen på […] räntepunkter således var tillämplig under perioden 2006–2008 och fortfarande skulle gälla i dag. Dessutom höll inte Tyskland med kommissionen om att Sachsen LB kunde erbjuda en räntemarginal på […] räntepunkter endast på grund av den lägre räntenivå som finansieringen från EIB medförde. Enligt Tyskland hade finansieringen från EIB ingen inverkan på beslutet att fastställa räntemarginalen till […] räntepunkter.

(99) Tyskland avfärdade dessutom kommissionens påstående att låneavtalet mellan Postbank och MFAG inte skulle kunna användas som riktmärke. Avtalet ingicks till förmån för FLH, det ingicks inte vid en annan tidpunkt och betalningen var inte föremål för särskilda villkor. Dessutom hävdade Tyskland att det bindande erbjudandet om finansiering från Sachsen LB och Nord LB av den 16 maj 2007 var ett lämpligt riktmärke.

(100) Tyskland framhöll vidare, med hänvisning till kommissionens tvivel på att indikativa förslag som lagts fram genom e-post och som inte syftade till ett ingående av rättsligt bindande låneavtal kunde betraktas som ett tillförlitligt riktmärke för marknaden ([24]), att Nord LB och Sachsen Bank båda har haft långvariga affärsrelationer med MFAG och regelbundet informerats om FLH:s och MFAG:s ekonomiska situation och att de indikativa förslagen därmed hade baserats på en grundlig riskbedömning.

(101) Vidare påpekade Tyskland att även om lånen skulle prövas enligt 2008 års meddelande om referensränta avseende deras överensstämmelse med villkoren på marknaden eller stödliknande karaktär eller båda, skulle inget statligt stöd föreligga. Tyskland betonade att den nya metoden för beräkning av referensräntan endast gäller från och med den 1 juli 2008. För låneavtal som ingåtts före detta datum måste därför det tidigare meddelandet om referensränta tillämpas.

3.3.3 **Bedömning av MFAG:s/FLH:s kreditvärdighet**

(102) Tyskland bekräftar att FLH inte har betygsatts av offentliga kreditvärderingsinstitut. Ändå hävdade Tyskland att det finns vissa uppgifter om företagets kreditvärdighet. Tyskland förklarade också att den största aktieägaren i FLH är MFAG, som äger 94 % av aktierna i FLH. På grund av överenskommelsen om kontroll och vinstuttag mellan MFAG och FLH av den 6 december 2000, som ålägger MFAG att täcka FLH:s eventuella förluster, bör FLH enligt Tyskland därför ha en kreditvärdighet som är lika hög som (eller högre än) sitt moderbolag MFAG.

([24]) Skäl 95 i beslutet att inleda förfarandet.

(103) Tyskland uppgav att MFAG inte har betygsatts av offentliga kreditvärderingsinstitut. Ändå lämnade Tyskland information om vissa interna kreditbetyg för MFAG. Tyskland förklarade att Nord LB under 2006 hade gett MFAG kreditbetyget […] på sin interna bedömningsskala (med en sannolikhet för fallissemang på […] %), vilket motsvarar ett kreditbetyg på mellan […] och […] på Standard & Poor's bedömningsskala, mellan […] och […] på Moody's bedömningsskala och mellan […] och […] på Fitch bedömningsskala. Tyskland angav vidare att MFAG har haft det här kreditbetyget sedan 2006. Detta hade enligt Tyskland bekräftats av Nord LB såväl den 2 augusti 2011 som den 20 april 2012. Dessutom förklarade Tyskland att även Deutsche Kreditbank AG (DKB) hade lämnat uppgifter om MFAG:s kreditvärdighet och utifrån MFAG:s finansiella rapporter för år 2006 tilldelat bolaget kreditbetyget […] på bankens interna bedömningsskala, vilket motsvarar kreditbetyget […] på Standard & Poor's bedömningsskala och […] på Moody's bedömningsskala.

(104) Tabell 4 sammanfattar de kreditbetyg som tilldelats MFAG under perioden 2006–2012 (undersökningsperioden).

Tabell 4

Bedömning av MFAG:s kreditvärdighet 2006–2012

[…] ([25])

3.3.4 **Bedömning av förlust vid fallissemang (LGD)**

(105) När det gäller den säkerhet som ställts för lånen och förlusten vid fallissemang klargjorde Tyskland att lånen ges av FLH:s aktieägare i form av bryggfinansiering, vilket innebär att de kommer att omvandlas till kapital efter godkännande av kommissionen. I detta avseende förtydligade Tyskland att detta är anledningen till att lånen inte är säkrade.

(106) Tyskland gjorde gällande att inga specifika former för återbetalning av aktieägarlånen hade fastställts eftersom det antogs att lånen kommer att omvandlas till eget kapital och att ingen återbetalning därför kommer att ske. Om lånen inte skulle omvandlas till eget kapital på grund av att kommissionen inte skulle godkänna finansieringen av infrastrukturåtgärderna, menar Tyskland att ett låneavtal kan sägas upp inom 3 månader enligt § 488.3 i *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (den tyska civillagstiftningen). Genom uppsägningen av avtalet förfaller lånebeloppet inklusive ränta till betalning.

(107) Tyskland hävdar att även om lånen inte är säkrade bör LGD för FLH anses vara åtminstone lägre än […] % och till och med nära […] % på grund av att värdet av FLH:s tillgångar (det vill säga […] miljoner euro år 2010) överstiger värdet av skulderna ([…] miljoner euro 2010). Enligt Tyskland skulle FLH:s tillgångar vara tillräckliga för att täcka dessa skulder i händelse av konkurs.

(108) Tyskland förklarade att tillgångarna i FLH, som består av markegendom, byggnader, tekniska anläggningar, maskiner m.m., inte på något sätt är belastade med panträtter gentemot FLH:s aktieägare eller externa kreditgivare.

3.3.5 **Kapitaltillskotten utgör ingen fördel**

(109) När det gäller kapitaltillskott för byggandet av flygplatsen betonade Tyskland att testet om en privat investerare i en marknadsekonomi (nedan kallat *marknadsinvesterartestet*) inte var tillämpligt eftersom byggandet av flygplatsen utgör en allmän ekonomisk-politisk åtgärd som inte omfattas av systemet för kontroll av statligt stöd.

3.4 STÖDETS FÖRENLIGHET

(110) Tyskland hävdade att även om finansieringen av de planerade åtgärderna utgör statligt stöd skulle detta stöd vara förenligt med den inre marknaden eftersom det uppfyller de villkor som anges i punkt 61 i 2005 års luftfartsriktlinjer. Efter ikraftträdandet av 2014 års luftfartsriktlinjer hävdade Tyskland att stödet även är förenligt med de gemensamma principer som anges i avsnitt 5 i dessa riktlinjer.

3.4.1 **Väl avgränsat mål av gemensamt intresse**

(111) Tyskland förklarade att finansieringen av investeringarna i fråga tjänar ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

([25]) Konfidentiell affärsinformation.

(112) I detta avseende framhöll Tyskland att flygfraktssektorn, i synnerhet när det gäller expressfrakt, uppvisar en betydande tillväxt, särskilt på Leipzig/Halle flygplats (mellan 2007 och 2010 ökade fraktvolymen från 101 364 ton till 663 059 ton). Tyskland menade vidare att flygfraktsföretag för närvarande utökar sin operativa kapacitet. Enligt Tyskland föreligger det begränsningar av nattrafiken på de tre stora flygtransportnaven i Tyskland – Frankfurt/Main, München och Köln/Bonn. Vidare påpekar Tyskland att det enligt en dom av den 4 april 2012 inte heller längre är tillåtet att bedriva flygtrafik nattetid på Frankfurt/Main flygplats. Tyskland anser därför att FLH hjälper till att avlasta andra fraktflygplatser i Tyskland.

(113) När det gäller flygplatsens bidrag till regionens anslutbarhet förklarade Tyskland att det planerade projektet ingår i strategin för att utveckla den flygplats som har utsetts till *gemenskapsknutpunkt* i 2004 års översiktsplan för det transeuropeiska transportnätet (Horisont 2020). Tyskland menade att flygplatsen är belägen i centrala Tyskland (i närheten av fem huvudlinjer i det transeuropeiska transportnätet respektive de alleuropeiska korridorerna), i skärningspunkten mellan två motorvägar som förbinder Nord- och Sydeuropa (A 9) samt Väst- och Östeuropa (A 14) med varandra, och att flygplatsen är ansluten till järnvägs- och vägnätet. Förbindelsen med järnvägs- och vägnätet möjliggör effektivare godstransporter, förklarade Tyskland. Vidare hävdar Tyskland att projektet är i linje med ”utvecklingen av ett integrerat flygtransportnät i Europa” enligt punkt 12 i handlingsplanen för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser ([26]) där det konstateras att det vore ”önskvärt att frigöra den latenta kapacitet som finns på regionala flygplatser, förutsatt att medlemsstaterna iakttar gemenskapens lagstiftning i fråga om statliga stöd”.

(114) Tyskland menade vidare att genomförandet av projektet beräknas få en positiv inverkan på hela regionen och kommer att ha en stor betydelse för dess ekonomiska och sociala utveckling. Enligt Tyskland kommer investeringsprojektet i synnerhet att förbättra tillgängligheten till regionen och öka dess attraktionskraft för investerare och besökare. I detta avseende kommer investeringsprojektet även att ha en positiv inverkan på sysselsättningen. Som stöd för detta argument framhöll Tyskland att regionen Sachsen har en arbetslöshet på 10,3 % och Sachsen-Anhalt på 11,2 %, vilket är en högre arbetslöshet än det tyska genomsnittet på 6,9 %.

(115) Tyskland ansåg därför att det statliga stödet tjänar ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

3.4.2 **Behov av statligt ingripande**

(116) Tyskland hävdade att ingen privat investerare skulle vara intresserad av att finansiera förevarande infrastrukturåtgärder. Tyskland framhöll också att Leipzig/Halle flygplats lider av en historiskt betingad eftersläpning när det gäller investeringar. Dessutom rör åtgärderna långsiktiga infrastrukturinvesteringar som tillgodoser flygplatsens behov med hänsyn till den framtida ökningen av godstrafiken. Tyskland hävdar vidare, dock utan att ge belägg för detta, att åtgärderna inte vare sig är oproportionerligt stora eller förenade med oproportionerligt höga kostnader. Den statliga finansieringen kan enligt Tyskland inte minskas ytterligare eftersom flygplatsoperatörerna inte kan finansiera infrastruktur av denna storlek med egna medel.

(117) Tyskland har även hävdat att intäkterna från flygplatstjänsterna inte räcker till för att täcka kostnaderna för att bygga infrastrukturen och underbyggde detta argument genom att peka på det likviditetsgap som förelåg och en kontrafaktisk bedömning som har gjorts.

(118) Tyskland anser därför att stödet kommer att medföra väsentliga fördelar för investeringsprojektet som marknaden inte själv kan åstadkomma och att det finns behov av statligt ingripande.

3.4.3 **Stödåtgärdens lämplighet**

(119) Tyskland gjorde gällande att stödet skulle vara en lämplig stödåtgärd. I detta sammanhang påpekade Tyskland att eftersom flygplatsen var belägen inom området för den före detta Tyska demokratiska republiken lider den av en eftersläpning när det gäller investeringar och måste genomföra betydande investeringar inom kortare tid än andra flygplatser.

([26]) En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser, KOM(2006) 819 slutlig, 24.1.2007.

(120) Vidare hävdar Tyskland att infrastrukturåtgärderna inte skulle ha genomförts alls utan statligt stöd. Till stöd för detta påstående hävdade Tyskland att MFAG-koncernen omsatte mellan 83,8 och 118 miljoner euro och FLH mellan 47 och 80 miljoner euro under 2005. Investeringarna på 255,625 miljoner euro motsvarar alltså ett mer än två till tre gånger så stort belopp som MFAG:s samlade intäkter och ett mer än tre till fem gånger så stort belopp som FLH:s intäkter under den perioden då beslut fattades om infrastrukturprojekten.

(121) Tyskland hävdade avslutningsvis att förhållandet mellan intäkterna och investeringsbeloppet pekar på att de berörda företagen inte skulle genomföra dessa åtgärder utan offentlig finansiering.

3.4.4 **Stimulanseffekt**

(122) När det gäller stimulanseffekten påpekade Tyskland att stödbeloppet och stödnivån för de ifrågavarande infrastrukturåtgärderna var motiverade. Tyskland hävdade att infrastrukturåtgärderna inte skulle ha genomförts alls utan den statliga finansieringen (se avsnitt 3.4.3).

(123) Tvärtemot vad kommissionen anser påpekade Tyskland att stimulanseffekten inte minskade av det faktum att vissa av investeringsprojekten redan hade avslutats eftersom aktieägarna hade gjort sina finansieringsåtaganden redan innan arbetet med infrastrukturåtgärderna påbörjades. Kommissionens uttalande om att infrastrukturprojekten kan ge en betydande avkastning på kapitalet innebär enligt Tyskland en uppenbar felbedömning av åtgärderna i fråga och är dessutom i strid med kommissionens tidigare beslutspraxis. Tyskland påpekade att kommissionen redan vid ett flertal tillfällen hade erkänt att åtgärder av detta slag normalt sett inte ger någon betydande avkastning på satsat kapital.

3.4.5 **Stödets proportionalitet (stödet begränsat till ett minimum)**

(124) Enligt Tyskland är infrastrukturåtgärderna dessutom proportionerliga eftersom de bidrar till att minska överbelastningen på andra tyska fraktflygplatser.

(125) Vidare hävdade Tyskland att finansieringen till sin storlek och omfattning var begränsad till det absoluta minimum som krävs för att genomföra infrastrukturåtgärderna. Enligt Tyskland hade kostnaderna bestämts i förväg utifrån kostnadsberäkningar och utformningsförslag. Dessutom hävdade Tyskland att i motsats till vad kommissionen påstod kunde flygplatsen inte öka sina intäkter genom att höja flygplatsavgifterna. Enligt Tyskland beror detta på att de flesta av investeringarna hänför sig till infrastrukturåtgärder för vilka ingen särskild avgift kan tas ut.

(126) Tyskland uppgav vidare att det i allmänhet inte var möjligt att täcka investeringskostnaderna för byggandet av flygplatsinfrastruktur genom att höja avgifterna för flygplatsanvändarna. Tyskland hävdade att eftersom flygplatsavgifterna godkändes av den berörda flygplatsmyndigheten i respektive delstat där den berörda flygplatsen var belägen, stod det inte flygplatsoperatören fritt att besluta att investeringskostnaderna för byggandet av flygplatsinfrastruktur skulle överföras till användarna av infrastrukturen. Enligt Tyskland skulle en ytterligare höjning av flygplatsavgifterna vid Leipzig/Halle flygplats inte vara marknadsmässig och inte bindande gentemot flygbolag som använder flygplatsen. Dessutom måste man komma ihåg att FLH:s avgifter redan överstiger den normala nivån för marknaden i stort.

(127) Tyskland hävdar vidare att den planerade stödnivån var berättigad. Enligt Tyskland måste den offentliga finansieringen uppgå till planerat belopp för att investeringarna ska kunna genomföras i den omfattning och inom den tidsram som krävs. Tyskland förklarade att det faktum att det inte går att finansiera regionala flygplatsinfrastrukturåtgärder av detta slag med privata medel framgår av såväl kommissionens beslutspraxis som av det faktum att det inte finns ett enda känt fall där privata investerare har finansierat sådana åtgärder med egna medel.

(128) Tyskland hävdade att kommissionen vid upprepade tillfällen hade godkänt stödnivåer på upp till 100 % och att detta alltså inte var någon ovanlighet. Dessutom har kommissionens beslutspraxis visat att för investeringar som liknar de ifrågavarande investeringarna måste stödnivån uppgå till minst 75 % för att investeringarna ska kunna genomföras.

(129) Tyskland förklarade att eftersom FLH hade byggts i den tyska allmänhetens intresse hade infrastrukturåtgärderna inte grundats på någon affärsplan, några lönsamhetsberäkningar eller några finansiella rapporter.

(130) På begäran av kommissionen tillhandahöll Tyskland beräkningar av likviditetsgapet, vilka sammanfattas i tabell 5 och tabell 6.

Tabell 5

Beräkningar av likviditetsgapet – scenario I – investeringarna finansieras genom kapitaltillskott som genomförs under 2014

Scenario I – investeringarna finansieras genom kapitaltillskott som genomförs under 2014	I miljoner euro
Diskonteringsränta (1)	[…] %
Nettonuvärdet av FLH:s sammanlagda kassaflöden 2006–2055	[…]
Nettonuvärdet av de anmälda investeringsåtgärderna Å1–Å16.2 (inklusive kostnader hänförliga till den offentliga sektorns ansvarsområde)	189,4
Nettonuvärdet av likviditetsgapet	166,9
Stödnivå (2)	88,1 %

(1) Diskonteringsräntan fastställdes med hjälp av prissättningsmodellen för kapitaltillgångar: $r_e = r_f + ß_i$ (MRP).
R_f = diskonteringsränta = […] % den 30 december 2005.
$ß_i$ = betafaktor = […] den 1 januari 2006.
MRP = riskpremie före skatt = […] % den 1 januari 2006.
(2) Nettonuvärdet av likviditetsgapet/nettonuvärdet av investeringarna = 166,9 miljoner euro/189,4 miljoner euro = 88,10 %.

Tabell 6

Beräkningar av likviditetsgapet – scenario II – investeringarna finansieras genom kapitaltillskott som genomförs samtidigt med investeringarna

Scenario II – investeringarna finansieras genom kapitaltillskott som genomförs samtidigt med investeringarna (1)	I miljoner euro
Diskonteringsränta	[…] %
Nettonuvärdet av FLH:s sammanlagda kassaflöden 2006–2055	[…]
Nettonuvärdet av de anmälda investeringsåtgärderna Å1–Å16.2 (inklusive kostnader hänförliga till den offentliga sektorns ansvarsområde)	189,4
Nettonuvärdet av likviditetsgapet	142,1
Stödnivå (2)	75,00 %

(1) Tidsramen för investeringen stämmer överens med finansieringen genom kapitaltillskott.
(2) Nettonuvärdet av likviditetsgapet/nettonuvärdet av investeringarna = 142,1 miljoner euro/189,4 miljoner euro = 75,00 %.

3.4.6 **Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna**

(131) När det gäller att undvika otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstater betonade Tyskland att det övergripande resultatet av infrastrukturåtgärderna vid Leipzig/Halle flygplats kommer att bli positivt och att åtgärderna inte kommer att ha någon otillbörlig påverkan på handeln och konkurrensen mellan medlemsstaterna. I detta sammanhang hävdade Tyskland att infrastrukturåtgärderna i fråga är av icke-expansiv karaktär och att de inte har någon inverkan på trafikvolymen. Tyskland påpekade att kommissionen redan i tidigare beslut hade erkänt att åtgärder som är av icke-expansiv natur inte har någon väsentlig inverkan på konkurrensen mellan flygplatser.

(132) Tyskland delade in FLH:s möjliga konkurrenter i tre huvudkategorier: i) flygplatser i närheten av Leipzig/Halle flygplats, ii) andra tyska fraktflygplatser och iii) större fraktflygplatser i EU.

(133) När det gäller flygplatserna i närheten av Leipzig/Halle konstaterade Tyskland att ingen av dessa flygplatser är specialiserad på flygfraktstransporter. Vidare hävdade Tyskland att ingen av dessa flygplatser, såsom Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt och Prag flygplats, verkligen konkurrerade med Leipzig/Halle. Tyskland hävdade att detta berodde på att de geografiska avstånden var för stora för några av flygplatserna, att flygplatserna låg i andra ekonomiska regioner, att de hade helt andra upptagningsområden eller att de var mycket små.

(134) När det gäller de övriga tyska fraktflygplatserna hävdade Tyskland att konkurrensen från Leipzig/Halle flygplats var begränsad eftersom de stora tyska flygfraktsnav som konkurrerade med Leipzig/Halle (Frankfurt/Main, München och Köln/Bonn) hade flaskhalsar eller var föremål för restriktioner när det gällde nattflygningar.

(135) Enligt Tyskland förelåg det inte heller någon konkurrensmässig överlappning med andra fraktflygplatser i unionen, huvudsakligen Bryssel och Vatry. I detta avseende uppgav Tyskland att på grund av sitt centrala läge mitt i Europa betjänade Leipzig/Halle flygplats såväl Väst- som Östeuropa, men att varken Bryssel eller Vatry var i stånd att garantera tillräcklig tillgång till de allt viktigare central- och östeuropeiska marknaderna. När det gäller Vatry flygplats påpekade Tyskland att detta var en mycket liten flygplats och att flygfraktsvolymen vid Leipzig/Halle flygplats exempelvis var mer än 80 gånger så stor som flygfraktsvolymen vid Vatry flygplats under 2010. Dessutom menade Tyskland att Vatry inte har lika goda förbindelser med järnvägs- och vägnätet som Leipzig/Halle flygplats. När det gäller Bryssel flygplats framhöll Tyskland att medan fraktvolymerna hade ökat vid Leipzig/Halle flygplats under de senaste åren, hade volymerna minskat vid Bryssel flygplats under samma period. Dessutom menade Tyskland att Bryssel flygplats var föremål för betydande restriktioner avseende nattflyg och att konkurrensen därför var begränsad.

(136) Vidare förklarade Tyskland att till skillnad mot vad kommissionens ansåg hade alla potentiella användare tillgång till flygplatsens infrastruktur på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Enligt Tyskland erhöll enskilda användare av flygplatsen inte några omotiverade volymbaserade rabatter. Dessutom ansåg Tyskland att frågan om lika och icke-diskriminerande tillträde till flygplatsen redan hade behandlas av kommissionen i dess tidigare beslut om finansieringen av Leipzig/Halle flygplats ([27]).

(137) Följaktligen anser Tyskland att det statliga stödet, i förekommande fall, kan anses vara förenligt med den inre marknaden.

4. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

4.1 MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Den 26 oktober 2011 inkom MFAG tillsammans med FLH med synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Synpunkterna från MFAG överensstämmer i det stora hela med synpunkterna från Tyskland.

4.1.1 **Begreppet ekonomisk verksamhet och den offentliga sektorns ansvarsområde**

(139) MFAG uppgav dessutom att byggandet av infrastruktur på Leipzig/Halle flygplats inte utgör ekonomisk verksamhet. Enligt MFAG omfattas finansieringen i fråga därför inte av artikel 107.1 i EUF-fördraget. MFAG framhöll i detta avseende att en privat investerare inte skulle ha vidtagit de aktuella åtgärderna och fortfarande inte skulle vidta dem. Därför fanns det enligt MFAG inte någon marknad för flygplatsinfrastruktur. I detta sammanhang uppgav MFAG vidare att flygplatser inte kan finansiera sina infrastrukturinvesteringar med egna medel. MFAG var orolig för att tillämpningen av reglerna om statligt stöd på flygplatsinfrastruktur kommer att leda till att investeringarna i flygplatsinfrastruktur avtar.

(140) MFAG uppgav vidare att utvecklingen av Leipzig/Halle flygplats skedde i allmänhetens intresse och att marknadsinvesterartestet inte är tillämpligt på finansiering av flygplatsinfrastruktur. I detta sammanhang påpekade MFAG att det inom unionen inte fanns ett enda exempel på att en privat investerare hade byggt eller väsentligen utvecklat en flygplats med egna medel. MFAG menar därför att i stället för att använda sig av marknadsinvesterartestet bör kommissionen bedöma huruvida infrastrukturen erbjuds till alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Detta är enligt MFAG fallet vid Leipzig/Halle flygplats. Enligt MFAG hade infrastrukturåtgärderna därför varken baserats på en affärsplan eller utsikter till lönsamhet på lång sikt.

([27]) Beslut 2008/948/EG.

(141) Dessutom förklarade MFAG att byggandet av flygplatsen bidrog uppfyllandet av regionalpolitiska mål och var till stöd för en ekonomiskt missgynnad region. MFAG underströk att detta är typiska exempel på uppgifter som faller inom statens ansvarsområde och som inte kan utföras av privata investerare, och som därför inte kan bedömas enligt reglerna om statligt stöd.

(142) MFAG hävdade vidare att även om – vilket dock inte är fallet – finansiering av infrastruktur i allmänhet utgör ekonomisk verksamhet, ingår de ifrågavarande åtgärderna i den offentliga sektorns ansvarsområde och utgör därför inte statligt stöd.

(143) När det gäller verksamheter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde uppgav MFAG att kommissionen måste skilja mellan skydd av luftfarten mot yttre hot, skydd av flygtrafiken mot operativa hot och skydd av tredje man mot operativa hot från flygtrafiken. I detta avseende uppgav MFAG att skyddet mot operativa hot och skyddet av tredje mans rättigheter bör anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde. MFAG hävdade att kommissionen i sin beslutspraxis hade ansett att åtgärder på områdena brandskydd, flygnavigation och flygkontroll, i synnerhet sådana som kan hänföras till Deutscher Wetterdienst (den tyska väderlekstjänsten) och Deutsche Flugsicherung (tyska flygtrafikledningen), ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

4.1.2 **FLH:s aktieägarlåns förenlighet med den inre marknaden**

(144) Enligt MFAG hade aktieägarlånen beviljats enligt marknadsmässiga villkor. MFAG hävdade att Nord LB:s och Deutsche Kreditbank AG:s bedömning av MFAG:s kreditvärdighet bör beaktas. I detta sammanhang förtydligade MFAG att Nord LB och Deutsche Kreditbank AG har gett MFAG och FLH kreditbetyget […] och uppskattat den genomsnittliga sannolikheten för fallissemang till […] %. MFAG klargjorde också att kreditbetyget […] kan jämföras med Standard & Poor's externa kreditbetyg […] till […], Moody's kreditbetyg […] till […] och Fitch kreditbetyg […] till […].

(145) MFAG uppgav vidare att säkerheterna för FLH:s aktieägarlån var mycket stora. Dessutom förklarade MFAG att FLH:s lån kommer att användas för att finansiera hållbara investeringar i infrastruktur. MFAG klargjorde också att tillgångarna i FLH inte är belastade med panträtter (*Grundpfandrechte*). MFAG anser därför att riskmarginalen med tanke på de höga kreditbetygen och stora säkerheterna bör fastställas till högst […] räntepunkter.

(146) Eftersom riskmarginalerna för FLH:s lån har fastställts till mellan […] och […] räntepunkter, anser MFAG att lånen har getts till marknadsmässiga villkor och inte innehåller några inslag av statligt stöd.

4.1.3 **Stödets förenlighet**

(147) MFAG anser att kapitaltillskotten i vilket fall som helst är förenliga med den inre marknaden.

(148) MFAG hävdade att Leipzig/Halle flygplats har en stor positiv inverkan på sysselsättningen i regionen eftersom flygplatsen ger upphov till 5 100 direkta jobb (inklusive anställda som arbetar för MFAG, flygbolag, restauranger, cateringföretag, myndigheter och andra företag) och ungefär 8 100 indirekta jobb.

(149) Vidare betonade MFAG att med tanke på de flaskhalsar och restriktionen avseende nattflygningar som förekom vid andra flygplatser (såsom Frankfurt/Main, München, Berlin, Düsseldorf och Hamburg) är Leipzig/Halle flygplats viktig för att avlasta dessa andra tyska flygplatser och att flygplatsen därmed bidrar till försörjningstryggheten för Tyskland i stort.

(150) När det gäller flygplatsavgifternas icke-diskriminerande karaktär uppgav MFAG att tabellen över flygplatsavgifter vid Leipzig/Halle flygplats inte hade utformats för att gynna ett flygbolag ensamt och att alla flygbolag måste betala samma landningsavgifter. Därför anser MFAG att alla användare har tillgång till infrastrukturen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt.

(151) Vad gäller stödets nödvändighet och dess stimulanseffekt hävdade MFAG att åtgärderna inte skulle ha utförts utan aktieägarlånen eller kapitaltillskotten. Enligt MFAG var det totala investeringsbeloppet på 225,6 miljoner euro två eller tre gånger så stort som MFAG:s genomsnittliga omsättning och mer än fem gånger så stort som FLH:s genomsnittliga årliga omsättning under den perioden då beslut fattades om infrastrukturprojekten. Enligt MFAG innebär inte det faktum att åtgärderna redan delvis har genomförts att ingen stimulanseffekt föreligger eftersom dessa åtgärder hade utförts först efter det att finansieringsgarantier hade erhållits och beslut fattats av de offentliga aktieägarna, som också tillhandahöll den tillfälliga finansieringen genom aktieägarlånen.

(152) MFAG hävdade att åtgärderna i fråga inte snedvrider konkurrensen. Vidare hade de inte någon negativ inverkan på flygplatserna i Bryssel eller Vatry. Enligt MFAG rådde restriktioner avseende nattflyg på Bryssel flygplats, vilket var anledningen till att DHL hade beslutat sig för att varaktigt förlägga sin verksamhet till Leipzig/Halle. När det gäller Vatry hävdade MFAG att frakttrafiken vid denna flygplats är mycket begränsad enligt artiklar i pressen (endast cirka 5 till 6 avgångar per vecka).

4.2 ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) ADV inkom med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 27 oktober 2011. ADV:s synpunkter var helt i linje med MFAG:s synpunkter. ADV påpekade att Leipzig/Halle flygplats är viktig för den regionala utvecklingen.

4.3 DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

(154) DFS inkom med sina synpunkter genom en skrivelse av den 28 oktober 2011.

(155) DFS uppgav att infrastrukturprojekten Å3–Å8 och Å10 (se tabell 2) bidrar till en säker och smidig hantering av flygtrafiken på Leipzig/Halle flygplats. I detta avseende uppgav DFS att Å3 bidrog till att minska belastningen på taxibanor och rullbroar, att Å5 var absolut nödvändig för att undanröja hinder för taxning inom den södra delen av flygplatsen och att Å8 utgjorde grunden för flygräddning och krisinsatser. DFS uppgav vidare att Å10 skulle bidra till att DFS kunde uppfylla sina åtaganden enligt § 29b.2 i *Luftverkehrsgesetz* (luftfartslagen, nedan kallad *LuftVG*), nämligen att skydda allmänheten mot orimligt buller.

4.4 AKTIEÄGARE I MFAG OCH/ELLER FLH

4.4.1 **Landkreis Nordsachsen**

(156) Landkreis Nordsachsen inkom med sina synpunkter genom en skrivelse av den 27 oktober 2011.

(157) Landkreis Nordsachsen uppgav att flygplatsen var en viktig drivkraft för den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen i regionen. Vidare påpekade Landkreis Nordsachsen att flygplatsen av historiska skäl har större behov av ytterligare investeringar än andra tyska flygplatser. Dessutom hävdade Landkreis Nordsachsen att begreppet verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde måste ges en vidare tolkning.

(158) Landkreis Nordsachsen uppgav vidare att flygplatsavgifterna inte räcker till för att finansiera de nödvändiga investeringarna. Enligt Landkreis Nordsachsen hade de planerade kapitaltillskotten en stimulanseffekt. Avslutningsvis hävdade Landkreis Nordsachsen att flygplatsen inte skulle ha kunnat genomföra infrastrukturprojektet utan finansieringen.

4.4.2 **Staden Dresden**

(159) Staden Dresden, som är minoritetsägare i MFAG, inkom med sina synpunkter den 28 oktober 2011. Synpunkterna från Dresden var i linje med synpunkterna från MFAG och Landkreis Nordsachsen.

(160) Staden Dresden påpekade att flygplatsen, som direkt sysselsätter 5 100 personer, är den största arbetsgivaren i regionen. Man underströk därför att flygplatsen var en viktig ekonomisk drivkraft för regionen. Dessutom hävdade staden Dresden att Leipzig/Halle flygplats är viktig för att avlasta andra tyska flygplatser eftersom flygplatsen hade tillstånd att bedriva flygtrafik nattetid.

(161) Staden Dresden hävdade att investeringskostnaderna för flygplatsinfrastruktur inte helt kan finansieras genom de flygplatsavgifter som betalas av flygplatsanvändarna. Man hävdade vidare att utvecklingen av flygplatser historiskt sett i allmänhet hade finansierats med statliga medel. Dessutom påpekade staden Dresden att det inte står flygplatsoperatörerna fritt att fastställa flygplatsavgifterna i Tyskland, utan att avgifterna måste godkännas officiellt av de offentliga myndigheterna.

(162) Staden Dresden uppgav också att infrastrukturåtgärderna på Leipzig/Halle flygplats inte hade någon negativ påverkan på den inre marknaden eftersom kapaciteten på alla konkurrerande tyska och utländska flygplatser utnyttjades nästan fullt ut, förutom på Vatry flygplats, vars drift var näst intill obefintlig.

4.4.3 **Staden Leipzig**

(163) Den 28 oktober 2011 mottog kommissionen synpunkter från staden Leipzig, som är delägare i MFAG. Synpunkterna från staden Leipzig var helt i linje med synpunkterna från staden Dresden och MFAG.

4.5 FLYGFRAKTSSPEDITÖRER OCH EXPRESSPAKETFÖRETAG

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

(164) Den 27 oktober 2011 inkom EAT, ett flygfraktsföretag baserat på Leipzig/Halle flygplats, med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. EAT uppgav att det är ett helägt dotterbolag till Deutsche Post AG och att bolaget använder Leipzig/Halle flygplats som sitt huvudsakliga nav.

(165) Enligt EAT hade alla potentiella användare så vitt man visste tillträde till infrastrukturen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. EAT förtydligade vidare att detta särskilt framgår av det transparenta prissättningssystem som gäller för alla användare.

4.5.2 **Lufthansa Cargo**

(166) Lufthansa Cargo inkom med sina synpunkter den 26 oktober 2011. Lufthansa Cargos synpunkter är helt i linje med EAT:s synpunkter. Lufthansa Cargo bekräftade att alla potentiella användare hade tillträde till flygplatsen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt.

4.5.3 **Emons Spedition**

(167) Emons Spedition inkom med sina synpunkter den 18 oktober 2011. Emons synpunkter är helt i linje med EAT:s synpunkter. Emons underströk att det är viktigt för flygplatserna och flygplatsanvändarna att förbättringar av flygplatsinfrastrukturen finansieras med offentliga medel.

4.5.4 **Spero Logistics Europe**

(168) Spero Logistics Europe inkom med sina synpunkter den 28 oktober 2011. Speros synpunkter är helt i linje med EAT:s och Emons Speditions synpunkter.

(169) Spero framhöll dessutom att det är mycket viktigt för flygfraktstransporten att det finns tillstånd att bedriva flygtrafik nattetid. Spero förklarade att man hade valt att etablera sin verksamhet på Leipzig/Halle på grund av flygplatsens geografiska läge (flygplatsen ligger mitt i Europa och erbjuder tillgång till hela den europeiska marknaden och kortare flygtider till Asien).

4.5.5 **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Tysk-ryska ekonomiska alliansen)**

(170) Den 25 oktober 2011 inkom Deutsch Russische Wirtschaftsallianz (nedan kallad *Wirtschaftsallianz*) med sina synpunkter, där man hävdade att utvecklingen av flygplatsen är nödvändig för den ekonomiska tillväxten i regionen.

(171) Wirtschaftsallianz ansåg att Leipzig/Halle flygplats spelade en viktig roll i Salis-projektet, som inrättas för genomförandet av särskilda transporter som behövs för Natos operationer i Afghanistan. För närvarande, menade Wirtschaftsallianz, var det bara i Leipzig som förutsättningarna för att genomföra det här projektet fanns. Wirtschaftsallianz förtydligade att detta i synnerhet gällde de säkerhetskrav som ställs i Nato-direktiven: tillgång till operativ licens dygnet runt alla dagar i veckan, 3 000 meter-banor, tillräckliga områden för lagring och lastning och kapacitet för tekniskt underhåll av de ryska flygplan som används i Salis-projektet.

4.5.6 **Andra speditörer och föreningar**

(172) Kommissionen mottog också synpunkter från Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic och Volga-Dnepr. Deras synpunkter var helt i linje med EAT:s synpunkter, och Leipzig/Halle flygplats betydelse för regionens utveckling och tillgänglighet underströks.

4.6 PASSAGERARBOLAG OCH TURISTFÖRENINGAR

4.6.1 **Germanwings**

(173) Germanwings, ett dotterbolag till Deutsche Lufthansa AG, inkom med sina synpunkter den 26 oktober 2011.

(174) Germanwings ansåg att byggande och utveckling av flygplatsinfrastruktur inte kunde finansieras enbart med hjälp av flygplatsavgifter. Germanwings förklarade att en mycket stor del av de åtgärder som anges i beslutet att inleda förfarandet gäller luftsäkerhetsåtgärder eller åtgärder för genomförande av säkerhetsbestämmelser. Germanwings hävdade att dessa åtgärder inte omfattas av reglerna om statligt stöd.

(175) Germanwings betonade att kommissionen bör ta hänsyn till Leipzig/Halle flygplats särskilda situation och eftersläpningen när det gäller investeringar i flygplatsinfrastruktur på grund av den tyska återföreningen.

(176) Vidare uppgav Germanwings att infrastrukturen vid Leipzig/Halle flygplats är tillgänglig för alla potentiella användare utan att något flygbolag diskrimineras eller särbehandlas i praktiken.

4.6.2 **Övriga flygbolag och turistföreningar**

(177) Kommissionen har även mottagit synpunkter från Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband och Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Deras synpunkter var helt i linje med Germanwings synpunkter.

4.7 FÖRETAG SOM ÄR BELÄGNA I NÄRHETEN AV FLYGPLATSEN SAMT FÖRENINGAR

4.7.1 **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) BMW inkom med sina synpunkter genom en skrivelse av den 27 oktober 2011.

(179) BMW uppgav att Leipzig/Halle flygplats har en stor betydelse för den lokala industrin och medför positiva externa effekter för regionen och företag som är etablerade där. BMW uppgav vidare att kommissionen bör ta hänsyn till den eftersläpning när det gäller investeringar som rådde vid Leipzig/Halle flygplats före Tysklands återförening. Med tanke på flygplatsens betydelse för regionen menar BMW att den offentliga finansieringen bör anses vara förenlig.

4.7.2 **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) EADS inkom med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet genom en skrivelse av den 27 oktober 2011.

(181) EADS påpekade att Leipzig/Halle flygplats är mycket betydelsefull för regionens ekonomi och att flygplatsens närvaro i regionen hade varit en avgörande faktor när EADS beslutade om att etablera sitt dotterbolag i regionen.

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

(182) EEX, ett energihandelsbolag med huvudkontor i Leipzig, inkom med sina synpunkter den 27 oktober 2011.

(183) EEX uppgav att Leipzig/Halle flygplats var mycket viktig för regionen och för EEX anställda. EEX uppgav dessutom att man inte kan tänka sig att använda andra europeiska flygplatser som ett alternativ till FLH.

4.7.4 **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (Handels- och industrikammaren i Halle-Dessau, IHK)**

(184) IHK inkom med sina synpunkter den 26 oktober 2014.

(185) IHK uppgav att det råder ett positivt ömsesidigt beroendeförhållande till följd av konkurrensen på flygplatsmarknaden i EU. Infrastrukturförbättringar på en plats hade positiva följder även för andra flygplatser. IHK hävdade därför att de positiva nätverkseffekterna av infrastrukturprogrammet vid Leipzig/Halle flygplats övervägde. Enligt IHK måste hänsyn tas till regionens strukturella svagheter och den eftersläpning när det gäller investeringar som råder i östra Tyskland. Slutligen uppgav IHK att om inga inledande offentliga investeringar genomfördes, skulle man knappast kunna räkna med några omfattande uppföljningsinvesteringar från den privata sektorns sida.

4.7.5 **Övriga föreningar**

(186) Kommissionen mottog också synpunkter från Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland och Leipziger Messe. Deras synpunkter var helt i linje med BMW:s och EADS:s synpunkter.

4.8 SCHKEUDITZ MEDBORGARINITIATIV ”ANTI-BULLER”

(187) Medborgarinitiativet inkom med sina synpunkter den 24 augusti 2011.

(188) Medborgarinitiativet uppgav att dess medlemmar hade lagt märke till att den södra banan nästan uteslutande användes av DHL. Enligt medborgarinitiativet var det nästan bara DHL som använde banan och den sydöstra delen av flygplatsen. Initiativet förklarade att det med tanke på DHL:s intensiva användning av denna infrastruktur inte gick att anta att investeringarna avsåg passagerartransport.

5. TYSKLANDS KOMMENTARER PÅ SYNPUNKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER

(189) Tyskland inledde sina kommentarer med att konstatera att 34 synpunkter från berörda parter stödde genomförandet av de anmälda åtgärderna.

(190) Tyskland förklarade att synpunkterna från berörda parter bekräftade den ståndpunkt man företrädde att infrastrukturåtgärderna i fråga ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde. I detta sammanhang framhöll Tyskland att DFS betonade att Å3–Å8 och Å10 utgjorde åtgärder som genomfördes inom ramen för statens uppgifter. Tyskland betonade också att flera berörda parter hävdat att reglerna om statligt stöd inte var tillämpliga på åtgärderna i fråga.

(191) Vidare påpekade Tyskland att synpunkterna gör det tydligt att den offentliga finansieringen överensstämmer med de kriterier som anges i artikel 107.3 i EUF-fördraget. Tyskland förklarade att i synnerhet städerna, de lokala myndigheterna och handelskamrarna samt företag som är etablerade i regionen betonade flygplatsens betydelse för ekonomin och regionen. Enligt Tyskland var det därför ingen tvekan om att byggandet och driften av flygplatsen tjänar ett klart definierat mål av gemensamt intresse. Dessutom hävdade Tyskland att synpunkterna från berörda parter även bekräftade att den offentliga finansieringen var nödvändig och proportionerlig.

(192) När det gäller en eventuell otillbörlig negativ inverkan på konkurrensen och handeln påpekade Tyskland att varken Vatry eller Bryssel flygplats hade inkommit med synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Enligt Tyskland pekade detta på att ingen av dessa flygplatser ansåg sig kunna påverkas negativt av åtgärderna i fråga. Tyskland framhöll att denna uppfattning även stöddes av andra berörda parter, såsom Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings och Jade Cargo. Vidare förklarade Tyskland att även Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING och Aircargo Club Deutschland hävdade att det inte fanns någon konkurrensmässig överlappning avseende upptagningsområde mellan Leipzig/Halle och Bryssel eller Vatry flygplats.

(193) När det gäller kravet på likvärdig och icke-diskriminerande tillgång till flygplatsen påpekade Tyskland att synpunkterna från berörda parter bekräftar att flygplatsavgifterna hade fastställts på ett icke-diskriminerande sätt.

6. BEDÖMNING

(194) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(195) De kriterier som fastställs i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. För att avgöra om åtgärden i fråga utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste därför samtliga följande villkor vara uppfyllda:

a) Åtgärderna ges av staten eller med hjälp av statliga medel.

b) De gynnar vissa företag eller viss produktion.

c) De snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen.

d) De påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

6.1 BEGREPPEN *FÖRETAG* OCH *EKONOMISK VERKSAMHET*

6.1.1 **Begreppet *företag***

(196) När det gäller bedömningen av eventuell förekomst av statligt stöd är det nödvändigt att först fastställa huruvida stödmottagaren bedriver ekonomisk verksamhet och därmed kan betraktas som ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([28]).

([28]) Se mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851 och de förenade målen C-180/98–C-184/98, Pavlov m.fl., REG 2000, s. I-6451.

(197) I detta sammanhang gjorde Tyskland gällande att begreppet *företag* i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget inte är tillämpligt på flygplatser, åtminstone inte när det gäller finansieringen av regional flygplatsinfrastruktur. Tyskland ansåg att byggandet av sådan infrastruktur inte är ekonomisk verksamhet, utan en allmän åtgärd som vidtas av transportpolitiska, ekonomisk-politiska och regionalpolitiska skäl. Vidare påstod Tyskland att byggandet av flygplatsinfrastruktur inte utgör ekonomisk verksamhet eftersom en privat investerare inte skulle ägna sig åt sådan verksamhet. I detta avseende hävdade Tyskland vidare att flygplatser har ovanligt höga fasta kostnader för infrastruktur, utrustning och drift. Dessutom begränsas deras handlingsfrihet av strikta rättsliga skyldigheter och villkor. Tyskland ansåg dessutom att hänvisningarna till Aéroports de Paris-domen och Leipzig/Halle-domen saknar relevans för de ifrågavarande åtgärderna. När det gäller Aéroports de Paris-domen hävdade Tyskland att denna dom inte rör uppförandet av flygplatsinfrastrukturer, utan driften av en flygplats. Dessutom ansåg Tyskland att Aéroports de Paris-domen inte rör tolkningen av begreppet *företag* i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, utan avser en överträdelse av förbudet mot missbruk av en dominerande ställning i den mening som avses i artikel 102 i EUF-fördraget. När det gäller Leipzig/Halle-domen ansåg Tyskland att tribunalens dom inte kunde tjäna som prejudikat inom rättspraxisen eftersom domen har överklagats.

(198) Avseende begreppet *företag* måste det påpekas att Europeiska unionens domstol konsekvent har definierat företag som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning eller ägande och oberoende av hur de finansieras ([29]). Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet ([30]). Om en verksamhet är ekonomisk eller ej beror inte på huruvida verksamheten genererar vinst ([31]).

(199) I Aéroports de Paris-domen ([32]) fastslog domstolen att även driften av en flygplats i form av tillhandahållande av flygplatstjänster till flygbolagen och de olika tjänsteleverantörerna utgör ekonomisk verksamhet. I sin Leipzig/Halle-dom ([33]) klargjorde tribunalen att driften av en flygplats är en ekonomisk verksamhet och att uppförandet av flygplatsinfrastruktur med nödvändighet måste anses ingå i denna verksamhet.

(200) Kommissionen påminner om att tribunalen i sin Leipzig/Halle-dom fastslog att från och med 2000 kunde tillämpningen av regler om statligt stöd på finansiering av flygplatsinfrastruktur inte längre uteslutas ([34]). Från och med dagen för domen i Aéroports de Paris-domen (den 12 december 2000) måste följaktligen drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som verksamheter som omfattas av reglerna om statligt stöd.

(201) Tribunalen fastslog dessutom i sin Leipzig/Halle-dom att det inte är relevant huruvida uppförandet eller utbyggnaden av en flygplatsinfrastruktur hänför sig till transportpolitiken, den ekonomiska politiken eller regionalpolitiken. Enligt etablerad rättspraxis är det inte syftet med en viss åtgärd som är avgörande, utan snarare dess verkningar ([35]).

(202) Dessutom har tribunalen bekräftat i Leipzig/Halle-domen att det existerar en marknad för flygplatsinfrastruktur, vilket framgår av det faktum att Leipzig Halle flygplats konkurrerade med andra regionala flygplatser, särskilt med Vatry (Frankrike) och Bryssel (Belgien), om att bli DHL:s europeiska flygtransportnav.

([29]) Se meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, del 2.1 (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4) och tillhörande rättspraxis, särskilt de förenade målen C-180/98–C-184/98, Pavlov m.fl., REG 2000, s. I-6451, men se även mål C-222/04 Cassa di Risparmio di Firenze m.fl., REG 2006, s. I-289, mål C-205/03 P, FENIN mot kommissionen, REG 2006, s. I-6295 och mål C-49/07, MOTOE mot Elliniko Dimosio, REG 2008, s. I-4863.

([30]) Mål 118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599, punkt 7; mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851, punkt 36 och Pavlov m.fl., punkt 75.

([31]) De förenade målen 209–215/78 och 218/78, van Landewyck mot kommissionen, REG 1980, s. I-3125, punkt 88; mål C 244/94, FFSA m.fl., REG 1995, s. I-4013, punkt 21 och mål C-49/07, MOTOE mot Elliniko Dimosio, REG 2008, s. I-4863, punkterna 27 och 28.

([32]) Domstolens dom av den 12 december 2000 i mål T-128/98 Aéroports de Paris mot kommissionen, REG 2000, s. II-3929, bekräftad genom domstolens dom av den 24 oktober 2002 i mål C-82/01, REG 2002, s. I-9297, punkterna 75–79.

([33]) Tribunalens dom av den 24 mars 2011 i de förenade målen T-443/08 och T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig-Halle GmbH mot kommissionen, REU 2011, s. II-1311, särskilt punkterna 93 och 94, bekräftad av domstolens dom av den 19 december 2012 i mål C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig-Halle GmbH mot Europeiska kommissionen, 2012, ännu ej offentliggjord.

([34]) Se Leipzig/Halle-domen, punkt 106.

([35]) Leipzig/Halle-domen, punkt 102 ff.

(203) När den ekonomiska karaktären av flygplatsförvaltarens verksamhet prövas med hänsyn till att utbyggnaden av infrastruktur finansieras med offentliga medel, måste man enligt rättspraxisen dessutom ta hänsyn till att det saknas anledning att avskilja den verksamhet som består i att anlägga och bygga ut infrastruktur från den senare användningen av denna infrastruktur ([36]).

(204) Dessutom fastslog tribunalen i sin Leipzig/Halle-dom att: ”[s]tart- och landningsbanorna [nämligen] utgör […] nödvändiga beståndsdelar för den ekonomiska verksamhet som bedrivs av en flygplatsoperatör. Byggandet av start- och landningsbanor gör det således möjligt att på flygplatsen bedriva den avsedda huvudsakliga ekonomiska verksamheten, eller, när det gäller byggandet av ytterligare en bana eller utbyggnaden av en befintlig bana, utveckla denna verksamhet.”

(205) Mot bakgrund av den rättspraxis som citeras i skälen 196 och 204 konstaterar kommissionen att den infrastruktur som är föremål för detta beslut antingen kommer att användas direkt på kommersiell basis av FLH, flygplatsförvaltaren, eller indirekt stödja och möjliggöra den kommersiella driften av flygplatsen i sin helhet.

(206) I detta avseende konstaterar kommissionen att enligt tysk lagstiftning, i synnerhet […], måste avgifterna fastställas av flygplatsoperatören och lämnas in för godkännande till förbundsministeriet för transport. Kommissionen noterar att flygplatsavgifterna fastställs av flygplatsoperatörerna i enlighet med restriktionerna i lagstiftningen för att undvika otillbörlig diskriminering mellan flygplatsanvändarna och ett eventuellt missbruk av dominerande ställning från flygplatsförvaltarens sida. Kommissionen anser dock att detta inte hindrar flygplatsförvaltarna från att fastställa flygplatsavgifter med hänsyn till de investeringar som behöver genomföras och kostnaderna för dessa. Detta bekräftas särskilt av kraven i […] och […] i […].

(207) Kommissionen konstaterar vidare att uppförandet och utbyggnaden av den infrastruktur som omfattas av detta beslut innebär att FLH som operatör av Leipzig/Halle flygplats kan öka sin kapacitet och ekonomiska verksamhet. FLH, flygplatsförvaltaren, tillhandahåller flygplatstjänster mot ersättning, bland annat i form av flygplatsavgifter, men även i form av andra intäkter i samband med utnyttjandet av infrastrukturen och tillhandahållandet av tillhörande tjänster, såsom exempelvis uthyrning av hangarer, och denna ersättning måste betraktas som vederlag för de tjänster som tillhandahålls.

(208) Kommissionen anser därför att den infrastruktur som omfattas av detta beslut utgör infrastruktur som är avsedd för kommersiellt bruk. FLH är därför ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.2 **Verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde**

(209) All verksamhet som bedrivs av en flygplats är dock inte nödvändigtvis av ekonomisk natur ([37]). Eftersom klassificeringen av en enhet som ett företag alltid görs i förhållande till en specifik verksamhet, är det nödvändigt att skilja mellan en flygplats olika verksamheter och fastställa i vilken omfattning dessa verksamheter är av ekonomisk karaktär. Om en flygplats bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet bör den betraktas som ett företag enbart i fråga om den förstnämnda verksamhetstypen.

(210) Domstolen har fastställt att verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning inte är av ekonomisk natur och att de i allmänhet inte omfattas av reglerna för statliga stöd ([38]). På en flygplats anses verksamheter såsom flygkontroll, polis, tull, brandbekämpning samt åtgärder som är nödvändiga för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, samt investeringar som avser den infrastruktur och utrustning som behövs för sådana åtgärder, i allmänhet vara av icke-ekonomisk natur ([39]).

([36]) Mål C-205/03 P, FENIN mot kommissionen, REG 2006, s. I-6295, punkt 88 och Leipzig/Halle-domen, punkt 95.
([37]) Leipzig/Halle-domen, punkt 98.
([38]) Mål 118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599, punkterna 7 och 8, och mål C-30/87, Bodson/Pompes funèbres mot des régions libérées, REG 1988, s. I-2479, punkt 18.
([39]) Se särskilt mål C-364/92, SAT mot Eurocontrol, REG 1994, s. I-43, punkt 30 och mål C-113/07, P Selex Sistemi Integrati mot kommissionen, REG 2009, s. I-2207, punkt 71.

(211) Offentlig finansiering av sådana icke-ekonomiska verksamheter utgör inte statligt stöd, men måste vara strikt begränsad till ersättningen av de kostnader som verksamheterna ger upphov till och får inte användas för att finansiera andra verksamheter ([40]). All potentiell överkompensation från de offentliga myndigheternas sida för de kostnader som uppstår för icke-ekonomiska verksamheter kan utgöra statligt stöd. Om en flygplats bedriver både ekonomisk verksamhet och icke-ekonomisk verksamhet krävs separat kostnadsbokföring, för att inga offentliga medel ska överföras mellan de icke-ekonomiska och ekonomiska verksamheterna.

(212) Offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet får inte medföra otillbörlig diskriminering av vissa flygplatser. Enligt fast rättspraxis föreligger en förmån när offentliga myndigheter befriar företag från kostnader som sammanhänger med deras ekonomiska verksamhet ([41]). Om det i en viss rättsordning är normalt att civila flygplatser måste bära vissa kostnader som följer av driften av flygplatsen medan andra civila flygplatser inte behöver bära dessa kostnader, kan därför den senare typen av flygplatser anses bli beviljade en förmån oavsett om dessa kostnader avser en verksamhet som i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk karaktär.

(213) Mot bakgrund av skälen 209 och 212 måste kommissionen därför undersöka karaktären av de infrastrukturåtgärder som omfattas av detta beslut och som genomförs vid Leipzig/Halle flygplats.

(214) Tyskland hävdade att de anmälda åtgärderna Å1–Å11 avser verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och att finansieringen av denna verksamhet är strikt begränsad till de kostnader som är nödvändiga för att genomföra dessa åtgärder. Tyskland ansåg därför att dessa kostnader inte omfattas av reglerna om statligt stöd. I detta avseende hävdade Tyskland att åtgärderna Å1–Å11 ingår i någon av följande kategorier:

i) Åtgärder som skyddar den civila luftfarten mot olagliga handlingar ([42]) och som omfattas av den tyska LuftSiG, särskilt § 8 i denna lag.

ii) Åtgärder som rör den operativa säkerheten och som omfattas av § 45 i *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (förordningen om lufttrafiktillstånd, LuftVZO).

iii) Åtgärder som rör skydd av tredje man mot operativa risker inom luftfarten (såsom buller).

(215) När det gäller åtgärder som rör den operativa säkerheten anser kommissionen att det i samband med driften av en flygplats normalt sett ingår i den ekonomiska verksamheten att se till att verksamheten på flygplatsen är säker ([43]). I detta sammanhang måste det påpekas att kostnader relaterade till rättsliga krav och normativa standarder inte heller kan anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde. Efter att ha genomfört en mer detaljerad granskning av enskilda verksamheter och kostnader, konstaterar kommissionen att åtgärder som syftar till en säker verksamhet på flygplatsen inte ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde. Alla företag som önskar verka på en viss marknad måste se till att anläggningarna är säkra (för flygplatser är exempel på sådana anläggningar landningsbanor, taxibanor och plattor) och uppfyller kraven i normativa standarder.

(216) När det gäller start- och landningsbanor, taxibanor och plattor anser kommissionen att de är väsentliga inslag i den ekonomiska verksamhet som bedrivs av flygplatsförvaltare. Byggandet av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor bidrar således till att flygplatsförvaltaren kan utöva sin huvudsakliga ekonomiska verksamhet.

(217) Vad gäller de åtgärder som avses i § 8 i LuftSiG kan flygkontroll, meteorologiska tjänster och brandkåren i princip anses utgöra verksamheter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

([40]) Mål C-343/95, Cali & Figli mot Servizi Ecologici Porto di Genova, REG 1997, s. I-1547. Kommissionens beslut N 309/02 av den 19 mars 2003: Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001 (EUT C 148, 25.6.2003, s. 7). Kommissionens beslut N 438/02 av den 16 oktober 2002: Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter (EGT C 284, 21.11.2002, s. 2).

([41]) Se t.ex. mål C-172/03, Wolfgang Heiser mot Finanzamt Innsbruck, REG 2005, s. I-1627, punkt 36, och citerad rättspraxis i den domen.

([42]) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1).

([43]) Skäl 16 i kommissionens beslut av den 20 februari 2014 i det statliga stödärendet SA.35847 (2012/N) – Tjeckien – Ostrava flygplats, ännu ej offentliggjort i EUT.

(218) När det gäller den tillämpliga rättsliga ramen har Tyskland gjort gällande att det för brandkåren inte finns några rättsregler som strikt ålägger flygplatsoperatören att bära dessa kostnader. Vidare konstaterar kommissionen att ersättningen för kostnader för brandkåren omfattas av delstaternas juridiska behörighet och att dessa kostnader vanligtvis betalas av de berörda regionala myndigheterna. Ersättningen för dessa kostnader är begränsad till det belopp som krävs för att täcka dessa kostnader.

(219) När det gäller flygkontroll och meteorologiska tjänster konstaterar kommissionen att enligt § 27d och § 27f i LuftVG ska kostnader relaterade till § 27c i LuftVG bäras av staten för ett antal specifika flygplatser. Flygplatser är berättigade till kostnadstäckning i egenskap av ”erkända flygplatser” enligt § 27d och § 27f i LuftVG om förbundsministeriet för transport har bedömt detta vara nödvändigt av säkerhetsskäl och till följd av transportpolitiska intressen ([44]). Tyska flygplatser som inte är ”erkända flygplatser” är inte berättigade till kostnadstäckning enligt § 27d och § 27f i LuftVG och måste därför, i princip, själva ersätta kostnaderna för de åtgärder som anges i § 27c i LuftVG. Dessa kostnader sammanhänger med driften av flygplatserna. Eftersom vissa flygplatser måste bära dessa kostnader själva medan andra flygplatser inte måste det, kan de senare beviljas en förmån, även om flygkontroll- och luftsäkerhetsåtgärder samt meteorologiska tjänster kan anses vara icke-ekonomiska. Leipzig/Halle flygplats har bedömts vara en ”erkänd flygplats” och är därmed berättigad till kostnadstäckning enligt § 27d och § 27f i LuftVG. Övriga flygplatser måste bära dessa kostnader själva. Att Leipzig/Halle flygplats kostnader förflygkontroll- och luftsäkerhetsåtgärder samt meteorologiska tjänster ersätts i enlighet med § 27d och § 27f i LuftVG innebär därför att Leipzig/Halle flygplats erhåller en fördel.

(220) När det gäller sådana åtgärder som avses i § 8 i LuftSiG verkar det som om Tyskland anser att alla kostnader i samband med de åtgärder som föreskrivs däri kan bäras av de berörda offentliga myndigheterna. Kommissionen konstaterar emellertid att enligt § 8.3 i LuftSiG får endast sådana kostnader återbetalas som uppstår i samband med tillhandahållandet och underhållet av sådana utrymmen och lokaler som behövs för att utföra de verksamheter som anges i § 5 i LuftSiG. Alla andra kostnader måste bäras av flygplatsoperatören. I den mån som den offentliga finansiering som beviljats FLH alltså innebar en lättnad av de kostnader som FLH måste bära enligt § 8.3 i LuftSiG är denna offentliga finansiering alltså inte undantagen från kontroll enligt unionens regler om statligt stöd. Oberoende av den rättsliga bedömningen av huruvida dessa kostnader ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eller inte, har det påvisats att de måste bäras av flygplatsoperatören enligt tillämplig lagstiftning. Om staten betalar dessa kostnader, skulle flygplatsoperatören befrias från en kostnad som den normalt sett måste bära.

(221) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 215 och 220 anser kommissionen att det vore lämpligt om mer specifika slutsatser dras om investeringskostnader som påstås ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde.

Å1 Förvärv av mark, omlokalisering, bullerbekämpning och åtföljande landskapsvårdsplanering, Å2 Anläggning för motorprovning och Å10 Ytterligare bullerbekämpning

(222) Tyskland hävdade att åtgärderna Å1, Å2 och Å10 ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom de syftar till att skydda tredje man mot operativa risker inom luftfarten, såsom att skydda husägare och miljön mot bullereffekter.

(223) Kommissionen anser att kostnaderna för åtgärderna Å1, Å2 och Å10 utgör kostnader som ett företag normalt sett måste bära för att bygga anläggningar som uppfyller kraven i vissa normativa standarder. Dessutom går det inte att skilja dessa åtgärder från den ekonomiska verksamheten på flygplatsen. Detta exemplifieras särskilt av att flygplatsen utan dessa åtgärder inte skulle tillåtas bedriva flygverksamhet nattetid och inte tillåtas inrikta sig på flygfrakt i samband med byggnadslovet för byggandet av den södra banan på Leipzig/Halle flygplats och flygplatsens expansionsstrategi.

(224) Därför anser kommissionen att åtgärderna Å1, Å2 och Å10 inte kan anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde.

([44]) § 27d punkt 1 i 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*”.

Å3 (Taxibana och rullbro E7), Å4 (Utbyggnad av norra start- och landningsbanan [planeringskostnader]), Å5 (Uppröjning av platsen som förberedelse inför byggandet av taxibanan Victor), Å6 (Parallelltaxibanan Victor), Å12 Bygglovsförfarande för den södra utbyggnaden (bana och platta), Å13 (Utbyggnad av norra plattan), Å14 (Utbyggnad av östra plattan), Å15 (Anpassning av infrastrukturen) och Å16 (Ytterligare infrastrukturåtgärder, såsom utbyggnaden av hangaren i den norra zonen och uppförandet av den nya flygterminalen och det lilla flygplansstallet)

(225) I förevarande fall planeras en utbyggnad av start- och landningsbanan för att fraktflygplan med hög MTOW ska kunna starta utan lastrestriktioner, medan utbyggnaden av plattan syftar till en bättre fördelning av flygrörelserna. När det gäller taxibanorna konstaterar kommissionen att taxibanorna på en flygplats förbinder banor med ramper, hangarer, terminaler och andra anläggningar. Dessa förbindelser gör att flygplanet kan lämna banan och lämna plats för ett annat flygplan som är på väg att starta eller landa. Därför har taxibanor och rullbroar ett nära samband med banor som flygplatsoperatören tar ut avgifter för. Den information som Tyskland inkommit med bekräftar dessutom att dessa åtgärder är nödvändiga med tanke på trafikvolymerna och trafikflödena. Om konstruktionerna inte skulle byggas skulle flygplatsen inte kunna dra nytta av den förväntade trafikökningen eller också skulle man behöva minska den aktuella trafikvolymen för att kunna garantera en säker drift av flygplanen. Kommissionen anser att detta inte strider mot det faktum att ett visst antal taxibanor och rullbroar bara kan användas på ett säkert sätt för en begränsad trafikvolym.

(226) I detta avseende erinrar kommissionen om att start- och landningsbanor, taxibanor och plattor är väsentliga inslag i den ekonomiska verksamhet som bedrivs av flygplatsförvaltare. Byggandet av start- och landningsbanor, taxibanor och plattor bidrar således till att flygplatsförvaltaren kan utöva sin huvudsakliga ekonomiska verksamhet och kan inte skiljas från den ekonomiska verksamheten.

(227) Kommissionen noterar att flygplatsförvaltaren vidtar åtgärderna Å3, Å4, Å5, Å6, Å12, Å13, Å14, Å15 och Å16 i kommersiellt syfte. De utgör därför infrastruktur avsedd för kommersiellt bruk och kan inte anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde.

Å11 Landbaserad utveckling av sydöstra zonen fas I

(228) Kommissionen konstaterar att åtgärd Å11 omfattar utrustande av befintliga byggnader med el- och vattenförsörjning, avloppsvatteninstallationer och avledning av dagvatten samt ytterligare bullerminskande åtgärder.

(229) Mot bakgrund av den bedömning som gjorts i skälen 215 och 220 är dessa åtgärder inte verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning. Snarare bidrar de till en förbättring av infrastruktur som används för kommersiella ändamål, vilket innebär att de utgör ekonomisk verksamhet och därför inte kan anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde.

Å5 (Ny brandstationsbyggnad) och Å9 (Brandsläckningsutrustning)

(230) När det gäller brandstationsbyggnaden och brandsläckningsutrustningen kan dessa åtgärder i allmänhet anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde, vilket redan framgår av skäl 218.

(231) När det gäller den rättsliga ramen gjorde Tyskland gällande att det för brandstationsbyggnaden och brandsläckningsutrustningen inte finns några rättsregler som strikt ålägger flygplatsoperatören att bära dessa kostnader. Vidare konstaterar kommissionen att ersättningen för kostnader för brandstationsbyggnaden och brandsläckningsutrustningen omfattas av delstaternas juridiska behörighet och att dessa kostnader vanligtvis betalas av de berörda regionala myndigheterna, såsom framförts av Tyskland. Ersättningen för dessa kostnader är begränsad till det belopp som krävs för att täcka dessa kostnader.

(232) Kostnaderna för uppförandet av den nya brandstationsbyggnaden och kostnaderna för inköp av brandsläckningsutrustning kan därför anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde.

Å5 (Universalhangar) och Å9.3 (Vinterserviceutrustning)

(233) När det gäller universalhangaren hävdade Tyskland att den ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eftersom den skulle kunna användas som nödskydd i nödsituationer. Enligt Tyskland ingår även kostnaderna för att bygga denna hangar i den offentliga sektorns ansvarsområde, eftersom hangaren för närvarande används för att lagra vinterserviceutrustning som behövs för en säker drift av flygplatsen under vintern.

(234) När det gäller uppförandet av universalhangaren vid Leipzig/Halle flygplats konstaterar kommissionen att denna byggnad kan användas för olika ändamål. Såsom redan nämnts i skäl 215 är kostnaderna för sådan vinterserviceutrustning (Å9.3) som behövs för en säker drift av flygplatsen under vintern kostnader som normalt sett uppstår i samband med driften av ett företag och kan därför inte anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde. Följaktligen anser kommissionen att inte heller byggkostnaderna för universalhangaren ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.

(235) Detta konstaterande utgör dock inget hinder för att Tyskland ska kunna anförtro flygplatsen i nödsituationer med specifika uppgifter som räknas som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Å7 Ytterligare avisningsområden

(236) Tyskland hävdar att ytterligare avisningsområden behövs för en säker och snabb drift av flygplanen på flygplatsen. På grund av den ökande trafiken på flygplatsen är det enligt Tyskland nödvändigt att de befintliga avisningsområdena byggs ut för att undvika förseningar av reguljärflyg. Dessutom betonar Tyskland att intäkterna från de avisningstjänster som tillhandahålls av flygplatsen inte täcker kostnaderna för upprättandet av infrastrukturen.

(237) Kommissionen konstaterar för det första att frågan om en verksamhet är lönsam eller inte saknar betydelse för begreppet ekonomisk verksamhet ([45]). För det andra konstaterar kommissionen att avisningstjänsterna tillhandahålls lufttrafikföretagen mot ersättning. Avisningstjänsterna är viktiga tjänster som en flygplats tillhandahåller som en del av sin ekonomiska verksamhet. Ju fler sådana tjänster som tillhandahålls, desto fler flyg kan avgå från flygplatsen och desto större blir flygplatsens intäkter.

(238) Följaktligen anser kommissionen att avisningstjänster är intimt förbundna med det ekonomiska nyttjandet av en flygplats och att de inte kan skiljas från denna verksamhet, och att de därför måste betraktas som ekonomisk verksamhet.

Å8 Landningsplats för helikoptrar

(239) Åtgärden omfattar inrättandet av en parkeringsplats för helikoptrar som uteslutande kommer att användas som bas för lufträddningstjänster.

(240) Kommissionen anser att skapandet av en landningsplats för helikoptrar innebär att lufträddningen underlättas. Därför kan tillhandahållandet av en landningsplats för helikoptrar för räddningstjänsten anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde. Ersättningen måste vara direkt kopplad till kostnaderna för dessa tjänster.

Å9 Ytterligare infrastrukturåtgärder

(241) De ytterligare infrastrukturåtgärderna omfattar ombyggnaden av kontrollpunkt I, uppförandet av en funktionell säkerhetsbyggnad för att tillgodose behoven hos den federala och regionala polisen samt tullen, byggandet av djurstallet samt upprustningen av staketet som omger flygplatsen (inklusive digitalt videoövervakningssystem och rörelsedetektorer). Enligt Tyskland är dessa åtgärder nödvändiga för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar och omfattas därför av § 8 i LuftSiG.

(242) När det gäller sådana åtgärder som avses i § 8 i LuftSiG verkar det som om Tyskland anser att alla kostnader i samband med de åtgärder som föreskrivs däri kan bäras av de berörda offentliga myndigheterna. Kommissionen konstaterar emellertid att enligt § 8.3 i LuftSiG får endast sådana kostnader återbetalas som uppstår i samband med tillhandahållandet och underhållet av sådana utrymmen och lokaler som behövs för att utföra de verksamheter som anges i § 5 i LuftSiG. Alla andra kostnader måste bäras av flygplatsoperatören. I den mån som den offentliga finansiering som beviljats FLH innebär en lättnad av de kostnader som FLH måste bära enligt § 8.3 i LuftSiG är denna offentliga finansiering alltså inte undantagen från kontroll enligt unionens regler om statligt stöd.

(243) När det gäller kostnaderna för den tyska väderlekstjänstens användning av den funktionella säkerhetsbyggnaden konstaterar kommissionen att det i § 27f i LuftVG fastställs att kostnaderna relaterade till § 27c i LuftVG täcks av staten för ett antal specifika flygplatser. Flygplatser är berättigade till kostnadstäckning i egenskap av ”erkända flygplatser” enligt § 27f i LuftVG om förbundsministeriet för transport har bedömt detta vara nödvändigt av säkerhetsskäl och till följd av transportpolitiska intressen. Tyska flygplatser som inte är ”erkända flygplatser” är inte

([45]) Leipzig/Halle-domen, punkt 115.

berättigade till kostnadstäckning enligt § 27f i LuftVG och måste därför, i princip, själva ersätta kostnaderna för de åtgärder som anges i § 27c i LuftVG. Dessa kostnader sammanhänger med driften av flygplatserna. Eftersom vissa flygplatser måste bära dessa kostnader själva medan andra flygplatser inte behöver det, kan de senare beviljas en förmån, även om luftkontroll- och luftsäkerhetsåtgärder samt meteorologiska tjänster kan anses vara icke-ekonomiska. Leipzig/Halle flygplats har bedömts vara en ”erkänd flygplats” och är därmed berättigad till kostnadstäckning i enlighet med § 27f i LuftVG. Övriga flygplatser måste bära dessa kostnader själva. Att Leipzig/Halle flygplats kostnader för meteorologiska tjänster ersätts i enlighet med § 27f i LuftVG innebär därför att Leipzig/Halle flygplats erhåller en fördel.

6.1.3 **Slutsats**

(244) Mot bakgrund av konstaterandet i avsnitt 6.1.1 är FLH ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(245) Med hänsyn till konstaterandet i avsnitt 6.1.2 kan finansieringen av följande åtgärder inte anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde: Å1 förvärv av mark, omlokalisering, bullerbekämpning och åtföljande landskapsvårdsplanering, Å2 anläggning för motorprovning, Å3 taxibana och rullbro E7, Å4 utbyggnad av norra start- och landningsbanan (planeringskostnader), Å5 uppröjning av platsen som förberedelse inför byggandet av taxibanan Victor, Å5 universalhangar, Å6 parallelltaxibanan Victor, Å7 ytterligare avisningsområden, Å9.3 vinterserviceutrustning, Å10 ytterligare bullerbekämpning, Å11 landbaserad utveckling av sydöstra zonen fas I, Å12 bygglovsförfarande för den södra utbyggnaden (bana och platta), Å13 utbyggnad av norra plattan, Å14 utbyggnad av östra plattan, Å15 anpassning av infrastrukturen och Å16 ytterligare infrastrukturåtgärder, såsom utbyggnaden av hangaren i den norra zonen och uppförandet av den nya flygterminalen och det lilla flygplansstallet. Finansieringen av denna verksamhet bidrar till att flygplatsförvaltaren kan utöva sin huvudsakliga ekonomiska verksamhet och kan inte skiljas från denna verksamhet.

(246) När det gäller Å5 ny brandstationsbyggnad, Å9 brandsläckningsutrustning och Å8 landningsplats för helikoptrar anser kommissionen att dessa åtgärder kan anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde (se avsnitt 6.1.2).

(247) Vad gäller Å9 ytterligare infrastrukturåtgärder, såsom ombyggnaden av kontrollpunkt I, uppförandet av en funktionell säkerhetsbyggnad för att tillgodose behoven hos den federala och regionala polisen samt tullen, byggandet av djurstallet samt upprustningen av staketet som omger flygplatsen (inklusive digitalt videoövervakningssystem och rörelsedetektorer), anser kommissionen att dessa verksamheter kan ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde. I den mån dessa åtgärder omfattas av § 8.3 i LuftSiG får emellertid endast sådana kostnader återbetalas som uppstår i samband med tillhandahållandet och underhållet av sådana utrymmen och lokaler som behövs för att utföra de verksamheter som anges i § 5 i LuftSiG. Alla andra kostnader måste bäras av flygplatsoperatören. I den mån som den offentliga finansiering som beviljats FLH innebär en lättnad av de kostnader som FLH måste bära enligt § 8.3 i LuftSiG är denna offentliga finansiering alltså inte undantagen från kontroll enligt unionens regler om statligt stöd.

(248) När det gäller kostnaderna för den tyska vädertjänstens användning av den funktionella säkerhetsbyggnaden (relaterade till Å9), anser kommissionen, av de anledningar som anges i skäl 243, att Leipzig/Halle flygplats erhåller en fördel genom att flygplatsens kostnader relaterade till meteorologiska tjänster täcks i enlighet med § 27f i LuftVG, även om meteorologiska tjänster kan anses vara av icke-ekonomisk natur.

6.2 STÖDKARAKTÄREN AV DE AKTIEÄGARLÅN SOM BEVILJATS TILL FÖRMÅN FÖR FLH

6.2.1 **Förhållandet mellan aktieägarlånen och kapitaltillskotten**

(249) Innan en bedömning görs av huruvida de aktieägarlån som beviljats till förmån för FLH utgör statligt stöd, måste det fastställas huruvida aktieägarlånen och kapitaltillskotten bör betraktas som separata åtgärder eller som en enda åtgärd.

(250) Det framgår av bevisen att besluten att genomföra de båda åtgärderna fattades samtidigt, som en del av en större plan för att finansiera förbättringar av infrastrukturen på flygplatsen, och att aktieägarna i FLH hade för avsikt att omvandla sina lån till eget kapital. Tyskland har dock förklarat att besluten att bevilja kapitaltillskott inte var oåterkalleliga och att FLH inte har någon direkt rätt till kapitalökningen.

(251) Under dessa omständigheter anser kommissionen att aktieägarlånen och kapitaltillskotten kan betraktas som separata åtgärder.

6.2.2 **Ekonomisk fördel**

(252) För att pröva om ett företag har fått en ekonomisk fördel genom att ett lån beviljats företaget till förmånliga villkor tillämpar kommissionen *principen om en privat långivare i en marknadsekonomi*. Enligt denna princip bör lånekapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar marknadens normala villkor inte betraktas som statligt stöd ([46]).

(253) I förevarande fall måste kommissionen bedöma om villkoren för de aktieägarlån (se tabell 3) som beviljats FLH innebär en ekonomisk fördel för FLH som det mottagande företaget inte skulle ha erhållit under normala marknadsförhållanden.

(254) Tyskland anser att *principen om en privat långivare i en marknadsekonomi* respekterades helt eftersom aktieägarlånen beviljades till normala marknadsvillkor. För att motivera villkoren för lånen i fråga jämför Tyskland villkoren för aktieägarlånen med de villkor som andra banker erbjuder (se argumenten i avsnitten 3.3.1 och 3.3.2).

(255) När det gäller att avgöra om den finansiering som bedömningen gäller har beviljats till gynnsamma villkor säger kommissionens beslutspraxis att kommissionen – i avsaknad av andra mått – kan jämföra räntan på lånet i fråga med kommissionens referensränta. Kommissionens referensränta har fastställts i enlighet med den metod som anges i 2008 års meddelande om referensränta.

(256) I 2008 års meddelande om referensränta anges en metod för att fastställa referens- och diskonteringsräntor som tillämpas som ett mått på marknadsräntan. Om kommissionen i ett specifikt fall har andra indikatorer på den ränta som låntagaren kan få på marknaden, kan den emellertid grunda sin bedömning på dessa indikatorer eftersom kommissionens referensränta bara är ett mått på marknadsräntan.

Bedömning av FLH:s kreditvärdighet

(257) För att kunna göra en bedömning av villkoren för aktieägarlånen måste kommissionen först bedöma FLH:s kreditvärdighet.

(258) FLH har inte betygsatts av något kreditvärderingsinstitut. Tyskland hävdar dock att på grund av överenskommelsen om kontroll och vinstuttag mellan FLH och MFAG bör moderbolagets kreditvärdighet beaktas.

(259) Kommissionen påpekar att enligt tysk lag förblir MFAG ansvarig för eventuella lån som FLH sluter avtal om under den tid som överenskommelsen om kontroll och vinstuttag gäller, även om avtalet därefter upphävs.

(260) På grund av detta anser kommissionen att FLH bör ges åtminstone ett lika högt kreditbetyg som dess moderbolag MFAG.

(261) Inte heller MFAG har betygsatts av något kreditvärderingsinstitut. Tyskland har emellertid lämnat information om interna kreditbetyg för MFAG, vilka sammanfattades i tabell 4.

(262) Med hänsyn till vad som anges i skälen 257–261 anser kommissionen att FLH:s kreditvärdighet motsvarar åtminstone det lägsta kreditbetyg som tilldelats MFAG, det vill säga […] på Standard & Poor's bedömningsskala för 2006 och […] på Standard & Poor's bedömningsskala för perioden 2007–2012.

Förlusten vid fallissemang (eller nivån på säkerheten)

(263) Om säkerhetsnivån på de ifrågavarande aktieägarlånen kan anses vara hög, talar marknadspraxis för att man skulle kunna öka det ifrågavarande skuldinstrumentets kreditbetyg (det utfärdade kreditbetyget) med ett steg jämfört med emittentens kreditbetyg ([47]). Kommissionen måste därför fastställa förlusten vid fallissemang ([48]) (nedan kallad *LGD*) för de ifrågavarande aktieägarlånen.

([46]) Kommissionens meddelande till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och av artikel 5 i kommissionens direktiv 80/723/EEG på offentliga företag inom tillverkningsindustrin (EGT C 307, 13.11.1993, s. 3, punkt 11). Meddelandet avser tillverkningssektorn, men är även tillämpligt på övriga ekonomiska sektorer. Se även mål T-16/96, Cityflyer mot kommissionen, REG 1998, s. II-757, punkt 51.

([47]) Se t.ex. Moody's *Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (februari 2007).

([48]) Till följd av utredningen kan nivån på säkerheterna mätas som förlustandelen vid fallissemang (LGD), som är den förväntade förlusten i procentenheter av gäldenärens exponering med hänsyn tagen till belopp som kan återvinnas från tillgångar från säkerheter och konkursförfaranden. Följaktligen är förlustandelen vid fallissemang omvänt proportionerlig till säkerheternas giltighet.

(264) Eftersom lånen endast var avsedda att fungera som kortsiktig bryggfinansiering hade de inga säkerheter. Tyskland hävdade ändå att LGD bör vara åtminstone lägre än 30 %, eftersom värdet på FLH:s tillgångar ([…] miljoner euro 2010), som inte är belastade med panträtter, överstiger värdet av skulderna ([…] miljoner euro 2010).

(265) I detta avseende konstaterar kommissionen att tillgångarnas bokförda värde inte räcker som bedömningsgrund för flygplatsens likvidationsvärde vid en eventuell insolvens eller konkurs. I det dokument som Baselkommittén för banktillsyn publicerade i juni 2006 rekommenderas det att LGD för icke efterställda fordringar på företag som inte tryggas av erkända säkerheter uppskattas till omkring 45 % ([49]). Enligt 2008 års meddelande om referensränta har de ifrågavarande aktieägarlånen en ”normal” säkerhet med en medelhög LGD (30 % < LGD < 60 %).

(266) Kommissionen anser därför att säkerheterna inte är tillräckligt stora för att företagets kreditbetyg ska kunna ökas ett steg.

Jämförelse av villkoren för FLH:s aktieägarlån med marknadsriktmärken baserade på kreditswappsspreadar (CDS-spreadar)

(267) För att pröva huruvida FLH:s aktieägarlån beviljats enligt marknadsvillkor har kommissionen gjort en jämförelse med marknadsriktmärken baserade på kreditswappsspreadar (CDS-spreadar).

(268) I överensstämmelse med den metod som ligger till grund för 2008 års meddelande om referensränta anser kommissionen att låneräntorna kan anses motsvara marknadsvillkoren om lånen har en ränta som är lika hög eller högre än den referensränta som ges med följande formel:

Referensränta = basränta + riskmarginal + avgift

(269) Basräntan motsvarar bankernas kostnad för att tillhandahålla likviditet (finansieringskostnad). Vid finansiering till fast ränta (det vill säga räntesatsen fastställs för lånets hela löptid) är det lämpligt att fastställa basräntan utifrån swappräntor ([50]) vars löptid och valuta är samma som för ifrågavarande lån. Riskmarginalen utgör långivarens ersättning för de risker som är förknippade med respektive finansiering, framför allt kreditrisken. Riskmarginalen kan beräknas utifrån ett lämpligt urval av CDS-spreadar ([51]) relaterade till referensenheter (såsom företagsobligationer) som har ett liknande kreditbetyg som lånen till FLH. Slutligen verkar det lämpligt att lägga till 10–20 räntepunkter som approximativt värde för de bankavgifter som företag normalt sett måste betala ([52]).

(270) Kommissionen anser att de finansieringsåtgärder som är föremål för bedömningen inte utgör ett typiskt lån. I samband med den aktuella bedömningen förutsätts att lånen ges som en rullande kreditfacilitet, som förnyas varje år med nya räntevillkor. Löptiden antas följaktligen vara ett år.

(271) Lånen beviljas med en rörlig basränta, där 12 månaders Euribor används som referensränta. Bedömningen av riskmarginalen kan göras utifrån ett urval av CDS-spreadar för varje relevant tidpunkt. Tabell 7 sammanfattar antalet observationer (företag med ett kreditbetyg motsvarande FLH:s från alla branscher, undantaget finansinstitut och offentliga institut) och motsvarande CDS-spreadar.

([49]) Baselkommittén för banktillsyns dokument *International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards* från juni 2006.

([50]) Swapräntan är motsvarigheten till interbankräntan (IBOR-räntan) men med längre löptid. Den används på finansmarknaderna som referensränta för att fastställa finansieringsgraden.

([51]) En kreditswapp (CDS) är ett (överlåtbart) derivatkontrakt mellan två parter, köparen av skydd och säljaren av skydd, där kreditrisken för en underliggande referensenhet överförs från köparen av skydd till säljaren av skydd. Köparen av skyddet betalar varje period en premie till säljaren av skyddet tills kreditswappskontraktet löper ut eller tills en fördefinierad kredithändelse inträffar avseende den underliggande referensenheten (beroende på vilket som inträffar först). Den periodiska premie som betalas av köparen av skydd (uttryckt i procent eller i form av räntepunkter av det skyddade beloppet, det så kallade teoretiska beloppet) kallas för *kreditswappsspread*. Kreditswappsspreadar kan användas som en nära uppskattning av priset på kreditrisk.

([52]) Se t.ex. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3) eller Bloomberg-uppgifterna om teckningsavgifter vid emission av obligationer. I det följande utgår man i detta beslut från en avgift på 20 räntepunkter för att komma fram till en försiktig uppskattning.

Tabell 7

Översikt av observationer av företag med ett kreditbetyg motsvarande FLH:s

Datum	Kreditbetyg	Antal observationer	Första kvartilen (räntepunkter)	Andra kvartilen (räntepunkter)	Tredje kvartilen (räntepunkter)
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) Riskmarginalen för referensräntan har fastställts på grundval av ett vägt genomsnitt för CDS-spreadar i den 2:a kvartilen (se tabell 7).

(273) Tabell 8 ger en jämförelse av den faktiska räntan för de aktieägarlån som är föremål för bedömningen med referensräntan.

Tabell 8

Jämförande översikt över FLH:s faktiska ränta och referensräntan

Datum	Faktisk ränta (%)				Referensränta (%)			
	Basräntesats	Riskmarginal	Avgift	Summa	Basräntesats	Riskmarginal	Avgift	Summa
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) Enligt marknadspraxis måste man lägga till en bankavgift motsvarande cirka […] räntepunkter när man fastställer referensräntan på grundval av CDS-spreadar ([53]). I förevarande fall lägger man till en bankavgift på […] räntepunkter för att åstadkomma en försiktig uppskattning.

(275) Kommissionen anser att siffrorna i tabell 8 indikerar att lånen verkligen överensstämmer med marknadsvillkoren. I detta hänseende konstaterar kommissionen att FLH:s faktiska ränta var högre än referensräntan under samtliga år – bortsett från under 2009. Den lägre faktiska räntan under 2009 kompenseras av de högre räntorna under perioden 2010–2012 för de då större aktieägarlånen.

(276) Dessutom konstaterar kommissionen att dessa resultat även bekräftades av de jämförelselån som Tyskland hänvisat till i avsnitten 3.3.1 och 3.3.2.

6.2.3 **Slutsats**

(277) Mot bakgrund av övervägandena i avsnitten 6.2.1 och 6.2.2 anser kommissionen att FLH:s aktieägarlån beviljades till marknadsmässiga villkor och att de därför inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([53]) Se t.ex. t.ex. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies,* 2011 (s. 3) eller Bloomberg-uppgifterna om teckningsavgifter vid emission av obligationer.

6.3 STÖDKARAKTÄREN AV DE KAPITALTILLSKOTT SOM BEVILJATS TILL FÖRMÅN FÖR FLH

6.3.1 **Statliga medel och frågan om åtgärderna kan tillskrivas staten**

(278) För att utgöra statligt stöd måste åtgärderna i fråga finansieras med statliga medel och beslutet att bevilja åtgärderna måste kunna tillskrivas staten.

(279) Begreppet statligt stöd omfattar alla förmåner som beviljas med statliga medel av staten själv eller av ett förmedlande organ på uppdrag av staten ([54]). Vid tillämpningen av artikel 107.1 i EUF-fördraget betraktas de lokala myndigheternas resurser som statliga medel ([55]).

(280) Domstolen har också fastställt att frågan huruvida en stödåtgärd beviljas direkt av staten eller av offentliga eller privata organ som inrättats eller utnämnts av staten för att administrera stödet är irrelevant för frågan om stödet ska betraktas som statligt stöd ([56]).

(281) I förevarande fall kommer åtgärderna i fråga, nämligen kapitaltillskotten till förmån för FLH, att beviljas dels direkt från de lokala myndigheternas budget (delstaten Sachsen-Anhalt, delstaten Sachsen och de berörda städerna och kommunerna), dels genom den finansiering som beviljats från de lokala myndigheternas budget och som MFAG kommer att tillhandahålla FLH i egenskap av förmedlande organ. I detta sammanhang konstaterar kommissionen att de medel som kanaliserades via MFAG hade öronmärkts av de lokala myndigheterna för att överföras till FLH.

(282) Staten hade därför hela tiden direkt eller indirekt kontroll över de resurser som är föremål för granskningen. Således anser kommissionen att de relevanta åtgärderna har finansierats med statliga medel. Beslutet att bevilja dessa statliga medel kan även tillskrivas offentliga myndigheter, eftersom FLH:s offentliga aktieägare hade enats om att tillföra kapital.

6.3.2 **Ekonomisk fördel**

(283) Med fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget avses varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden, det vill säga i avsaknad av statligt ingripande ([57]). Det är endast åtgärdens inverkan på företaget som är relevant och inte vare sig orsaken till eller syftet med det statliga ingripandet ([58]). En fördel föreligger när ett företags ekonomiska situation har förbättrats till följd av ett statligt ingripande.

(284) Kommissionen påminner vidare om att ”kapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsvillkor inte kan betecknas som statligt stöd” ([59]). För att avgöra om den offentliga finansieringen av Leipzig/Halle flygplats ger FLH en fördel som man inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden måste kommissionen i förevarande fall jämföra beteendet hos de offentliga myndigheter som tillhandahåller investeringsbidrag och kapitaltillskott med beteendet hos en privat investerare i en marknadsekonomi som styrs av utsikter till lönsamhet på lång sikt ([60]).

(285) Bedömningen bör inte ta hänsyn till eventuella positiva återverkningar på ekonomin i den region där flygplatsen är belägen, eftersom domstolen har förklarat att den relevanta frågan vid tillämpningen av marknadsinvesterartestet är huruvida en privat investerare under liknande förhållanden och på grundval av en förväntad lönsamhet, utan sociala eller regionalpolitiska överväganden, skulle ha skjutit till samma kapital ([61]).

(286) I domen i målet Stardust Marine slog domstolen fast att ”[…] det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det skall bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi i syfte att fastställa om dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall undvikas” ([62]).

([54]) Mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (nedan kallat *Stardust Marine*), REG 2002, s. I-4397.
([55]) De förenade målen T-267/08 och T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, REU 2011, s. II-1999, punkt 108.
([56]) Mål 78/76, Steineke & Weinlig mot Tyskland, REG 1977, svensk specialutgåva, s. III-329, punkt 21.
([57]) Mål C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) m.fl. mot La Poste m.fl., REG 1996, s. I-3547, punkt 60 och mål C-342/96, Konungariket Spanien mot Europeiska kommissionen, REG 1999, s. I-2459, punkt 41.
([58]) Mål 173/73, Republiken Italien mot Europeiska gemenskapernas kommission, REG 1974, svensk specialutgåva, s. II-321, punkt 13.
([59]) Domen i det ovannämnda målet Stardust Marine, punkt 69.
([60]) Mål C-305/89, Italien mot kommissionen (Alfa Romeo), REG 1991, s. I-1603, punkt 23; mål T-296/97, Alitalia mot kommissionen, REG 2000, s. II-3871, punkt 84.
([61]) Mål 40/85, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. I-2321.
([62]) Domen i det ovannämnda målet Stardust Marine, punkt 71.

(287) Vidare förklarade domstolen i domen i målet EDF att ”[v]arken ekonomiska kalkyler som upprättats efter det att förmånen beviljats, retrospektiva rapporter som visar att den berörda medlemsstatens investering faktiskt blivit lönsam eller omständigheter som i efterhand visar att det var motiverat att fatta det beslut som faktiskt fattades kan däremot vara tillfyllest för att visa att medlemsstaten – innan eller samtidigt som den ekonomiska fördelen beviljades – fattat beslutet i egenskap av aktieägare” ([63]).

(288) För att kunna tillämpa marknadsinvesterartestet måste kommissionen utgå från den tidpunkt då respektive beslut att tillhandahålla offentliga medel till FLH fattades. Kommissionen måste också basera sin bedömning på den information och de antaganden som de berörda lokala myndigheterna hade till sitt förfogande vid den tidpunkt då beslut fattades om de ifrågavarande kapitaltillskotten.

(289) Tyskland betonade också att infrastrukturen är nödvändig för att skapa arbetstillfällen (5 106 arbetstillfällen har skapats direkt genom flygplatsen). Kommissionen konstaterar dock att ingen hänsyn kan tas till sociala och regionala aspekter vid genomförande av marknadsinvesterartestet.

(290) I förevarande fall tycks Tyskland ifrågasätta tillämpligheten av marknadsinvesterartestet när det gäller infrastruktur och infrastrukturrelaterade investeringar.

(291) Tyskland hävdade att marknadsinvesterartestet inte kan tillämpas på transportinfrastruktur eftersom det inte finns några motsvarande privata investerare. Enligt Tyskland har privata investerare inget intresse av flygplatser, särskilt om stora investeringar krävs. Mot bakgrund av detta hävdade Tyskland att detta skulle innebära att investeringar som privata aktörer inte skulle genomföra automatiskt inte skulle omfattas av reglerna om statligt stöd.

(292) Kommissionen kan inte hålla med Tyskland om detta. Man kan inte låta bli att tillämpa marknadsinvesterartestet bara för att den privata sektorn inte är involverad i finansieringen av flygplatsinfrastrukturer. En ekonomiskt svår situation innebär inte att den offentliga investeraren befrias från ansvar att handla lika försiktigt som en privat investerare skulle ha gjort i samma situation. I detta sammanhang konstaterar kommissionen att det i rättspraxisen från Europeiska unionens domstol har klargjorts att investeringar i ekonomisk verksamhet som inte skulle ha genomförts av privata investerare i en marknadsekonomi innehåller inslag av statligt stöd ([64]).

(293) Tyskland anser inte att FLH:s aktieägare agerade som en privat investerare i en marknadsekonomi då man beslutade att öka flygplatsens egna kapital och omvandla aktieägarlånen till eget kapital. Kommissionen noterar att Tyskland hävdat att kapitaltillskotten gjordes utan någon underliggande affärsplan och utan utsikter till lönsamhet på lång sikt.

(294) Trots projektets inneboende och betydande osäkerhetsfaktorer, såsom investeringsprojektets långsiktiga karaktär (cirka 50 år), hade det i förhand varken tagits fram någon affärsplan eller gjorts någon känslighetsanalys av eventuella underliggande lönsamhetsantaganden. Detta överensstämmer inte med den typ av analys som en försiktig investerare skulle ha genomfört för ett så omfattande projekt.

(295) På grundval av detta anser kommissionen att kapitaltillskotten från de offentliga aktieägarna och MFAG till förmån för FLH innebar att FLH fick en ekonomisk fördel (i den mån investeringsbidragen inte enbart gällde sådana verksamheter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde enligt vad som fastställts i avsnitt 6.1.2).

6.3.3 **Selektivitet**

(296) För att en statlig åtgärd ska omfattas av tillämpningsområdet för artikel 107.1 i EUF-fördraget måste den gynna ”vissa företag eller viss produktion”. Därför är endast sådana åtgärder som gynnar företag och medför en fördel på ett selektivt sätt att betrakta som statligt stöd.

(297) I förevarande fall gynnas endast FLH av kapitaltillskotten. Åtgärden är därmed selektiv i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.3.4 **Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln**

(298) När stöd som ges av en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag på den inre marknaden måste de sistnämnda företagen anses påverkas av det stödet ([65]). Den ekonomiska fördel som kapitaltillskotten innebär för flygplatsoperatören stärker operatörens ekonomiska ställning, eftersom flygplatsoperatören kommer att kunna starta sin verksamhet utan att bära de därmed förbundna investeringskostnaderna.

([63]) Mål C-124/10 P, kommissionen mot Electricité de France (EDF), 2012, ännu ej offentliggjort, punkt 85.
([64]) Leipzig/Halle-domen, punkt 115.
([65]) Mål T-214/95, Het Vlaamse Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717.

(299) Som konstaterats i avsnitt 6.1.1 är driften av en flygplats en ekonomisk verksamhet. Det råder konkurrens mellan såväl flygplatserna när det gäller att locka flygbolag och motsvarande flygtrafik (passagetrafik och godstrafik) som flygplatsförvaltare som kan konkurrera sinsemellan om att få ansvara för förvaltningen av en viss flygplats. Kommissionen framhåller vidare att i synnerhet när det gäller speditörer, flygbolag specialiserade på flygfrakt samt passagerarbolag och charteraktörer kan även flygplatser som inte är belägna i samma avrinningsområden och flygplatser som är belägna i olika medlemsstater konkurrera med varandra för att locka till sig dessa flygbolag.

(300) De allmänna domstolarna har bekräftat att Leipzig/Halle flygplats konkurrerar med flygplatser i andra medlemsstater, särskilt flygplatserna i Bryssel (Belgien) och Vatry (Frankrike) och i synnerhet när det gäller fraktflyg ([66]). Dessutom hanterar Leipzig/Halle flygplats för närvarande cirka 890 000 ton flygfrakt och är den näst största fraktflygplatsen i Tyskland.

(301) Tyskland hävdade att konkurrensen mellan Leipzig/Halle flygplats och andra tyska fraktflygplatser var begränsad eftersom de stora tyska flygfraktsnav som konkurrerade med flygplatsen (Frankfurt/Main, München och Köln/Bonn) hade flaskhalsar eller var föremål för restriktioner avseende nattflygningar.

(302) Enligt Tyskland förelåg det inte heller någon konkurrensmässig överlappning med andra fraktflygplatser i EU, huvudsakligen Bryssel och Vatry. När det gäller Vatry flygplats påpekade Tyskland att Vatry var en mycket liten flygplats och att Leipzig/Halle flygplats flygfraktsvolym var mer än 80 gånger så stor som Vatrys under 2010. När det gäller Bryssel flygplats framhöll Tyskland att medan fraktvolymerna hade ökat vid Leipzig/Halle flygplats under de senaste åren, hade volymerna minskat vid Bryssel flygplats under samma period. Dessutom menade Tyskland att Bryssel flygplats var föremål för betydande restriktioner avseende nattflyg och att konkurrensen därför var begränsad.

(303) Mot bakgrund av den information som de berörda parterna inkommit med konstaterar kommissionen att Leipzig/Halle flygplats används av olika internationella flygfraktsföretag, såsom av Wirtschaftsallianz för Salis-projektet, Jade Cargo, Volga-Dnepr-koncernen, Baring etc. Dessutom tjänar Leipzig/Halle flygplats som europeiskt nav för DHL. De anmälda infrastrukturåtgärderna omfattar en ytterligare utbyggnad av flygplatsens infrastruktur för att större plan ska kunna använda flygplatsen utan att några begränsningar avseende MTOW föreligger. I detta avseende konstaterar kommissionen vidare att flygplatsen har två banor (södra och norra landningsbanan som är 3 600 meter långa).

(304) På grundval av ovanstående anser kommissionen att den eventuella ekonomiska fördel som FLH erhåller till följd av de kapitaltillskott som är avsedda att finansiera de olika utvecklings- och utbyggnadsinfrastrukturprojekten på Leipzig/Halle flygplats stärker företagets ställning gentemot konkurrenterna på EU:s marknad för leverantörer av flygplatstjänster, i synnerhet när det gäller godstransporter.

(305) Kommissionen anser därför att den offentliga finansiering som granskas snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

6.3.5 **Slutsats**

(306) Mot bakgrund av övervägandena i skälen 278–305 anser kommissionen att den offentliga finansiering som beviljats FLH i form av kapitaltillskott utgör statligt stöd i den mening som avses artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.4 STÖDETS LAGLIGHET

(307) Enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget måste medlemsstaterna anmäla alla planer på att bevilja eller ändra stöd och de får inte genomföra de föreslagna åtgärderna förrän anmälningsförfarandet har lett till ett slutligt beslut.

(308) Eftersom kapitaltillskotten är föremål för ett beslut av kommissionen och ännu inte har ställts till FLH:s förfogande, anser kommissionen att Tyskland har respekterat förbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget ([67]).

6.5 STÖDETS FÖRENLIGHET

6.5.1 **Tillämplig rättslig ram**

(309) Eftersom kapitaltillskotten till FLH utgör statligt stöd, måste kommissionen undersöka om det stöd som anges i skäl 306 kan anses vara förenligt med den inre marknaden.

([66]) Leipzig/Halle flygplats, punkt 93 och beslut 2008/948/EG, skäl 8.
([67]) Mål T-109/01, Fleuren Compost mot kommissionen, REG 2004, s. II-127.

(310) I artikel 107.3 i EUF-fördraget anges vissa undantag från den allmänna bestämmelsen i artikel 107.1 i EUF-fördraget om att statligt stöd inte är förenligt med den inre marknaden. Stödet i fråga kan bedömas på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget, där det föreskrivs att ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset” kan anses vara förenligt med den inre marknaden.

(311) I detta sammanhang utgör 2014 års luftfartsriktlinjer en ram för bedömning av om stöd till flygplatser kan anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(312) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer kommer kommissionen från och med den 4 april 2014 att tillämpa principerna i dessa riktlinjer på alla anmälda investeringsstödåtgärder som den har att besluta om, även om projekten har anmälts före detta datum ([68]).

(313) Kommissionen har redan kommit fram till i skäl 308 att de direkta och årliga kapitaltillskotten inte utgör olagligt statligt stöd som beviljats före den 4 april 2014.

(314) I förevarande fall har kommissionen emellertid påpekat att Leipzig/Halle flygplats, som hanterar över 800 000 ton gods, är en flygplats specialiserad på flygfrakt. Kommissionen har dessutom påpekat att de aktuella åtgärderna avser den expansionsstrategi som flygplatsen använder sig av för att ta sig in på marknaden för godstransporter.

(315) Enligt punkt 22 i 2014 års luftfartsriktlinjer har kommissionen ännu inte tillräcklig erfarenhet av att bedöma förenligheten hos stöd till flygplatser som är specialiserade på godstransport för att kunna sammanfatta sin praxis i form av specifika kriterier för förenlighet med den inre marknaden. För dessa kategorier av företag kommer kommissionen därför att, utifrån en bedömning från fall till fall, tillämpa de gemensamma principer för förenlighet med den inre marknaden som anges i avsnitt 5 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

6.5.2 **Förenlighetsbedömning**

(316) När kommissionen bedömer om en statlig stödåtgärd kan anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget undersöker den vanligtvis om stödåtgärdens utformning garanterar att dess positiva effekt när det gäller att nå ett mål av gemensamt intresse är större än dess potentiella negativa effekter på handel och konkurrens.

(317) I meddelandet om modernisering av det statliga stödet ([69]) efterlystes gemensamma principer för kommissionens bedömning av alla stödåtgärders förenlighet med den inre marknaden. En stödåtgärd kommer att anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget om följande kumulativa villkor är uppfyllda:

a) Åtgärden bidrar till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

b) Det finns behov av statligt ingripande.

c) Stödåtgärden är lämplig.

d) Den har en stimulanseffekt.

e) Stödet är proportionerligt (begränsat till ett minimum).

f) Åtgärden har inga otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

g) Det råder en öppenhet avseende stödet: Medlemsstaterna, kommissionen, ekonomiska aktörer och den intresserade allmänheten måste lätt kunna komma åt alla relevanta handlingar och relevant information om det stöd som beviljas inom ramen för stödåtgärden, i enlighet med avsnitt 8.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

6.5.2.1 Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(318) En statlig stödåtgärd måste syfta till ett mål av gemensamt intresse i enlighet med artikel 107.3 i EUF-fördraget. Investeringsstöd till flygplatser brukar anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås om det i) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen eller ii) begränsar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen eller iii) underlättar regional utveckling.

([68]) Punkt 173 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

([69]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Modernisering av det statliga stödet i EU (COM(2012) 209 final).

(319) De kapitaltillskott som är föremål för detta beslut syftar till att finansiera infrastrukturåtgärder på Leipzig/Halle flygplats, en flygplats som specialiserat sig på flygfrakt. Såsom Tyskland påpekat uppvisar flygfraktssektorn, i synnerhet sektorn för expressfrakt, en betydande tillväxt. Tyskland hävdade vidare att det föreligger kapacitetsbegränsningar för nattflyg vid de tre stora flygtransportnaven i Tyskland – Frankfurt/Main, München och Köln/Bonn. I detta avseende förklarade Tyskland att inga nattflygningar längre fick ske på Frankfurt/Main flygplats enligt den tyska förvaltningsdomstolens dom av den 4 april 2012. Till följd av detta ansåg Tyskland att FLH hjälper till att bemöta en allvarlig kapacitetskris inom flygfraktssektorn i Tyskland.

(320) Tyskland förklarade vidare att det planerade projektet ingår i strategin för att utveckla den flygplats som har utsetts till *gemenskapsknutpunkt* i 2004 års översiktsplan för det transeuropeiska transportnätet (Horisont 2020). Leipzig/Halle flygplats är belägen i centrala Tyskland (i närheten av fem huvudlinjer i det transeuropeiska transportnätet respektive de alleuropeiska korridorerna) i skärningspunkten mellan två motorvägar som förenar Nord- och Sydeuropa (A 9) samt Väst- och Österuropa (A 14) med varandra och flygplatsen är ansluten till järnvägs- och vägnätet.

(321) Vidare menar Tyskland att flygplatsen har en stor tillväxtpotential på grund av detta läge mitt i Europa och flygplatsens tillgång till en marknad med ca 7 miljoner personer inom en omkrets på 100 km samt anslutningsmöjligheter till ett utmärkt järnvägs- och vägnät. Såsom anges i skäl 319 uppvisar flygfraktssektorn en betydande tillväxt (under perioden 2007–2011 låg den genomsnittliga tillväxttakten på cirka 5,0 % för de internationella passagerartransporterna och 4,3 % för frakttransporterna) ([70]). Emellertid föreligger det kapacitetsbegränsningar för nattflyg (se skäl 319).

(322) Som framgick av skäl 319 förutspås en gradvis men betydande ökning av godstrafiken på flygplatsen. När det gäller fraktvolymerna förklarade Tyskland att Leipzig/Halle i förhållande till andra flygplatser uppvisar en konstant tillväxt (medan fraktvolymen uppgick till 101 364 ton under 2007 hade denna siffra ökat till 442 453 ton under 2008, 524 084 ton under 2009 och 663 059 ton under 2010). Tyskland tillade även att flygfraktsvolymen ökade med 18,5 % under 2009 och 26,5 % under 2010. Enligt Tyskland var dessutom en ytterligare ökning av fraktvolymen att vänta. I detta sammanhang förklarade Tyskland att flygfraktsvolymerna förväntades uppgå till cirka 820 000 ton år 2020 ([71]). Tyskland hävdade emellertid att dessa förutspådda volymer kommer att nås redan 2015 ([72]). Även när det gäller godstrafiken räknar man med ökade siffror, inte minst med tanke på ytterligare begränsningar vad gäller nattflygningar på andra tyska flygplatser (dvs. Frankfurt/Main m.fl. flygplatser).

(323) Kommissionen konstaterar att genomförandet av projektet kommer att ha en positiv inverkan på hela regionen och på dess ekonomiska och sociala utveckling. Tyskland uppgav att 133 företag för närvarande var etablerade vid flygplatsen och att dessa sysselsatte totalt 5 106 personer under 2010 (en ökning med 14,4 % jämfört med 2009). Tyskland hävdade vidare att investeringsprojektet i synnerhet kommer att förbättra tillgången till regionen och öka dess attraktionskraft för investerare och besökare. Kommissionen konstaterar att detta påstående fick stöd från yttranden från berörda parter (se avsnitt 4). Dessutom bör detta ha en positiv inverkan på sysselsättningen med tanke på att Leipzig/Halle-regionen har en arbetslöshet som är betydligt högre (arbetslösheten i regionen Sachsen uppgår till 10,3 % och i Sachsen-Anhalt till 11,2 %) än genomsnittet för landet (6,9 %).

(324) Kommissionen kan därför dra slutsatsen att uppförandet och driften av infrastrukturen uppfyller ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse och att utvecklingen av en flygplats med hög fraktandel är i linje med unionspolitiken i detta avseende samt att hänsyn tas till regionala aspekter och att kriteriet om förenlighet är uppfyllt i det aktuella fallet.

6.5.2.2 Behov av statligt ingripande

(325) En statlig stödåtgärd måste vara inriktad på en situation där stödet kan åstadkomma en konkret förbättring som marknaden inte klarar att åstadkomma på egen hand, exempelvis åtgärda ett marknadsmisslyckande eller lösa ett rättvise- eller sammanhållningsproblem.

([70]) IATA, passagerar- och fraktprognoser 2007–2011, oktober 2007.
([71]) Baserat på beräkningar som gjorts före 2011.
([72]) Baserat på beräkningar från 2011.

(326) Tyskland hävdade att Leipzig/Halle flygplats lider av en historiskt betingad eftersläpning när det gäller investeringar. Tyskland ansåg vidare att finansieringen är begränsad till ett nödvändigt och med lagstiftningen överensstämmande minimum, både i fråga om stödbelopp och i fråga om stödnivå. Dessutom rör åtgärderna långsiktiga infrastrukturinvesteringar som tillgodoser flygplatsens behov med hänsyn till den framtida ökningen av gods- och passagerartrafiken. Tyskland hävdade att åtgärderna inte vare sig är oproportionerligt stora eller förenade med oproportionerligt höga kostnader. Vidare förklarade Tyskland att kostnaderna hade sänkts till en miniminivå till följd av grundlig planering och noggranna kostnadsberäkningar. Enligt Tyskland kan den statliga finansieringen inte minskas ytterligare eftersom flygplatsoperatörerna inte kan finansiera infrastruktur av denna storlek med egna medel.

(327) Tyskland har gjort gällande att intäkterna från tjänsterna inte räcker till för att täcka kostnaderna för att bygga infrastrukturen och underbyggde detta argument genom att peka på ett likviditetsgap och en bedömning av det kontrafaktiska scenariot.

(328) Kommissionen konstaterar att stödet kommer att medföra väsentliga fördelar för investeringsprojektet som marknaden inte själv kan åstadkomma och att det finns behov av statligt ingripande.

6.5.2.3 Stödåtgärdens lämplighet

(329) Stödåtgärden måste vara ett lämpligt politiskt instrument för att uppnå målet av gemensamt intresse.

(330) Som framgår av avsnitt 6.5.2.2 har Tyskland visat att finansiering av projektet genom kapitaltillskott är ett lämpligt instrument för att förbättra infrastrukturen på Leipzig/Halle flygplats. Ingen annan mindre snedvridande form av stöd skulle kunna garantera finansieringen av de infrastrukturarbeten som behöver genomföras.

(331) Kommissionen drar slutsatsen att den ifrågavarande stödåtgärden är ett lämpligt politiskt instrument.

6.5.2.4 Stimulanseffekt

(332) Stödet måste ändra de berörda företagens beteende på ett sådant sätt att de inleder ytterligare verksamhet som de inte skulle bedriva utan stöd eller som de skulle bedriva endast i begränsad utsträckning eller på ett annat sätt eller på en annan plats.

(333) För det första kan arbeten i samband med en enskild investering inledas först efter det att en ansökan har lämnats in till den stödbeviljande myndigheten. Om arbetena inleds innan en ansökan har lämnats in till den stödbeviljande myndigheten kommer stöd som ges för den berörda investeringen inte att anses vara förenligt med den inre marknaden.

(334) Tyskland hävdade att arbetena inte hade inletts innan ansökan om stöd hade lämnats in till den stödbeviljande myndigheten. Kommissionen kan därför dra slutsatsen att detta kriterium är uppfyllt.

(335) För det andra kan ett investeringsprojekt på en flygplats vara ekonomiskt attraktivt i sig. Man måste således kontrollera att investeringen inte skulle ha gjorts eller inte hade varit lika omfattande i avsaknad av statligt stöd. Om detta bekräftas anser kommissionen att stödåtgärden har en stimulanseffekt.

(336) Stimulanseffekten fastställs genom en kontrafaktisk analys, där planerad ekonomisk aktivitet med stöd respektive utan stöd jämförs.

(337) Om det inte finns någon känd kontrafaktisk situation kan en stimulanseffekt antas föreligga om det föreligger ett likviditetsgap (ett så kallat underskott i fråga om kapitalkostnader), dvs. om det utifrån en i förväg fastställd affärsplan kan visas att det finns en skillnad mellan de positiva och negativa kassaflödena (inklusive kostnader för investeringar i anläggningstillgångar) under investeringens livslängd, beräknad som diskonterat nuvärde ([73]).

(338) I förevarande fall har Tyskland lagt fram en beräkning av likviditetsgapet där bristen på finansiering fastställs uppgå till åtminstone 142,1 miljoner euro (se tabellerna 5 och 6). Dessutom framgår det av en bedömning av det kontrafaktiska scenariot att om infrastrukturinvesteringarna skulle finansieras helt genom lån, skulle flygplatsen inte kunna tillhandahålla den nödvändiga finansieringen.

(339) Kommissionen kan därför dra slutsatsen att investeringsstödet har en stimulanseffekt.

([73]) Detta utesluter inte att inledande förluster kan kompenseras av framtida vinster.

6.5.2.5 Stödets proportionalitet (stödet begränsat till ett minimum)

(340) Stödbeloppet måste begränsas till det minimum som krävs för att uppmuntra till ytterligare investeringar eller ekonomisk aktivitet i det berörda området.

(341) För att investeringsstöd till flygplatser ska anses vara proportionerligt får det inte överstiga de extrakostnader (med avdrag för extrainkomster) som följer av att det projekt eller den verksamhet som får stöd genomförs snarare än det alternativa projekt eller den alternativa verksamhet som mottagaren skulle ha genomfört i en kontrafaktisk situation, dvs. i avsaknad av stöd. Om det inte finns någon känd kontrafaktisk situation bör stödbeloppet, för att anses vara proportionerligt, inte överstiga likviditetsgapet för investeringsprojektet (det så kallade underskottet i fråga om kapitalkostnader), vilket utifrån en i förväg fastställd affärsplan fastställs som det diskonterade nuvärdet av skillnaden mellan de positiva och negativa kassaflödena (inklusive investeringskostnader) under investeringens livslängd. När det gäller investeringsstöd bör affärsplanen omfatta tillgångens ekonomiska livslängd.

(342) Stödnivån får inte under några omständigheter överstiga det faktiska likviditetsgap som investeringsprojektet ger upphov till.

(343) Såsom anges i avsnitt 6.5.2.2 och 6.5.2.3 har Tyskland inkommit med en kompletterande beräkning av likviditetsgapet i samband med det anmälda projektet som pekar på att likviditetsgapet uppgår till 142,1 miljoner euro, vilket berättigar till en stödnivå på 75 % (se tabell 6) förutsatt att kapitaltillskotten hade tillskjutits samtidigt med de investeringar som gjorts. Men eftersom kapitaltillskotten kommer att ske först efter det att kommissionen har godkänt dessa under 2014, uppgår det likviditetsgap som fastställts av Tyskland till 166,9 miljoner euro, vilket berättigar till en stödnivå på 88,1 % (se tabell 5).

(344) I avsaknad av ett tröskelvärde för högsta tillåtna stödnivåer på fraktflygplatser, är stödnivån begränsad till det likviditetsgap som föreligger i samband med investeringsprojektet. Kommissionen kan därför dra slutsatsen att stödbeloppet är proportionerligt och begränsat till ett minimum.

6.5.2.6 Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna

(345) De negativa effekterna av stödet måste vara tillräckligt begränsade, så att det övergripande resultatet av åtgärden blir positivt.

(346) För att ytterligare begränsa eventuella snedvridningar måste flygplatsen, inbegripet alla investeringar för vilka stöd beviljas, vara öppen för samtliga potentiella användare och får inte vara bestämd för en specifik användare. När kapaciteten är fysiskt begränsad bör tilldelningen ske på grundval av relevanta, objektiva, genomsynliga och icke-diskriminerande kriterier.

(347) Tyskland hävdade att det övergripande resultatet av åtgärdernas effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna är positivt. I detta avseende bekräftade Tyskland att alla potentiella användare (flygbolag och flygfraktsföretag) kommer att ha tillgång till den nya infrastrukturen på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt.

(348) Dessutom hävdade Tyskland att infrastrukturåtgärderna i fråga är av icke-expansiv karaktär. När det gäller eventuella effekter på Leipzig/Halle flygplats konkurrenter uppgav Tyskland att flygplatserna i närheten av Leipzig/Halle inte är specialiserade på flygfrakttransporter. Vad gäller Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburg, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt och Prag flygplats hävdade Tyskland att de geografiska avstånden var för stora för några av flygplatserna, att flygplatserna låg i andra ekonomiska regioner, att de hade helt andra upptagningsområden eller att de var mycket små.

(349) När det gäller de övriga tyska fraktflygplatserna hävdade Tyskland att konkurrensen från Leipzig/Halle flygplats var begränsad eftersom de stora tyska flygfraktsnav som konkurrerade med Leipzig/Halle (Frankfurt/Main, München och Köln/Bonn) hade flaskhalsar eller restriktioner avseende nattflygningar.

(350) Enligt Tyskland förelåg det inte heller någon konkurrensmässig överlappning med andra fraktflygplatser i EU, huvudsakligen Bryssel och Vatry. När det gäller Vatry flygplats påpekade Tyskland att Vatry var en mycket liten flygplats och att Leipzig/Halle flygplats flygfraktsvolym var mer än 80 gånger så stor som Vatrys under 2010. När det gäller Bryssel flygplats framhöll Tyskland att medan fraktvolymerna hade ökat vid Leipzig/Halle flygplats under de senaste åren, hade volymerna minskat vid Bryssel flygplats under samma period. Dessutom menade Tyskland att Bryssel flygplats var föremål för betydande restriktioner avseende nattflyg och att konkurrensen därför var begränsad.

(351) Kommissionen kan därför dra slutsatsen att de negativa effekterna av stödet är tillräckligt begränsade. Följaktligen kan kommissionen dra slutsatsen att förenlighetskriteriet uppfylls.

6.5.2.7 Öppenhet avseende stödet

(352) Tyskland påminns om de krav på öppenhet avseende offentliggörande av uppgifter om beviljade stöd som anges i avsnitt 8.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

6.5.3 **Slutsats**

(353) Kommissionen anser därför att alla gemensamma villkor för förenlighet i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget är uppfyllda i förevarande fall.

(354) Mot bakgrund av den bedömning som gjorts konstaterar kommissionen att åtgärden är förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget i den mån den är begränsad till finansieringen av det finansieringsgap som investeringsprojektet ger upphov till.

7. **SLUTSATS**

(355) Mot bakgrund av konstaterandet i avsnitt 6.1.1 är FLH ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Enligt bedömningen i avsnitt 6.1.2 anser kommissionen att finansieringen av åtgärderna Å5 ny brandstationsbyggnad, Å9 brandsläckningsutrustning och Å8 landningsplats för helikoptrar kan anses ingå i den offentliga sektorns ansvarsområde. Enligt bedömningen i avsnitt 6.1.2 måste finansieringen av övriga åtgärder granskas enligt EU:s regler om statligt stöd.

(356) På grundval av övervägandena i avsnitt 6.2.1 anser kommissionen att FLH:s aktieägarlån beviljades på marknadsmässiga villkor och att de därför inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(357) Mot bakgrund av övervägandena i avsnitt 6.3 anser kommissionen att den offentliga finansiering som beviljats FLH i form av kapitaltillskott utgör statligt stöd i den mening som avses artikel 107.1 i EUF-fördraget. Eftersom kapitaltillskotten är föremål för ett beslut av kommissionen och ännu inte har ställts till FLH:s förfogande, anser kommissionen att Tyskland har respekterat förbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(358) I enlighet med bedömningen i avsnitt 6.5 anser kommissionen att alla gemensamma villkor för förenlighet i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget är uppfyllda i förevarande fall. Kommissionen konstaterar därför att dessa åtgärder är förenliga med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget i den mån de är begränsade till finansieringen av det finansieringsgap som investeringsprojektet ger upphov till.

(359) Kommissionen noterar att Tyskland meddelade kommissionen den 17 juni 2014 att man undantagsvis godtar att detta beslut antas på engelska.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De aktieägarlån som beviljats Flughafen Leipzig/Halle GmbH utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

1. I den mån kapitaltillskotten till Flughafen Leipzig/Halle GmbH täcker kostnader som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och som flygplatsoperatören har rätt till ersättning för i enlighet med § 8.3 i LuftSiG, samt kostnader för landningsplatsen för helikoptrar, utgör de inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

2. I den mån kapitaltillskotten till Flughafen Leipzig/Halle GmbH är begränsade till investeringsprojektets likviditetsgap och inte täcker kostnader för sådana verksamheter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde som anges i punkt 1, utgör de statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3. I den mån kapitaltillskottens belopp överstiger de belopp som förklarats vara förenliga med den inre marknaden i punkt 1 och 2, utgör de statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 23 juli 2014.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande