

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 juli 2008

om Tysklands åtgärder till förmån för DHL och flygplatsen Leipzig/Halle

C 48/06 (f.d. N 227/06)

[delgivet med nr K(2008) 3512]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/948/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

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

efter att i enlighet med dessa bestämmelser ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 5 april 2006 anmälde Tyskland stödordningar avseende uppförandet av DHL-koncernens europeiska verksamhetscentrum på flygplatsen Leipzig/Halle. Den 27 april 2006 begärde kommissionen in ytterligare uppgifter, som Tyskland inkom med den 24 juli 2006. Den 26 juli och den 21 augusti 2006 hölls möten med kommissionen, flygplatsbolaget, DHL och de tyska myndigheterna.
- (2) Genom en skrivelse av den 23 november 2006 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda ett förfarande i enlighet med artikel 88.2 i EG-fördraget avseende de anmälda åtgärderna. Den 12 december 2006

ansökte Tyskland om förlängning av svarsfristen, vilket kommissionen beviljade. Tyskland inkom med sina synpunkter den 23 februari 2007.

- (3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.
- (4) Kommissionen fick synpunkter från berörda parter. Genom en skrivelse av den 16 maj 2007 översände kommissionen dessa synpunkter till Tyskland. Tyskland fick möjlighet att inkomma med synpunkter på denna skrivelse inom en månad. Kommissionen fick in Tysklands synpunkter genom en skrivelse av den 13 juni 2007.
- (5) På Tysklands begäran anordnades möten den 18 juni och 25 september 2007. I anslutning till dessa möten fick kommissionen de begärda kompletterande uppgifterna den 19 oktober respektive den 18 december 2007.
- (6) Tyskland inkom med ytterligare kompletterande uppgifter till kommissionen genom skrivelser av den 7 december 2007, den 17 mars 2008 och den 9 april 2008.

⁽¹⁾ EUT C 48, 2.3.2007, s. 7.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

2. UTFÖRLIG REDOGÖRELSE FÖR OMSTÄNDIGHETERNA

2.1 Berörda parter

2.1.1 Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Flughafen Leipzig/Halle GmbH (nedan kallad *Leipzig flygplats*) är ett dotterbolag till Mitteldeutsche Flughafen AG (nedan kallad MFAG). MFAG äger 94 % av Leipzig flygplats. Övriga delägare är delstaten Sachsen, förvaltningsområdena Delitzsch och Leipziger Land samt staden Schkeuditz. Aktieägare i MFAG är delstaten Sachsen (73 %), delstaten Sachsen-Anhalt (14 %), staden Dresden (6 %), staden Halle (5 %) och staden Leipzig (2 %). MFAG har inga privata aktieägare.

2.1.2 DHL

- (8) Med en världsomspännande omsättning på 18,2 miljarder euro under 2005 hör DHL (ett företag som ingår i Deutsche Post AG) till de ledande expressföretagen. Dess europeiska flygtransportnav fanns fram till mars 2008 på Bryssels flygplats (BRU). Sedan det hade uppstått problem med rätten att bedriva nattflygningar förhandlade DHL med flera olika flygplatser om en ny lokaliseringssort för sitt europeiska flygtransportnav. De alternativ som utkristalliserades var Leipzig, Bryssel och den franska flygplatsen Vatry (XCR). DHL beslöt till sist att förlägga sitt europeiska flygtransportnav till Leipzig senast 2008.

- (9) Här bör det också erinras om att det redan har utfärdats ett stödbeslut om DHL:s investering (N 608/2003). För DHL:s investering i Leipzig flygplats beviljade kommissionen den 20 april 2004 en högsta regional stödnivå på 28 % i enlighet med de sektorsövergripande rambestämmelserna för regionalstöd till stora investeringsprojekt⁽³⁾ från 1998. Delstaten Sachsen beviljade därefter DHL ett stöd på 70,8 miljoner euro. I ett delvis positivt, delvis negativt beslut godkände kommissionen dessutom den 2 juli 2007 ett utbildningsstöd på ca 1,58 miljoner euro, som delstaten Sachsen och delstaten Sachsen-Anhalt hade beviljat DHL för dess verksamhet vid Leipzig flygplats⁽⁴⁾.

2.2 De ifrågasatta åtgärderna

- (10) I beslutet om att inleda förfarandet ifrågasattes följande tre åtgärder:
- a) Kapitaltillskottet på ca 350 miljoner euro till Leipzig flygplats för att finansiera byggandet av den nya södra start- och landningsbanan (nedan kallad *södra banan*).

b) Ramavtalet mellan Leipzig flygplats, dess moderbolag MFAG och DHL innebär att flygplatsen är skyldig att bygga den nya södra banan samt att uppfylla ytterligare åtaganden under hela löptiden på [...] (*) år, bl.a. säkerställa kontinuerlig flygverksamhet på den södra banan 24 timmar om dygnet och 7 dagar i veckan (nedan kallat *24/7-drift*).

c) En garantiförklaring (*Patronatserklaring*) har utfärdats av delstaten Sachsen till förmån för Leipzig flygplats och DHL, där det garanteras att delstaten Sachsen ger DHL ett skadestånd på upp till [...] euro, om DHL inte längre kan använda flygplatsen som planerat (t.ex. om nattflygningarna förbjuds av tillsynsmyndigheterna).

2.2.1 Kapitaltillskottet

- (11) Enligt den information som kommissionen har att tillgå ska den planerade investeringen i den nya södra banan finansieras genom ett kapitaltillskott samt genom långfristiga aktieägarlån.
- (12) Vid inledandet av det formella granskningsförfarandet beräknade kommissionen att byggandet av den nya södra banan skulle finansieras genom ett offentligt kapitaltillskott på ca 350 miljoner euro.

2.2.2 Ramavtalet

- (13) Tyskland anser att ramavtalet inte utgör statligt stöd till DHL, eftersom de offentliga myndigheterna har tillämpat principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. I ramavtalet fastställs vilka villkor som Leipzig flygplats och MFAG garanterar ska vara uppfyllda med hänsyn till byggande och drift av det nya verksamhetscentrumet samt för den senare driften. Ramavtalet omfattar dessutom tilläggsavtal om driftsvillkor, flygplatsavgifter och hyra av tomtmark.

2.2.2.1 Garanti avseende flygplatsens 24/7-drift

- (14) Enligt det ramavtal som undertecknades den 21 september 2005 ska Leipzig flygplats och MFAG uppfylla följande villkor:
- a) Innan det nya centrumet tas i drift den 1 oktober 2007 måste Leipzig flygplats avsluta byggandet av den södra banan och säkerställa att flygplatsen kan användas för 24/7-drift. Om Leipzig flygplats inte kan uppfylla dessa villkor innan det nya centrumet tas i drift, är Leipzig flygplats och MFAG skyldiga att betala ett skadestånd på upp till [...] euro (avsnitt 5 i ramavtalet).

⁽³⁾ EGT C 107, 7.4.1998, s. 7.

⁽⁴⁾ Statligt stöd C 18/2007 (ex N 874/06) – utbildningsstöd till DHL på lokaliseringssorten Leipzig-Halle (Tyskland), ännu inte offentliggjort i Europeiska unionens officiella tidning.

(*) Affärshemlighet.

b) När det nya centrumet har tagits i drift måste Leipzigs flygplats fortsätta att garantera flygplatsens 24/7-drift och tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att säkerställa DHL:s verksamhet i enlighet med driftsvillkoren under de kommande [...] åren. Om Leipzigs flygplats inte kan uppfylla dessa villkor efter det att det nya centrumet har tagits i drift, är Leipzigs flygplats och MFAG skyldiga att ersätta DHL för alla skador och förluster som har uppstått. Vid en betydande inskränkning i verksamheten kan DHL också säga upp avtalet och kräva skadestånd för alla direkta och indirekta kostnader som är förenade med en flytt till en annan flygplats (avsnitt 8 och 9 i ramavtalet). Leipzigs flygplats och MFAG har därmed obegränsad skyldighet att ersätta DHL för förluster och skador, och detta gäller oberoende av om de har uppstått till följd av omständigheter som Leipzigs flygplats har kunnat påverka. Om nattflygningarna förbjuds av tillsynsmyndigheterna och DHL måste flytta till en annan flygplats, skulle detta enligt Tysklands bedömningar innebära att Leipzigs flygplats kan bli skyldig att betala DHL upp till [...] euro.

2.2.2.2 Reglering av flygplatsavgifter

- (15) Flygplatsavgifterna kommer att vara den främsta intäktskällan för att finansiera den nya södra banan. DHL beräknas betala ca [...] euro i flygplatsavgifter under 2008, dvs. under det första året då det nya centrumet är helt i drift. Flygplatsavgifterna regleras i ett särskilt avtal, som bifogas ramavtalet.
- (16) Alla lufttrafikföretag – dvs. DHL och alla andra lufttrafikföretag – har rätt till samma landningsavgift. Nivån på landningsavgiften kommer att sänkas i takt med den totala trafikutvecklingen för Leipzigs flygplats. Ett lufttrafikföretag som endast genomför ett fåtal flygningar betalar alltså samma landningsavgift som DHL, som förmodligen kommer att utnyttja flygplatsen mest.

2.2.2.3 Hyresavtal

- (17) För vissa byggnader på flygplatsen har Leipzigs flygplats ingått två hyresavtal med Deutsche Post Immobilien GmbH (nedan kallat DPI) och ett tomträttsavtal med Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (nedan kallat DPBS). Dessa företag ingår i Konzernverbund Deutsche Post World Net. De hyr ut fastigheterna till DHL inom ramen för särskilda avtal.
- (18) Leipzigs flygplats åtar sig att bygga en ramp som enbart ska utnyttjas av DHL. Byggekostnaderna beräknas till ca [...] euro. Leipzigs flygplats hyr ut rampen till DPI enligt följande villkor:

- a) DPI betalar räntan för finansieringen av tomt- och byggkostnader samt en årlig avskrivning på [...] % av byggkostnaderna.
- b) Leipzigs flygplats åtar sig att ta ett lån för att finansiera bygget av rampen. För detta ändamål måste Leipzigs flygplats inhämta finansieringserbjudanden från tre olika banker, däribland Postbank (som också ingår i Konzernverbund Deutsche Post World Net) och bestämma sig för det förmånligaste erbjudandet.

c) Avtalet ingås för [...] år. DPI har rätt att säga upp avtalet efter [...] år utan angivande av skäl alternativt om DHL säger upp ramavtalet. Om avtalet sägs upp inom de första [...] åren, är DPI skyldigt att erlagga hyra för [...] år med avdrag för de redan gjorda hyresbetalningarna.

(19) Det andra hyresavtalet gäller ytterligare markverksamhetsområden, som Leipzigs flygplats hyr ut till DPI enligt samma villkor som i det nämnda hyresavtalet. Byggekostnaderna beräknas till ca [...] euro.

(20) Tomträttsavtalet avser tomtmarken där DHL uppför sina byggnader. Leipzigs flygplats utfärdar tomträtten till förmån för DPI enligt följande villkor:

- a) DPI betalar en tomträttsavgäld på [...] euro för [...] m², dvs. ca [...] euro per m².
- b) Tomträttsavgälden är fast fram till [...]; därefter justeras den med [...] % av förändringen av konsumentprisindex.

(21) Både hyresavtalet för rampen och tomträttsavtalet innehåller en option för DHL fram till [...] att hyra ytterligare tomtmark. Denna option beviljas fram till [...] [...]. Därefter måste DHL betala [...] euro per m² för optionen. Optionsavgiften kommer att stiga till [...].

(22) Båda avtalen innehåller en klausul som innebär att tomterna inte får hyras ut till DHL:s konkurrenter – och detta gäller oberoende av om DHL utnyttjar sin option eller ej. Här anges uttryckligen [...] och [...].

2.2.3 Garantiförklaringen

- (23) Genom garantiförklaringen garanteras flygplatsens finansiella ställning under ramavtalets löptid och delstaten Sachsen åläggs att betala ett skadestånd på upp till [...] euro, om DHL inte längre kan utnyttja flygplatsen som planerat. Till skillnad från ramavtalet, som innebär en obegränsad garanti från Leipzigs flygplats och MFAG gentemot DHL, innebär garantiförklaringen att DHL endast kan kräva ett skadestånd på upp till [...] euro från delstaten Sachsen. Skadeståndsanspråk som överstiger [...] euro kan endast hävdas gentemot Leipzigs flygplats och MFAG. Fram till dess att kommissionen godkänner garantiförklaringen gäller det inte ännu.

2.3 Kommissionens första granskning

2.3.1 Förekomst av statligt stöd

2.3.1.1 Kapitaltillskottet

(24) Vad gäller byggkostnaderna för den nya södra banan ansåg kommissionen först att Leipzigs flygplats skulle få tillräckliga intäkter från investeringarna i den nya södra banan för att detta (åtminstone) skulle täcka de ökande kostnaderna och utgöra ett lämpligt bidrag till de fasta kostnaderna för befintliga infrastrukturanläggningar. På grundval av den affärsplan som presenterats av Tyskland drog emellertid kommissionen den preliminära slutsatsen att den förväntade ökningen av intäkter från verksamheten på den nya södra banan inte skulle kunna täcka de ökande kostnaderna och att motsvarande investering därför utgjorde ett statligt stöd.

2.3.1.2 Ramavtalet

(25) I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen att det skulle ses som statligt stöd om Leipzigs flygplats erbjöd DHL förmånligare avtalsvillkor än ett privat företag skulle ha gjort. En privat flygplatsoperatör skulle förvänta sig att investeringarna i den nya södra banan skulle generera tillräckliga intäkter för att (åtminstone) täcka de ökande kostnaderna, utgöra ett lämpligt bidrag till de fasta kostnaderna för befintliga infrastrukturanläggningar och ge skäligen ersättning för det satsade kapitalet med hänsyn till de risker som tagits genom ramavtalet.

(26) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterades att den förväntade ökningen av intäkter från verksamheten på den nya södra banan inte ens skulle täcka de ökande kostnaderna och år 2006 skulle leda till en kassaflödesförlust på ca [...] euro (se punkt 70 i beslutet om att inleda förfarandet). Leipzigs flygplats skulle därför inte kunna finansiera de risker som tagits genom ramavtalet med sina egna intäkter.

(27) I beslutet om att inleda förfarandet framfördes därför allvarliga tvivel om huruvida ett privat företag

a) skulle ha godkänt flygplatsavgifter och hyresavtal som inte ens kunde finansiera de ökande kostnaderna för den södra banan,

b) genom ramavtalet skulle ha ingått åtaganden som ytterligare försvagade flygplatsverksamhetens förväntade lönsamhet,

c) skulle ha ingått hyresavtal som inte föreföll motsvara de lokala marknadsförhållandena och begränsade affärsmöjligheterna.

2.3.1.3 Garantiförklaringen

(28) Vad gäller garantiförklaringen konstaterades i kommissionens beslut om att inleda förfarandet att man inte hade uppfyllt kriterierna i kommissionens tillkännagivande om tillämpning av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ⁽⁵⁾ (nedan kallat *garanti-meddelandet*), där det anges vilka kriterier som säkerställer att en garanti inte utgör statligt stöd. Här krävs bl.a. att garantin i princip skulle gå att få till marknadsvillkor på finansmarknaderna utan något statligt ingripande och att ett marknadspris betalas för garantin. Denna princip gäller också enligt kommissionens nya tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ⁽⁶⁾ från 2008, som trädde i kraft den 20 juni 2008 och som dessa kriterier har överförts till.

(29) I det aktuella ärendet är inga av dessa förutsättningar uppfyllda. Enligt Tyskland har Leipzigs flygplats förgäves försökt förmå privata finansinstitut att täcka de risker som övertogs genom garantiförklaringen ⁽⁷⁾. Och varken DHL eller flygplatsen behöver betala något marknadspris eller annat pris för de risker som har övertagits av delstaten Sachsen.

2.3.2 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

2.3.2.1 Kapitaltillskottets förenlighet med den gemensamma marknaden

(30) Kommissionen hade ursprungligen konstaterat att delstaten Sachsens investering i byggandet av den nya södra banan i form av ett kapitaltillskott till Leipzigs flygplats utgjorde ett statligt stöd. Stödets förenlighet ska prövas på grundval av artikel 87.3 i EG-fördraget och kommissionens praxis, som sammanfattas i kommissionens meddelande – Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ⁽⁸⁾ (nedan kallade *2005 års riktlinjer*).

2.3.2.2 DHL-stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

(31) Kommissionen har erinrat om att det redan har utfärdats ett stödbeslut om DHL:s investering i företagets nya europeiska verksamhetscentrum på Leipzigs flygplats (N 608/03). För denna investering beviljade kommissionen en högsta regional stödnivå på 28 % i enlighet med 1998 års sektorsövergripande rambestämmelser för regionalstöd till stora investeringsprojekt, varpå delstaten Sachsen beviljade DHL ett stöd på 70,8 miljoner euro.

⁽⁵⁾ EGT C 71, 11.3.2000, s. 14, punkt 4.2.

⁽⁶⁾ EUT C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁽⁷⁾ Tysklands skrivelse av den 21 juli 2006, s. 7.

⁽⁸⁾ EUT C 312, 9.12.2005, s. 1.

- (32) Eftersom kommissionen redan har beviljat DHL en högsta regional stödintensitet på 28 %, kan alla stöd utöver detta – som DHL beviljas genom garantiförklaringen eller ramavtalet – inte anses vara förenliga med den gemensamma marknaden.

3. TYSKLANDS SYNPUNKTER

3.1 Stödet till flygplatsen i samband med utbyggnaden av infrastrukturen

3.1.1 Bakgrundsinformation om utbyggnaden av Leipzigs flygplats

- (33) Tyskland har meddelat att Leipzigs flygplats ursprungligen byggdes som en militärflygplats med en start- och landningsbana på den plats där den nuvarande norra banan ligger. År 1960 byggdes en andra start- och landningsbana, som då blev den södra banan och som tillsammans med den norra banan bildade ett V. V-banesystemet utformades med hänsyn till DDR:s militära luftföretagetsstruktur. De båda banornas sträckning uppfyllde varken miljömässiga eller meteorologiska krav. Förhållandena för start och landning var inte gynnsamma och flygvägarna gick över tätbebyggda områden i norra Leipzig och södra Halle.
- (34) År 1980 uppvisade den södra banan de första tecknen på skador som inverkar negativt på flygplatsens verksamhet. För att åtgärda dessa brister lades ett nytt betongskikt på banan. I början av 90-talet stod det klart att denna sanering inte hade varit tillräcklig – sprickor i det nya ovanskiktet ledde till omfattande kantlossning och allvarliga långsgående förskjutningar i båda banändarna. Detta ledde till sammanpressade partier som utgjorde en betydande risk för transportsäkerheten och krävde oproportionerliga underhållsinsatser.
- (35) Efter Tysklands återförening utarbetades en övergripande plan för utbyggnaden av Leipzigs flygplats till trafikflygplats, som baserades på anläggandet av ett tvåbanesystem. Under medverkan av det tyska transportministeriet, delstaten Sachsen och delstaten Sachsen-Anhalt tillsattes 1994 en expertkommitté som skulle övervaka utbyggnaden av flygplatsens infrastruktur. Kommittén behandlade framför allt frågan om den befintliga södra banan skulle förnyas innan den nya norra banan byggdes.
- (36) Beslutet om ett parallellbanesystem kom 1997. Man satte genast igång med det första steget – nybyggnaden av den norra banan. Under denna fas vidtogs åtgärder för att förbereda flygplatsen för tvåbanedrift. Startbanorna samordnades t.ex. i förhållande till varandra och den norra banans höjdläge anpassades. Som ett sista steg i flygplatsens långfristiga utbyggnadsprogram inleddes

detaljplaneringen för nybyggnaden av den södra banan år 2002. Den södra banan skulle förnyas och vridas 20°.

- (37) Ett planbeslut för förnyelse av den södra banan utfärdades den 4 november 2004. Det var resultatet av ett långt, formellt och komplext planeringsförfarande. Vid denna tidpunkt pågick redan byggförberedelserna: t.ex. arkeologiska förundersökningar av marken, utstakning av sträckning samt förvärv av ytterligare tomtmark.
- (38) Utbyggnaden av flygplatsen är i linje med delstaten Sachsens regionalekonomiska utvecklingsprogram från december 2003, där optimeringen av bansystemet anges som ett uttryckligt mål. Det som framför allt ska anpassas är den södra banans längd och läge samt godshanteringsanläggningarna.
- (39) Tyskland hävdar att det vid tidpunkten för dessa beslut blev allt tydligare att namnkunniga företag inom flygfraktbranschen betraktade trafikflygplatsen Leipzig/Halle som en attraktiv lokaliseringssort; den nya södra banan skulle därför ha byggts även om DHL inte hade flyttat sitt europeiska verksamhetscentrum dit. Ramavtalet mellan DHL och Leipzigs flygplats ingicks först den 21 september 2005 och även detta visar att beslutet om nybyggnad av den södra banan skulle ha tagits oberoende av DHL:s planer.
- ##### 3.1.2 Förekomst av stöd
- (40) Tyskland motsätter sig kommissionens bedömning att reglerna för statligt stöd ska gälla såväl för drift som för byggande av regionala flygplatsers infrastrukturinvesteringar. En investering i infrastruktur anses inte utgöra någon ekonomisk verksamhet, utan är en regional- och ekonomisk-politisk åtgärd. I detta sammanhang är flygplatser inga "företag" i den mening som avses i artikel 87.1 EG-fördraget. Detta är framför allt av betydelse för regionala flygplatser som har svårt att komma upp i passagerartal som ger en lönsam verksamhet.
- (41) Tyskland motsätter sig även kommissionens tolkning av domen i målet *Aéroports de Paris* ⁽⁹⁾ och gör det med tre olika argument. För det första anser Tyskland att man inte ska förstå EG-domstolens resonemang som att artikel 87 i EG-fördraget ska tolkas i ljuset av artikel 82 i EG-fördraget. För det andra handlar inte denna dom – som i Leipzig/Halles fall – om byggande av offentligt tillgängliga infrastrukturinvesteringar, utan om drift av en flygplats. För det tredje avser domen en internationell storflygplats, som har en helt annan ekonomisk situation än en regional flygplats. Det är allmänt känt att privat finansiering inte utgör något realistiskt alternativ till offentlig finansiering när det gäller finansiering av regionala flygplatsers infrastruktur.

⁽⁹⁾ Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000 i mål T-128/98, REG 2000, s. II-3929, vilken fastställdes genom domstolens dom av den 24 oktober 2002 i mål C-82/01, REG 2002, s. I-9297.

- (42) Tyskland framhåller att byggandet av den södra banan inte bör bedömas enligt 2005 års riktlinjer – där det fastställs att flygplatsoperatörer omfattas av reglerna för statligt stöd – utan i stället bör prövas på grundval av kommissionens meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget samt artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd till flygsektorn⁽¹⁰⁾ (nedan kallade 1994 års riktlinjer), där följande anges: "Ett genomförande av infrastrukturprojekt (t.ex. flygplatser ...) är en åtgärd inom den generella ekonomiska politiken som kommissionen inte kan kontrollera med stöd av fördragets regler om statliga stöd". Tyskland hävdar att tillämpningen av 2005 års riktlinjer i det aktuella ärendet står i strid med icke-retroaktiviteten och att punkt 85 i 2005 års riktlinjer bekräftar att dessa riktlinjer kan tillämpas först från och med det datum då de offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* (9 december 2005). Eftersom beslutet om finansiering av infrastruktur har tagits före detta datum måste de gamla riktlinjerna tillämpas.
- (43) Tyskland anser också att ett negativt beslut från kommissionen strider mot principen om berättigade förväntningar. En försiktig flygplatsoperatör hade inte räknat med att den statliga finansieringen av regionala flygplatserns infrastruktur skulle bedömas utifrån reglerna för statligt stöd. En sådan prövning genomfördes först i kommissionens beslut om *de tyska regionala flygplatserna* respektive *Antwerpens flygplats*⁽¹¹⁾ från 2005, som kom efter beslutet om nybyggnad av den södra banan på Leipzigs flygplats.
- (44) I sitt beslut om flygplatsen Berlin-Schönefeld⁽¹²⁾ (C 27/07) har kommissionen också erkänt att domen *Aéroports de Paris* endast gäller drift av en internationell storflygplats. I beslutet om flygplatsen Berlin-Schönefeld har kommissionen själv uttryckligen påpekat att denna tillämpning av 2005 års riktlinjer kan utvidgas till alla typer av flygplatser. Det utvidgade tillämpningsområdet för reglerna för statligt stöd baseras därför inte på rättspraxisen, utan på ett politiskt kommissionsbeslut från 2005, som därför inte kan tillämpas retroaktivt.
- (45) Avslutningsvis förklarar Tyskland att det inte finns någon mottagare av statligt stöd om staten överför ansvaret för infrastrukturinrättningarna till en myndighet vars enda existensberättigande är förvaltningen av infrastrukturinrättningar.
- (46) För den händelse att kommissionen inte skulle godta denna argumentation påpekar Tyskland att enligt 2005 års riktlinjer omfattar reglerna för statligt stöd inte finansiering av sådana verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning. Detta gäller för områdena säkerhet, trafikledning, polis, tull, flygtrafik osv. (se avsnitt 3.1.4).
- (47) Enligt kommissionens nya stödpolitik kan flygplatsoperatören vara ett företag i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget och därmed också stödmottagare. Samtidigt ska emellertid operatören anses vara "ägare till infrastruktur", som beviljar DHL stöd genom ramavtalet. Dessa båda roller är inte förenliga med varandra.
- 3.1.3 Tillämpningen av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi
- (48) Tyskland hävdar att det aktuella ärendet omfattas av undantaget till 1994 års riktlinjer och att det därför inte finns någon anledning att bedöma sakförhållandena enligt principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. För den händelse att kommissionen skulle vara av annan åsikt genomför Tyskland en prövning utifrån principen om en privat investerare i en marknadsekonomi för tre olika scenarier:
1. Status quo.
 2. Utbyggnad under antagandet att DHL inte beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort.
 3. Utbyggnad under antagandet att DHL beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort.
- (49) Denna prövning inriktas på läget den 9 december 2005 då 2005 års riktlinjer trädde i kraft, och inte på styrelsens beslut av den 4 november 2004. Frågan gäller alltså om en privat investerare skulle ha fortsatt att bygga den andra start- och landningsbanan eller valt att fortsätta med status quo på grundval av de fakta som var kända den 9 december 2005.
- (50) Tysklands beräkningar, som återges under skäl 55 och 56, grundas på de beräkningar som utfördes av kommissionen när förfarandet inleddes samt företagets diskonterade värde vid löptidens utgång (2042). Här görs en distinktion mellan investeringar som gjordes före den 9 december 2005 och efter den 9 december 2005.
- (51) *Status quo*: De båda start- och landningsbanorna utnyttjas genom ömsesidigt beroende drift, vilket leder till begränsningar för flygplatsen: för den södra banan gäller t.ex. en viktbegränsning på 30 t, den klarar högst 38–42 flygningar per timme (ca 30 000 flygningar per år) och det finns bara 60 uppställningsplatser för flygplan.

⁽¹⁰⁾ EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.

⁽¹¹⁾ Beslut av den 19 januari 2005, N 644i/02 – Tyska regionala flygplatser (EUT C 126, 25.5.2005, s. 12) beslut av den 20 april 2005, N 355/04 – Antwerpens flygplats (EUT C 176, 16.6.2005, s. 11).

⁽¹²⁾ Beslut av den 10 juli 2007, C 27/07 – flygplatsen Berlin-Schönefeld.

(52) *Utbyggnad under antagandet att DHL inte beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort:* Även om DHL inte hade bestämt sig för Leipzigs flygplats skulle – enligt Tyskland – flygplatsen ha varit tvungen att utöka sin kapacitet för att klara ett större antal flygtransporter och fler nattflygningar på grund av de förväntade begränsningarna av nattflygningar på flygplatsen Frankfurt am Main. Dessa förflyttningar beräknas uppgå till ca 300 000 ton flygfrakt år 2012. Detta motsvarar en fjärdedel av den totala flygfraktmängden i Frankfurt am Main, men omfattar inte lasten i passagerarflygplanen (som inte berörs av begränsningarna vad gäller nattflygningar). Under 2013–2018 får man väga ytterligare förflyttningar av 100 000 ton flygfrakt per år på grund av bristande kapacitet på andra flygplatser. För perioden efter 2019 beräknas ökningstakten ligga på 3 % per år. Detta är en konservativ bedömning som har gjorts på grundval av ett utlåtande från ProgTransAG⁽¹³⁾, där den årliga tillväxttakten för expresstjänstmarknaden prognostiseras till 8–10 %.

(53) *Utbyggnad under antagandet att DHL beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort:* Vid scenariot som gäller en utbyggnad med DHL beaktas framför allt konsekvenserna av att ett expressföretag flyttar till Leipzigs flygplats från och med 2008. Detta scenario får betecknas som konservativt, eftersom ett realistiskt mellanscenario skulle ge betydligt bättre resultat. Utbyggnadsscenerierna skiljer sig framför allt i den inledande fasen. Genom att få DHL till flygplatsen blir omsättningsutvecklingen mycket brantare.

(54) Utgångspunkten för alla scenarier är själva kapitalkostnaden för utbyggnaden av den södra banan, oberoende av DHL:s etablering och den tidiga omsättningsökning som detta innebär. Det enda som inte genomförs före 2012 i scenariot "Utbyggnad utan DHL" är utbyggnadsinvesteringar för fraktplattformarna, som utförs i enlighet med kapacitetsbehoven.

(55) För att göra det möjligt att jämföra kassaflödet vid olika tidpunkter har Tyskland utfört sina beräkningar på grundval av en diskonteringsfaktor på 6,5 % (den nominella diskonteringsfaktorn på 7 % har justerats med hänsyn till inflationen). Denna diskonteringsfaktor har beräknats enligt *Capital Asset Pricing Model* (nedan kallad APM) och bygger på följande antaganden:

- I slutet av 2005 uppgick den riskfria avkastningen på tyska statsobligationer till 3,75 %.
- Marknadsriskpremien (avseende risken för volatilitet eller varians i avkastningen för en portfölj som avspeglar hela marknaden) fastställdes av relevanta källor⁽¹⁴⁾ till ca 5 %.
- Sambandet mellan marknadsrisken och risken för en specifik investering betecknas som "beta" ("β"). Med stöd av en rapport som har publicerats av PricewaterhouseCoopers utgår Tyskland från en betafaktor för regionala flygplatser på 0,65.

⁽¹³⁾ Utlåtande som har inhämtats från den ansvariga tyska myndigheten inom ramen för planprocessen.

⁽¹⁴⁾ E. Dimson, P. Marsh, M. Staunton, *Handbook of investments: Equity risk premium*, band 1, kapitel 10, 2007.

d) Inflationstakten beräknas till ca 0,5 %⁽¹⁵⁾.

Tabell 1

Jämförelse av scenarierna "status quo", "utbyggnad utan DHL" och "utbyggnad med DHL"

(1 000 EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3-1)	(3-2)
	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL	Differens	Differens
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Företagets diskonterade värde vid löptidens utgång	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Summa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Tyskland hävdar att scenariot "status quo" måste korrigeras med hänsyn till köp- och avvecklingsåtaganden. Flygplatsen har redan ingått åtaganden till ett sammanlagt belopp av 108,3 miljoner euro och dessa skulle ha uppfyllts även vid ett byggstopp. Med en återgång till "status quo" skulle det också ha krävts avvecklingsåtgärder på uppskattningsvis 100 miljoner euro.

Tabell 2

Jämförelse av scenarierna "status quo" och "utbyggnad med DHL" med hänsyn till köp- och avvecklingsåtaganden

(1 000 EUR)

	(1)	(2)	(2-1)
	Status quo	Utbyggn. m. DHL	Differens
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Företagets diskonterade värde vid löptidens utgång	[...]	[...]	[...]
Köpåtaganden	[...]	[...]	[...]
Avvecklingsåtaganden	[...]	[...]	[...]
Summa	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁵⁾ Diskonteringsfaktorn (reellt diskonto) = [riskfri avkastning + (marknadsriskpremie × β)] – inflationstakt.

- (57) Genom en skrivelse av den 9 april 2008 meddelade Tyskland också kommissionen att man i den beräkning som gjorts i samband med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi har tagit med investerings- och driftskostnader för säkerhetsåtgärder som hör till verksamhetsområdet för den allmänna säkerheten och ordningen och som inte faller under granskningen av statliga stöd. Dessa kostnader skulle därför inte beaktas i den aktuella beräkningen.

Tabell 3

Jämförelse av scenarierna "status quo", "utbyggnad utan DHL" och "utbyggnad med DHL" utan investerings- och driftskostnader för säkerhetsåtgärder

(1 000 EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Företagets diskonterade värde vid löptidens utgång	[...]	[...]	[...]
Summa	[...]	[...]	[...]

3.1.4 Icke-kommersiell verksamhet

- (58) Tyskland står visserligen fast vid att finansieringen av utbyggnaden av den södra banan på Leipzigs flygplats är en allmän ekonomisk-politisk åtgärd, som totalt sett inte ska falla under granskningen av statliga stöd, men har ändå sänt kommissionen uppgifter om vilka investeringar som har gjorts inom ramen för den ifrågasatta åtgärden och som enligt Tyskland hör till områdena säkerhet, trafikledning, polis, tull, flygtrafik osv. (jfr nedanstående tabell). Dessa investeringar beskrivs under skäl 58–69.

Tabell 4

Investeringar i säkerhetsåtgärder 2006–2042 i euro (nominellt värde)

(EUR)

Sammanlagda investeringar i säkerhetsåtgärder 2006–2042	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
Allmän säkerhet		[...]	[...]
Inhägnad	—	[...]	[...]
Väg vid stängslet	—	[...]	[...]
Kontrollstation 2	—	[...]	[...]

(EUR)

Sammanlagda investeringar i säkerhetsåtgärder 2006–2042	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
Kontrollstation 4	—	[...]	[...]
Kontrollstation 1	[...]	[...]	[...]
System för säkerhetskontroll	[...]	[...]	[...]
System för tillträdeskontroll syd	—	[...]	[...]
Integrerat kontrollcentrum	[...]	[...]	[...]
Utrustning för integrerat kontrollcentrum	[...]	[...]	[...]
Videoutrustning syd	—	[...]	[...]
Veterinär gränskontrollstation	—	[...]	[...]
Brandbekämpning		[...]	[...]
Provisorisk brandstation syd	—	[...]	[...]
Brandbekämpnings- och räddningsutrustning	[...]	[...]	[...]
Driftssäkerhet		[...]	[...]
Avbrottsfri strömförsörjning område 4/5	—	[...]	[...]
Avbrottsfri strömförsörjning syd/väst	—	[...]	[...]
Avbrottsfri strömförsörjning syd/öst	—	[...]	[...]
Transformatorstation	—	[...]	[...]
Hög- och lågspänningskabel för den tyska vädertjänsten (DWS)	—	[...]	[...]
Hög- och lågspänningskabel för den tyska trafikledningen (DWS)	—	[...]	[...]
Belysning		[...]	[...]
Belysning av den södra banan	—	[...]	[...]
Belysning av nya områden	—	[...]	[...]
Totalt	[...]	[...]	[...]

(59) Tyskland uppmärksammar inte bara kommissionen på investeringarna, utan även på de löpande driftskostnaderna (material- och personalkostnaderna) för de aktuella områdena. I detta sammanhang hänvisas till 2005 års riktlinjer, där det fastställs att "verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning" i regel inte omfattas av riktlinjerna (jfr punkt 33 och 54 i riktlinjerna). Från dessa kostnader har Tyskland dragit av intäkterna från säkerhetsavgifterna i enlighet med § 8.3 i flygsäkerhetslagen (nedan kallad LuftSiG). Dessa avgifter tas ut för flygpasagerarkontrollen på flygplatsen.

Tabell 5

Driftsäkerhet, kostnader och intäkter 2006–2042, totalt i euro (nominellt värde)

(EUR)

Driftsäkerhet, kostnader och intäkter 2006–2042, totalt	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
(1) Materialkostnader	[...]	[...]	[...]
(2) Personalkostnader	[...]	[...]	[...]
(3) Avskrivning	[...]	[...]	[...]
(4) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]
(5) Summa säkerhetskostnader (1) + (2) + (3) + (4)	[...]	[...]	[...]
(6) Säkerhetsavgifter	[...]	[...]	[...]
(7) Totalt (5) – (6)	[...]	[...]	[...]

Allmän säkerhet

(60) Säkerhetsanordningar och skyddsåtgärder motsvarar flygplatsoperatörernas åtaganden enligt nationell lagstiftning, dvs. flygsäkerhetslagen (LuftSiG) och flygtrafiklagen (LuftVG) samt Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) rekommendationer vad gäller luftfartens skyddsåtgärder vid planering, byggande och drift av trafikflygplatser.

(61) För att förhindra obehörigt tillträde till flygplatsens säkerhetsområden leds alla personer, fordon och varor genom särskilda stationer för tillträdeskontroll som är utrustade med säkerhetsdörrar, röntgenutrustning och handburna detektorer. Tillträdet till säkerhetsområdena regleras och övervakas genom ett skydds- och kontrollsystem. Flygplatsens säkerhetskontrollcentrum är också kopplat till varningssystemet (dvs. brandvarnare, fastighetscentral osv.) och systemet för tillträdeskontroll (dvs. alarmsystem vid inbrott och överfall, videoövervakning osv.). Den ändrade sträckningen för den nya södra banan innebär att man måste bygga en ny yttre inhägnad samt två nya kontrollstationer (kontrollstation 2 och 4).

(62) I enlighet med artikel 5.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten⁽¹⁶⁾ måste dessutom operatören införa dessa säkerhetsåtgärder i ett säkerhetsprogram för civil luftfart, som ska godkännas av den myndighet som är behörig i fråga om flygsäkerhet. Operatören för en trafikflygplats är skyldig att genomföra de säkerhetsåtgärder som ingår i det godkända säkerhetsprogrammet för civil luftfart. Leipzigflygplatsens säkerhetsprogram för civil luftfart godkändes av flygtrafikavdelningen på Sachsens ministerium för ekonomi och arbete den 25 oktober 2007. För att uppfylla åtagandena enligt LuftSiG har flygplatsen en egen säkerhetsavdelning.

(63) Eftersom flygplatsen har beslutat att tillåta varuhandel från tredje land i enlighet med rådets direktiv 97/78/EG av den 18 december 1997 om principerna för organisering av veterinärkontroller av produkter från tredje land som förs in i gemenskapen⁽¹⁷⁾, behöver flygplatsen en gränskontrollstation för veterinärkontroller för klarering och eventuell lagring av djurprodukter respektive inhysning av djur.

Brandbekämpning

(64) Flygplatsen är enligt lag skyldig att tillhandahålla brand- och räddningstjänst. Brand- och räddningstjänst är en av förutsättningarna för att tillstånd för verksamheten ska utfärdas. För att uppfylla gällande ålägganden avseende brand- och räddningstjänst måste den nya södra banan ha sin egen brandstation. Därmed har Leipzigs flygplats brandstationer⁽¹⁸⁾ både på flygplatsens norra och södra område.

Driftssäkerhet/redundanta system för strömförsörjningen

(65) Flygplatsen måste ha dubbel strömförsörjning. Till följd av regleringsskyldigheterna kan detta endast genomföras genom avbrottsfri strömförsörjning. I var och en av de tre belysningsstationerna på den södra banan har det därför installerats dynamiska dieselsystem för avbrottsfri strömförsörjning.

(66) Enligt Tyskland var det nödvändigt att bygga ut strömförsörjningen i syfte att säkra strömförsörjning inklusive reservkapacitet samt skapa ny kapacitet för etablering av ytterligare företag på Leipzigs flygplats. Mot denna bakgrund planerades byggandet av en transformatorstation till en kostnad av 5 miljoner euro.

⁽¹⁶⁾ EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.

⁽¹⁷⁾ EGT L 24, 30.1.1998, s. 9.

⁽¹⁸⁾ Brandstationerna har identisk teknisk utrustning. Efter 15 år måste det göras investeringar för att byta ut utrustningen.

- (67) Flygplatsen har också haft kostnader (för hög- och lågspänningskablar) i samband med den nya sträckningen av den södra banan till följd av flygplatsens åtaganden enligt reglerna om trafikledning (§ 27 d LuftVG) och åtagandena gentemot den tyska vädertjänsten (§ 27 f LuftVG).

Navigationsbelysning

- (68) Bestämmelserna om navigationsbelysning fastställs genom ICAO-bilaga 14 ⁽¹⁹⁾. I Tyskland genomförs dessa principer genom "Förbundsrepublikens och delstaternas gemensamma principer för markering och belysning av flygplatser med instrumentflygtrafik" (*Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr*). Flygplatsen har haft kostnader för navigationsbelysning som måste installeras för den nya södra banan.
- (69) Enligt Tyskland kommer motsvarande belysningssystem också att behövas för det planerade byggandet av ytterligare plattor efter 2010. Även driftskostnader måste beaktas (jfr tabell 4).

3.1.5 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

- (70) Om kommissionen skulle dra slutsatsen att investeringen utgör ett stöd, önskar Tyskland framhålla att investeringar utgör "befintligt stöd" i enlighet med rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ⁽²⁰⁾, alltså "stöd som är att betrakta som befintligt stöd, eftersom det kan fastställas att det inte utgjorde något stöd när det infördes men senare blev ett stöd på grund av utvecklingen av den gemensamma marknaden".
- (71) Tyskland förklarar också att förnyelsen av den södra banan ligger i allmänintresset i den mening som avses i artikel 87.3 i EG-fördraget och presenterar några argument för detta. Enligt Tyskland kommer byggandet av den nya södra banan att förbättra integrationen av nationella och internationella transportsystem och gynna regionen ekonomiskt. Internationella företag som använder sig av exprestjänster för att distribuera sina produkter har etablerat sig i regionen Halle/Leipzig. Flygtransportnavet har redan lockat en rad internationellt verkamma företag till regionen, och inom dessa företag uppstår de nya arbetstillfällena som så väl behövs. Ett flygtransportnav ger ett gynnsamt företags- och investeringsklimat, vilket i sin tur får positiva effekter på sysselsättningen. Tyskland hänvisar till en analys av prof. dr Jümann, där det uppges att flygtransportnavet enbart i Leipzig/Halle kommer att resultera i 3 500 direkta arbetsplatser och ca 7 000 indirekta arbetsplatser när flygplatsen väl är färdig 2008. De flesta av dessa arbetsplatser beräknas uppstå i specialiserade företag, som etablerar sig i regionen på grund av transportnavet.
- (72) Den södra banans nya sträckning ska också vara mer miljövänlig. I framtiden kommer den att förhindra över-

flygningar av de tätbebyggda områdena i de norra delarna av Leipzig och Halle. Ett område i Leipzig, som ligger i närheten av flygplatsområdet och precis framför den gamla södra banan, har varit särskilt utsatt för buller. I och med att de båda banornas ut- och inflygningsvägar har avvikande sträckning koncentreras de bullermissioner som flygverksamheten ger upphov till. Den södra banans nya sträckning minimerar också miljöbelastningen för det tätbebyggda området Leipzig/Halle.

- (73) Den gamla södra banans sträckning innebar inte heller fördelaktiga flygmeteorologiska villkor för starter och landningar. Sydvästlig vind är den absolut dominerande vindriktningen, både sett till hela året och till varje enskild månad. Mellan den gamla södra banans sträckning och den dominerande vindriktningen förelåg en avvikelse på ca 20 grader. Vid störande sidvindskomponenter kan detta vara till nackdel. Den nya sträckningen uppfyller de flygmeteorologiska kraven och innebär framför allt att det är möjligt att genomföra CAT III-instrumentflygning vid all väderlek, vilket tidigare inte varit möjligt. Start- och landningsbanorna ligger på mer än 2 000 meters avstånd, vilket möjliggör en oberoende flygtrafik på banorna.
- (74) Tyskland understryker att alla planeringsbeslut har tagits med tanke på den långsiktiga efterfrågan och flygplatsens specifika fördelar när det gäller den ökade koncentrationen på godstrafik. Den viktigaste fördelen har här varit den obegränsade rätten att bedriva nattflygningar för båda start- och landningsbanorna. Många europeiska flygplatser har avsevärda begränsningar när det gäller nattflygningar. Detta inverkar negativt på hela flygtrafiktrafiken och framför allt exprestrafiken. Ett flygtransportnav kan praktiskt sett bara lokaliseras till flygplatser som inte har några begränsningar vad gäller nattflygningar.
- (75) Men flygplatser som inte har några begränsningar vad gäller nattflygningar ligger normalt i mer glesbefolkade regioner, där infrastrukturen för landtransporter är bristfällig. Leipzigs flygplats har däremot fördelen att det finns utmärkta anslutningar till järnvägs- och vägnät. I Westsachsens regionalplan som publicerades 2001 förtydligades den planerade infrastrukturutvecklingen för det här området. Enligt planen ska flygplatsen byggas ut så att den höjer regionens ställning inom transportnätet både vad gäller den nationella och den internationella godstrafiken.
- (76) Flygplatsen ligger i skärningspunkten mellan två motorvägar som förbinder flygplatsen med de viktigaste upptagningsområdena i nord-sydlig och i öst-västlig riktning. Vägnätet ska kompletteras med ytterligare huvudvägar som byggs ut i takt med flygplatsens utvidgning. Flygplatsen har utmärkta anslutningar till järnvägsnätet. ICE-linjen Erfurt-Halle/Leipzig går i närheten av flygplatsen och utbudet av intercity- och regionaltåg gör att den är lätt att nå.

⁽¹⁹⁾ Bilaga till konventionen angående internationell civil luftfart.

⁽²⁰⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

- (77) Tyskland anser att denna sällsynta kombination av olika positiva aspekter är ännu mer värdefull med tanke på kapacitets- och infrastrukturbristerna på andra tyska flygplatser. Till skillnad från andra tyska flygplatser har därför Leipzigs flygplats bestämt sig för att koncentrera sig på flygtransportverksamheten och därmed på en nischmarknad.
- (78) Flygtransportsektorn och framför allt expressverksamheten ökar stort. Den här utvecklingen tvingar större leverantörer av exprestjänster att utöka sin operativa kapacitet, samtidigt som den befintliga flygplatskapaciteten minskar och begränsningarna vad gäller nattflygningar tilltar.
- (79) Vad gäller kommissionens betänkligheter om huruvida förnyelsen av den södra banan skulle vara lönsam, hänvisar Tyskland till beslutet i fallet med Antwerpens flygplats, där kommissionen konstaterar att för regionala flygplatser skulle regionala begränsningar kanske innebära att det inte är möjligt för flygplatserna att generera de intäkter som krävs för att tillhandahålla lämpliga flygplatstjänster eller säkerställa flygplatsernas lönsamhet. För att dessa flygplatser ska kunna fungera som regionala anslutningspunkter med hänsyn till allmänintresset kan det under vissa omständigheter krävas offentliga medel.
- (80) Att det finns två inbördes oberoende start- och landningsbanor är en nödvändig förutsättning för driften av en modern fraktflygplats. Detta gäller i ännu högre grad för centrala transportnav och exprestjänster. Utan en andra start- och landningsbana skulle Leipzigs flygplats inte kunna fungera som flygtransportnav eller fokusera på den nischmarknad som expressgodsvärksamheten utgör i enlighet med skäl 71 och följande punkter. Passagerartalen är helt irrelevanta för frågan om det krävs ett parallellbanesystem.
- (81) Flygplatsens gamla södra bana hade en sådan sträckning att det hade varit omöjligt att använda den gamla södra banan samtidigt med den nya norra banan. På en punkt i närheten av flygplatsen skulle in- och utflygningsvägarna ha korsats, vilket skulle ha inneburit att den tyska trafikledningen måste betrakta de båda banorna som en enda bana med hänsyn till flygdriftsaspekterna. Ogymsamma väderförhållanden eller olyckor skulle också kunna leda till avbrott i logistikkedjan. Tillgången till en andra parallellbana var därför en nödvändig förutsättning för att man skulle kunna garantera en avbrottsfri drift av flygplatsen och locka till sig frakttjänstleverantörer. Denna bedömning bekräftades också av den ansvariga myndigheten vid planprocessen för byggandet av den nya södra banan. Myndigheten begärde in ett utlåtande gällande frågan om det var nödvändigt att anlägga den södra banan parallellt med den norra banan eller om start- och landningsbanorna kunde användas i V-konfiguration. Av utlåtandet framgick att de genomsnittliga förseningarna med ett V-banesystem skulle vara oacceptabla även för passagerarflygplan och att det skulle vara omöjligt att utveckla flygfraktraffiken. Vidare konstaterades att förseningarna på ett expressfraktnav skulle bli ännu större, eftersom lastning och lossning av flygfraktdags från försenade flygplan skulle fördröja de andra flygplanens startar ytterligare. Logistikkedjorna vid navets gateways skulle bryta samman. Parallellbanesystemet ökar därmed flygplatsens flexibilitet och gör den mer attraktiv för potentiella användare.
- (82) Efter att ha gjort en avvägning av samtliga berörda parter offentliga intressen bekräftade planmyndigheten att utbyggnadsplanerna var ytterst ekonomiskt ändamålsenliga och att de ekonomiska möjligheterna var betydligt större än riskerna. Planmyndigheten drog slutsatsen att det såväl mikro- som makroekonomiskt fanns ett behov av den infrastruktur som skulle göra flygplatsen till ett centralt flygtransportnav. Om den södra banan vreds skulle det dessutom minska risken för kollisioner. I sin dom av den 9 november 2006 fastställde Bundesverwaltungsgericht planbeslutet och kunde i samband med detta inte konstatera några avvägningssfel.
- (83) Tyskland framhåller på nytt att beslutet om nybyggnad av den södra banan hade tagits oberoende och före DHL:s beslut om att flytta sitt flygtransportnav från Bryssel till Leipzig. DHL hade endast garanterats tillträde till den södra banan under två bestämda tidsluckor under natten (motsvarande en garanterad andel på [10–25] % av utnyttjandet av den södra banan), medan den södra banan var tillgänglig för alla berörda parter under resten av natten samt under dagen.
- (84) Enligt Tyskland har åtgärden ingen negativ inverkan på handeln i gemenskapen eftersom kapaciteten på flygfraktsmarknaden – framför allt vad gäller expressverksamhet – för närvarande är mycket begränsad i hela Europa.

3.2 Stödet till DHL

3.2.1 Ramavtalet

3.2.1.1 Ramavtalsgarantiernas förenlighet med marknaden

- (85) Tyskland anser att flygplatsen följde principen om en privat investerare i en marknadsekonomi vid undertecknandet av ramavtalet, eftersom DHL-avtalets positiva effekter och nytta mer än väl uppvägade riskerna och åtagandena för flygplatsen. Den resterande risken för Leipzigs flygplats vad gäller åtaganden i fråga om kapacitet och drift var mycket låg.
- (86) Tyskland anser att flygplatsen har agerat som en privat investerare genom att fatta beslutet om att bygga den södra banan den 21 november 2004 och först ett år senare, den 21 september 2005, besluta om undertecknandet av ramavtalet. Den avgörande frågan är därför om flygplatsen förväntade sig ett högre kassaflöde för 2005 med scenariot "utbyggnad med DHL" än med scenariot "utbyggnad utan DHL". Eftersom byggandet av den södra banan redan var långt framskridet i september 2005, skulle det inte längre ha varit något ekonomiskt gångbart alternativ att avbryta arbetet.

- (87) Till skillnad från tidigare skrivelser anger Tyskland även slutliga värden i kassaflödesberäkningarna för att påvisa högre lönsamhet för den södra banan. Beräkningen av de slutliga värdena bygger på en linjär expansion av de ekonomiska resultaten under åren 2038–2042 med en genomsnittlig intäktsökning på 3 %.
- (88) Införandet av slutliga värden har en betydande effekt på lönsamheten för olika verksamhetsscenarier. För perioden 2006–2042 har Tyskland beräknat ett kassaflöde som är diskonterat till sitt värde motsvarande ca [...] euro för utbyggnad med DHL och ca – [...] euro för utbyggnad utan DHL. De slutliga värdena, som också är diskonterade till sitt värde fram till 2006, uppgår däremot till ca [...] euro respektive [...] euro. Som framgår av dessa siffror ökar de slutliga värdena lönsamheten för scenariot "utbyggnad med DHL" med en faktor på nära [...] euro och förändrar "utbyggnad utan DHL" från ett förlustbringande till ett lönsamt projekt med ett kassaflöde på ca [...] euro.
- (89) Mot bakgrund av differensen mellan de beräknade kassaflödena för de båda scenarierna drar Tyskland slutsatsen att scenariot "utbyggnad med DHL" under 2005 ger ett kassaflöde som ligger ca [...] euro högre än för scenariot "utbyggnad utan DHL" ⁽²¹⁾.
- (90) Vad gäller riskberäkningen påpekar Tyskland att riskförsäkringar är gängse affärspraxis och att risken i det aktuella fallet kan finansieras genom kassaflödet. På grundval av ramavtalet bedömer Tyskland risken att begränsningar vad gäller nattflygningar införs till ca [...] euro och utgår från att denna risk kan finansieras genom DHL:s kassaflödesvinster ⁽²²⁾. En privat investerare skulle ha godtagit skadeståndsriskerna eftersom [...] euro i positivt kassaflöde vid scenariot "utbyggnad med DHL" skulle vara tillräckligt för att täcka skadeståndsriskerna på [...] euro.
- (91) Vid sidan av dessa överläggningar om risken för ett nattflygningsförbud bedömer Tyskland att ett diskonto på 6,5 % är lämpligt, eftersom intäkterna i beräkningarna inte omfattar någon anpassning till inflationen och riskerna för Leipzigs flygplats är låga. Denna bedömning stöds genom hänvisningar till de brittiska regleringsmyndigheternas beslut för att fastställa flygplatsavgifterna för perioden 2008–2013. Dessa beräkningar baseras på

jämförbara kapitalkostnader (reala och före skatt) på 6,2 % för Heathrows flygplats och på 6,7 % för Gatwicks flygplats.

- (92) Tyskland understryker också att vid bedömningen av ramavtalets proportionalitet har det även beaktats att DHL tar en betydande affärsrisk genom investeringen på 250 miljoner euro i sitt nya europeiska transportnav och den långsiktiga bindningen till Leipzig och att Leipzigs flygplats får ersättning från DHL om företaget skulle bestämma sig för att upphöra med sin verksamhet innan de 15 åren har gått till ända.

- (93) Tyskland drar slutsatsen att det innebär en större ekonomisk fördel att underteckna ramavtalet än att inte göra det och att en privat investerare följaktligen skulle ha undertecknat ramavtalet med DHL. Ramavtalet innehåller därför inte några element av statligt stöd.

3.2.1.2 Hyresavtalens förenlighet med marknaden

- (94) Tyskland förklarar att det har varit nödvändigt med ett leasingavtal för området, eftersom flygplatsen alltid skulle förbli ägare till infrastrukturen för att få offentligt tillträde till området av flygtrafiktiska skäl samt på grund av planbestämmelserna, och detta gäller även om avtalet med DHL upplöses.

- (95) Vad gäller de särskilda bestämmelser i hyresavtalen som ger DHL optionsrätt att hyra de angränsande tomterna till den mark som upplåtits till DHL och som uttryckligen förbjuder uthyrning av denna mark till DHL:s konkurrenter, förklarar Tyskland att Leipzigs flygplats har många tomter som inte angränsar till den mark som har upplåtits till DHL och som är tillgänglig för uthyrning till DHL:s konkurrenter. För det andra anför Tyskland att det var helt i linje med principen om skydd av hyresgästens ekonomiska intressen, som erkänns i den tyska hyreslagstiftningen, att reservera angränsande tomtmark för DHL ⁽²³⁾.

3.2.1.3 Flygplatsavgifternas förenlighet med marknaden

- (96) Enligt Tyskland har flygplatsen agerat som en privat investerare, eftersom de flygplatsavgifter som överenskommits med DHL uppfyller marknadsvillkoren och till och med ligger högt jämfört med de avgifter som DHL betalar till andra europeiska transportnav (jfr skäl 115 och följande punkter). Tyskland hävdar därmed att de flygplatsavgifter som DHL ska betala till Leipzigs flygplats alls inte utgör någon förmånsbehandling.

⁽²¹⁾ Detta resultat framgår av beräkningarna i bilagan, som visar att kassaflödesdifferensen mellan driften av den södra banan med och utan DHL år 2005 ligger på ca [...] euro (jfr kassaflödena i spalt 4 och 5 i tabell 1). Om man till detta belopp adderar differensen mellan restvärdena mellan de båda scenarierna och transporterar summan till 2006 med en räntesats på 6,5 %, hamnar man också på ett värde på [...] euro.

⁽²²⁾ Tyskland utgår från att skadeståndsanspråken kommer att minska linjärt med tiden till följd av amortering av DHL:s investeringar. Om man utgår från ett maximalt belopp på [...] euro för år [...] innebär det t.ex. [...] euro år [...] och [...] euro år [...]. Om man utgår från att sannolikheten för ett nattflygningsförbud ligger på 25 %, uppgår den förväntade nominella risken till [...] euro för år [...] och det diskonterade värdet till [...] euro. Detta skulle vara Tysklands analys för det allra mest ofördelaktiga fallet, eftersom lagändringar inte kommer att kunna tillämpas förrän efter 10–15 år (skrivelse från Tyskland av den 23 februari 2007, s. 68–69).

⁽²³⁾ Jfr skrivelsen av den 23 februari 2007, fotnot 68, med en omfattande lista över relevant rättspraxis och förklaring av "konkurrensskyddsklausulen".

3.2.1.4 Garantiförklaringen

- (97) Tyskland förklarar för det första att delstaten Sachsen indirekt får ersättning för garantin genom den extra vinst som uppstår till följd av investeringarna. För det andra ser Tyskland garantiförklaringen som gängse affärspraxis, eftersom delstaten Sachsen har lämnat denna garantiförklaring motsvarande [...] euro till förmån för DHL som motprestation för garantiförklaringen för Deutsche Post AG (dvs. DHL:s moderbolag) till ett belopp av [...] euro, i syfte att täcka eventuella anspråk från Leipzigs flygplats gentemot DHL (t.ex. måste DHL betala ett avtalsenligt skadestånd motsvarande landningsavgifterna i [...] år om företaget skulle bestämma sig för att lämna Leipzigs flygplats igen under de första [...] åren av ramavtalet).
- (98) Tyskland framhåller också att garantiförklaringen fortfarande måste godkännas av kommissionen och ännu inte har trätt i kraft.

4. SYNUNKTER FRÅN TREDJE PART

4.1 DHL

4.1.1 Stödet till flygplatsen

- (99) Enligt DHL utgör kommissionens tvivel kring om det är nödvändigt att bygga den nya södra banan en direkt motsägelse till kommissionens eget meddelande till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, "En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser" ⁽²⁴⁾, som offentliggjordes den 24 januari 2007. I detta meddelande fastställs att den befintliga kapaciteten ska utökas för att minska överbelastningen på de europeiska flygplatserna. DHL ser sitt eget långvariga sökande efter ett lämpligt transportnav som en bekräftelse på kommissionens konstaterande att denna sektor ligger på gränsen för sin kapacitet.
- (100) Utvidgningen av Leipzigs flygplats bidrog stort till att åtgärda kapacitetskrisen. Kommissionen har ju förklarat att flygtrafiken är den ekonomiska tillväxtens "motor" och flygfrakten "nyckeln" för tillväxten för den inre marknaden och utrikeshandeln, och en utbyggnad av kapaciteten på Leipzigs flygplats utgör därför ett allmänintresse för medlemsstaterna och gemenskapen i stort.
- (101) Enligt DHL är det mycket mer rationellt att bygga ut eller förnya befintliga start- och landningsbanor än att bygga en helt ny start- och landningsbana. Genom ett parallellbanesystem förhindras förseningar och trafikomläggningar till andra flygplatser. Att undvika förseningar är ett mycket mer kritiskt problem för flygfraktrafiken, och i synnerhet för centrala expressfraktnav, än för passage-raftrafiken.

(102) DHL anser att de största fördelarna med att flytta verksamheten till Leipzigs flygplats är avsaknaden av ett nattflygningsförbud, de goda anslutningarna till trafiknätet för landvägs- och järnvägs gods samt tillgången på lokal arbetskraft. Byggandet av start- och landningsbanor gör det också nödvändigt att tillhandahålla den nödvändiga infrastrukturen för allmänna kommunikationer som en tjänst i allmänhetens intresse. Detta gäller i synnerhet för de nya tyska delstaterna, eftersom förnyelsen av den underutvecklade transportinfrastrukturen i dessa regioner utan tvekan är ett offentligt uppdrag som ligger i allmänhetens intresse.

(103) Den komplexa planprocessen för den södra banan visade att det fanns ett behov att förnya den södra banan, både i ett makro- och mikroekonomiskt perspektiv. Det kan därför uteslutas att den södra banan på Leipzigs flygplats skulle ha planerats och byggt speciellt för DHL. Både tidsmässigt och i sak har detta skett oberoende av DHL.

(104) DHL anser att kommissionen inte har tagit tillräcklig hänsyn till expressfraktlogistikens särskilda krav i sitt beslut om att inleda förfarandet. Till skillnad från passagerartrafik, som kan läggas om med kort varsel, kräver expresstjänster upprättande av transportnav och så höga investeringar att det bara är lönsamt för en permanent etablering. Expressflygfrakt genomförs normalt "över natten" och är i hög grad beroende av att det ständigt finns tillgängliga tidsluckor för nattflygningar. Men om kommissionen betraktar en grundförutsättning som förmånsbehandling, ifrågasätter man därmed den ekonomiska basen för alla leverantörer av expresstjänster.

(105) Om det ekonomiska ansvaret för den södra banan överförs till DHL skulle detta enligt företaget utgöra en oacceptabel nackdel på expresstjänstmarknaden, eftersom konkurrenterna enbart behöver betala standardavgifter för fraktflyg och inte behöver ta några investeringskostnader för start- och landningsbanor. DHL anser att flygplatsen har agerat som en privat investerare när avtalet undertecknades, eftersom start- och landningsavgifterna samt villkoren i hyresavtalet för rampen respektive tomträtsavtalet motsvarar marknadsvillkoren. Avtalets löptid och de fastställda skadeståndersättningarna är väl avvägda. De garantier som anges i ramavtalet är adekvata i förhållande till de ingångna riskerna och motsvarar också marknadsvillkoren. Garantiförklaringen måste fortfarande godkännas av kommissionen och har ännu inte trätt i kraft.

4.1.2 Stödet till DHL

(106) Enligt DHL innebär ramavtalet ingen form av förmånsbehandling för DHL, utan endast marknadsmässiga ekonomiska överväganden och villkor.

⁽²⁴⁾ KOM (2006) 819 slutlig.

4.1.2.1 Ramavtalsgarantiernas förenlighet med marknaden

- (107) DHL anser att kommissionens ifrågasättande av om en privat investerare skulle ha godtagit den skadeståndsskyldighet som fastställs i ramavtalet genomförs utan att det fås något som helst avseende vid att de berörda parterna tar helt olika ekonomiska risker.
- (108) För DHL innebär upprättandet av ett centralt transportnav på Leipzigs flygplats inte bara en investering på mer än 250 miljoner euro, utan också fullständigt ekonomiskt beroende av att tidsluckor för nattflygningar ska vara tillgängliga på lång sikt. Om dessa tidsluckor inte längre är tillgängliga, skulle det inte längre vara lika meningsfullt att göra en investering på 250 miljoner euro samtidigt som det skulle utgöra ett hinder för hela DHL:s internationella expressverksamhet, vilket skulle få oförutsebara konsekvenser. DHL anser att alla privata investerare som vill få en stor kund att investera i en etablering som innebära stora ekonomiska risker måste behandla dessa risker enligt "ge och ta"-principen om de vill vinna kunderna.
- (109) Efter flygplatsens beslut att bygga en andra start- och landningsbana (som togs utan tanke på DHL) är riskerna också betydligt mindre för flygplatsen än för DHL. Den ytterst ojämna fördelningen av de ekonomiska riskerna måste därför avspeglas i ansvarsbestämmelserna. Ett förbud eller en begränsning av nattflygningarna skulle innebära enorma skador för DHL, medan skadorna för flygplatsen skulle inskränkas till förluster i fråga om start- och landningsavgifter, vilket lätt kan kompenseras genom andra användare. De mycket höga investeringskostnaderna gör också att sannolikheten att DHL skulle välja att lämna flygplatsen är mycket liten. Objektivt sett är därför skadeståndsbestämmelsen i ramavtalet nödvändig och därmed också marknadsmässig.
- (110) Att det är nödvändigt för en expressleverantör att få en garanti för rätten att genomföra nattflygningar framgår också av det offentliggjorda avtalet mellan SAB (operatör för Lièges flygplats) och TNT om upprättandet av ett centralt transportnav för TNT:
- a) För en obegränsad tidsperiod reserveras start- och landningsbanorna på Lièges flygplats för 140 % av TNT:s verksamhetsvolym under en viss tidslucka mellan kl. 21 och 6 (punkt 32.1 i avtalet mellan SAB och TNT). Denna klausul är betydligt mer långtgående än ramavtalet i det aktuella fallet eftersom man här konstant utgår från en kapacitetsreserv på 40 %. Detta visar bara att det rent objektivt sett är nödvändigt att genom avtal ge permanenta garantier för de viktiga tidsluckorna för nattflygningar så att företaget kan säkra de höga investeringar som har gjorts.
- b) SAB och regionen Vallonien tar på sig obegränsat ansvar för alla skador, inklusive vinstminskningar, om

garantierna inte uppfylls under 20 år (punkt 8 c i avtalet mellan SAB och TNT).

- (111) DHL anser att den ojämna fördelningen av skaderisker kommer till uttryck i de olika bestämmelserna gällande skadeståndsskyldighetens omfattning och varaktighet: om garantierna inte uppfylls har TNT visserligen rätt till skadestånd från SAB under hela avtalets löptid, men skadeståndsanspråket gentemot SAB minskar under avtalets löptid; om TNT avslutar avtalet efter 10 år, reduceras rätten till ett enkelt belopp motsvarande årsgenomsnittet av landningsavgifterna (jfr punkt 10.3 c i avtalet mellan SAB och TNT).

4.1.2.2 Hyresavtalens förenlighet med marknaden

- (112) Vad gäller kommissionens kritik om att hyresnivåerna inte har anpassats till de fastighetspriser som tillämpas lokalt invänder DHL att hyresavtalet juridiskt sett inte utgör något vanligt hyresavtal. Leasingavtalets rättsform och karaktär gör att det inte följer de hyresnivåer som tillämpas lokalt, utan i stället fastställs utifrån räntan på uthyrarens kapitaltillskott. Det skulle därför inte vara adekvat om användarens avgifter justerades till de hyresnivåer som tillämpas lokalt och detta är inte heller något som förekommer i liknande hyresavtal.
- (113) Kommissionens kritik om att hyresavtalet resulterar i att flygplatsens handlingsutrymme begränsas när det gäller att finansiera investeringskostnader genom krediter eller eget kapital bygger enligt DHL på en feltolkning av hyresavtalet. Enligt avtalet är Leipzigs flygplats endast skyldig att begära in krediterbudanden för att få en objektiv utgångspunkt för sin beräkning av användaravgifter, men behöver däremot inte ta några krediter. Flygplatsen är därför inte skyldig att utnyttja dessa erbjudanden, utan kan fritt välja finansiering.

- (114) Kommissionens överväganden gällande tomträttsavgälden grundar sig uppenbarligen på felaktig information om tomtarealens storlek i enlighet med punkt 1.5 i tomträttsavtalet. Arealen uppgår i själva verket till [...] m², och i stället för den förmodade hyran på [...] euro/m² gäller en hyra på [...] euro/m². Mot bakgrund av den korrekta arealen stämmer därför inte heller kommissionens antaganden om bristande proportionalitet mellan tomträttsavtalet och optionsavgifterna.

4.1.2.3 Flygplatsavgifternas förenlighet med marknaden

- (115) Kommissionens överväganden som grundas på de ökande kostnaderna för den södra banan kan inte godtas eftersom den södra banan har byggts för allmänheten och inte speciellt för att användas av DHL. Det enda som kan kontrolleras är därför flygplatsavgifterna. Jämfört med DHL:s andra europeiska transportnavsflygplatser – Bergamo (BGY), Bryssel (BRU), Köln (CGN) och

Nottingham (EMA) – ligger landningsavgifterna för Leipzigs flygplats (LEJ) i genomsnitt [...] % höger och för nattflygningar ligger flygplatsavgifterna [...] % över genomsnittet (jfr tabellerna nedan). I förhållande till de nuvarande landningsavgifterna i Vatry betalar DHL nära [...] gånger mer för landningarna i Leipzig. Dessutom måste alla användare på Leipzigs flygplats betala samma flygplatsavgifter. DHL drar därför slutsatsen att landningsavgifterna på Leipzigs flygplats är marknadsmässiga.

Tabell 6

Flygplatsavgifter för dagflygningar

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Ge- nom- snitt
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Genomsn. DHL-nav	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Den genomsnittliga avgiften beräknas på grundval av vilka flygplanstyper (A300, B757) som DHL använder.

Tabell 7

Flygplatsavgifter för nattflygningar

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Ge- nom- snitt
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Genomsn. DHL-nav	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Den genomsnittliga avgiften beräknas på grundval av vilka flygplanstyper (A300, B757) som DHL använder.

4.2 Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) MFAG, som äger Leipzigs flygplats, inleder sina synpunkter med att konstatera att företaget helt ställer sig bakom Tysklands uttalanden.

4.2.1 Stödet till flygplatsen

- (117) Flygplatsägaren anser att det faktum att företag lockas till flygplatsen också visar att flygplatsen kan hantera efterfrågan. Utbyggnaden av Leipzigs flygplats och dess integration i det regionala trafiknätet är av central betydelse för regionens tillväxt, något som också stöds av EU. Flygplatsen uppfyller också det Europaomfattande kravet att skapa flygplatsbyggnad för att gemenskapen ska kunna bibehålla sin konkurrensförmåga inom flygtransportsektorn.

4.3 ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (samarbetsorganisation för de tyska trafikflygplatserna)

4.3.1 Stödet till flygplatsen

- (118) Enligt denna organisation är Tyskland absolut beroende av att det finns fungerande trafikförbindelser till transportnaven runtom i världen. Allt större kapitalmängder finns bundna i flygfraktgodset och detta ökar betydelsen av kortare transporttider. Under de senaste tjugo åren har sektorn för tjänster över natten kunnat notera en dynamisk tillväxt – och detta är en trend som lär fortsätta med tanke på den fortsatta globaliseringen. I Tyskland saknas det emellertid kapacitet för etablering av stora flygfraktföretag, vilket är oroväckande för Europa i stort. Nattflygningsskapaciteten på de tre största flygtransportnaven i Frankfurt, München och Köln/Bonn utnyttjas nästan fullt ut, och situationen lär försämrats ytterligare när Frankfurts flygplats helt upphör med sina nattflygningar. Enligt samarbetsorganisationen måste det skapas ny kapacitet för att man ska kunna upprätthålla den ekonomiska konkurrenskraften på den globala marknaden. Utbyggnaden av Leipzigs flygplats tillgodoser detta behov, avlastar andra flygplatser och gör det möjligt för dem att koncentrera sig på passagerartrafik. Leipzigs flygplats är dessutom en stöttepelare för östra Tysklands ekonomiska utveckling. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen anser att det är absolut nödvändigt att bygga den nya södra banan på Leipzigs flygplats.

4.4 Staden Leipzig

4.4.1 Stödet till flygplatsen

- (119) Enligt staden Leipzig utgör regionen norr om Leipzig ett handels- och näringslivscentrum som är av avgörande betydelse för tre tyska delstaters internationella konkurrenskraft. Utbyggnaden av motorvägar och landsvägar, en höghastighetsjärnvägslinje och ett regionaltågssystem, men framför allt utvidgningen av Leipzigs flygplats, gör att detta logistiknav har alla förutsättningar att stå sig i den globala konkurrensen på längre sikt.

- (120) Enligt en studie som har utförts av Leipzigs stad, industri- och handelskammaren och godstrafikcentret kan centrala Tyskland och regionen Leipzig räkna med 100 000 nya arbetsplatser inom logistiksektorn.
- (121) Staden Leipzig anser att flygplatsens södra bana utgör avgörande offentlig infrastruktur som är av stor betydelse inte bara för DHL, utan också för många företag – i synnerhet med tanke på de ökade begränsningarna av nattflygningar på andra håll. DHL:s etablering i Leipzig anses också vara absolut nödvändig för att man ska kunna locka andra flygfraktföretag och utnyttja flygplatsens kapacitet.
- (122) Staden Leipzig förklarar också att den nya södra banan innebär att det skapas ett parallellbanesystem som gör att man kan hålla flygtrafiken borta från tätbebyggda områden. Staden Leipzig anser att utbyggnaden av Leipzigs flygplats inte hade varit möjlig utan offentliga medel. Samma sak gäller även för konkurrerande europeiska flygplatser.

4.5 Staden Schkeuditz

4.5.1 Stödet till flygplatsen

- (123) Schkeuditz påpekar att staden håller på att hamna i centrum för en betydande regionalutveckling. Schkeuditz ingår i en överregional utvecklingsaxel och har under de senaste tio åren kunnat utvecklas till ett centrum för ett modernt trafiksystem. Tack vare detta har staden haft en exceptionell ekonomisk tillväxt, inte minst för östtyska förhållanden. De goda förutsättningarna lokalt gör att man kan räkna med att den här positiva trenden håller i sig.
- (124) När det gäller den södra banan påpekar staden Schkeuditz att flygplatsen hade konstaterat redan den 19 juli 1991 att den dynamiska utvecklingen i regionen gjorde det nödvändigt att förnya den andra start- och landningsbanan.

4.6 IHK Leipzig

4.6.1 Stödet till flygplatsen

- (125) Industrie- und Handelskammer Leipzig (IHK Leipzig) anger att det är statens uppgift att tillhandahålla lämplig transportinfrastruktur, vilket ger staten oinskränkt kontroll över infrastrukturutvecklingen och samtidigt innebär att staten är skyldig att utföra denna kontroll i medborgarnas namn.
- (126) Sedan 1991 har det gjorts investeringar för att utveckla infrastrukturen och flygplatsens tekniska utrustning. Dessa åtgärder har kompletterats med ytterligare investeringar från de offentliga myndigheterna för att förbättra järnväg och vägar i flygplatsens kringliggande område. Den goda konnektiviteten mellan flygtrafik-, järnvägs- och väginfrastruktur har lett till att flygplatsen har

kunnat utvecklas till ett europeiskt nav för passagerar- och flygfraktrafik. Vad gäller funktion, modernitet och kapacitet lever flygplatsen upp till de senaste kraven som man kan ställa på ett logistikcentrum. Sedan 1993 har näringslivsaktörerna i centrala Tyskland framfört krav på att flygplatsen ska byggas ut.

- (127) Logistik har utvecklats till en separat tjänstesektor med en årlig tillväxt på ca 6 % och har stor potential för ytterligare tillväxt. EU-utvidgningen österut har lett till att regionen har kommit att hamna mitt i EES-området. Spektret av olika industrier i regionen innebär goda affärsmöjligheter för logistikleverantörerna. Den kemiska industrin med ca 25 000 anställda i centrala Tyskland efterfrågar framför allt tjänster inom järnvägs- och intermodaltransporter. Fordonsindustrin, som inklusive underleverantörer har ca 60 000 anställda i 450 olika företag, samt halvledarindustrin med ca 22 000 anställda efterfrågar däremot transporttjänster där tidsfaktorn är av avgörande betydelse.
- (128) Alla logistiksektorns större aktörer, som gärna etablerar sig i närheten av större transportnav, finns representerade i regionen och står för ca 160 000 arbetstillfällen. Detta motsvarar ungefär 6 % av hela regionens arbetsmarknad. Industri- och handelskammaren räknar med att utvecklingen av regionen till ett logistiknav innebär att det kommer att skapas ytterligare 100 000 arbetstillfällen fram till 2015. Detta motsvarar 10 % av hela regionens arbetsmarknad.

4.6.2 Stödet till DHL

- (129) Flygplatsen har inte bara lockat DHL, utan också en rad andra flygfrakt- och logistikföretag. Man kan därför inte säga att konkurrenterna har uteslutits från Leipzigs flygplats eller att DHL har fått en förmånsbehandling. Till de företag som är etablerade där hör SALIS (Natos gemensamma organisation för strategiska flygtransporter) och det ryska fraktföretaget Tesis, som har linjer till Kina. Ett annat interkontinentalt fraktföretag på flygplatsen är Jade Cargo International. Den 13 april 2007 färdigställdes flygplatsens World Cargo Center med en omlastningskapacitet på 200 000 ton gods per år. Därigenom har lokaliseringens profil som flygtransportnav befästs ytterligare.

4.7 IHK Halle-Dessau

4.7.1 Stödet till flygplatsen

- (130) Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (IHK Halle-Dessau) företräder fler än 52 000 företags ekonomisk-politiska intressen. Enligt IHK Halle-Dessau är det statens uppgift att tillhandahålla och finansiera sådan infrastruktur i Tyskland. Att denna princip gäller för den europeiska och tyska transportpolitiken avspeglas också genom investeringarna i det aktuella fallet.

(131) Enligt IHK Halle-Dessau gäller följande för flygplatsens utbyggnad:

- a) Den har som syfte att uppnå Sachsens och Sachsen-Anhalts regionala planeringsmål.
- b) Den har prövats och godkänts genom ett komplext offentligt förfarande och resultatet har fastställts genom Bundesverwaltungsgericht.
- c) Den förbättrar de lokala villkoren för industrin i regionen.
- d) Den leder till fler arbetstillfällen i en region som konstant utvecklas.
- e) Den ska även utnyttjas av den allmänna luftfarten.
- f) Den kan tillgodose den efterfrågan som finns på Leipzigs flygplats på längre sikt.

(132) År 1993 gav IHK Halle-Dessau och IHK Leipzig ut ett gemensamt ståndpunktsdokument gällande flygplatsen. De båda industri- och handelskamrarna argumenterade bl.a. för att det skulle byggas ett tvåbanesystem (där varje bana hade en längd på 3 600 m) i syfte att öka flygplatsens kapacitet.

(133) Efter återföreningen genomfördes statliga investeringar i transportinfrastrukturen, vilket i hög grad bidrog till regionens ekonomiska strukturomvandling. Kommissionen insåg att regionen – som till viss del fortfarande bestod av mål 1-områden – måste få stöd för att man skulle kunna övervinna regionens nackdelar. Tack vare omfattande privata och statliga investeringar, framför allt i infrastrukturprojekt, börjar regionen bli konkurrenskraftig internationellt.

(134) Men trots detta ligger arbetslösheten i regionen fortfarande dubbelt så högt som genomsnittet i gemenskapen. Detta visar att regionen fortfarande är i behov av offentliga investeringar, inte minst för att uppnå en bättre infrastruktur, för att ge ökad konkurrenskraft och attrahera företag. Endast på det viset kan regionen på ett ändamålsenligt sätt bidra till att målen i gemenskapens Lissabon-strategi uppnås.

4.7.2 Stödet till DHL

(135) IHK Halle-Dessau understryker att flygplatsens modernisering har varit en successiv, kontinuerlig process som inleddes i början av 1990-talet. Inom ramen för en tidsödande process har man varit tvungen att bedöma och godkänna varje steg offentligt. Den södra banan har planerats och byggts under dessa förutsättningar och det stämmer inte att bygget har genomförts enbart för DHL:s skull.

4.8 Ryanair

(136) Ryanair går inte närmare in på detaljerna i fallet, utan inskränker sig till kommentarer som är av mer "allmän" karaktär. Företaget förmodar t.ex. att kommissionen inte riktigt begriper sig på förhållandet lufttrafikföretag-flygplats eller den senaste händelseutvecklingen inom flygtrafiken och därför kan dra en rad felaktiga slutsatser. Ryanair befarar att kommissionen kommer att försöka befästa de felaktiga principerna från Charleroi-beslutet och 2005 års riktlinjer i ännu högre grad.

4.9 Panalpina

(137) Panalpina har haft dagliga fraktflygningar från Leipzig till Moskva i mer än tio år. Panalpina har för avsikt att etablera sitt flygfraktnav i Leipzig och hoppas kunna starta linjer till den indiska halvön och Fjärran Östern.

4.9.1 Stödet till flygplatsen

(138) Panalpina befarar att många av de större flygplatserna i Europa kommer att lägga all resterande kapacitet på passagerartrafik och uppskattar därför en flygplats som är mer inriktad på fraktverksamhet. Företaget påpekar också att Leipzigs flygplats visserligen ligger mitt i Europa, men ändå är tillräckligt långt österut för att flygtiderna till och från Asien ska reduceras. Flygplatsens 24/7-drift motsvarar en globaliserad godslogistikkedjas behov och är en av flygplatsens främsta fördelar.

(139) Panalpina lovordar beslutet att bygga ut Leipzig till en fraktflygplats och att tillhandahålla en infrastruktur som möjliggör omlastning av flygfrakt även framöver. Företaget är övertygat om att de infrastrukturer och tjänster som Leipzigs flygplats har att erbjuda kommer att resulterar i att ännu fler företag etablerar sig i Leipzigtrakten, och därmed bidrar till nya arbetstillfällen. Panalpina anser att företaget har samma tillgång till infra- och suprastruktur på Leipzigs flygplats som de andra marknadsaktörerna.

4.10 Jade Cargo International

4.10.1 Stödet till flygplatsen

(140) Med tanke på de växande kapacitetsproblemen är det absolut nödvändigt att skapa nya flygtransportnav. Eftersom en sådan infrastruktur omöjligt kan finansieras med privata medel uttrycker Jade Cargo International sin förvåning över att kommissionen ställer krav på att operatörsföretaget ska komma upp i en sådan avkastning som en privat investerare hade förväntat sig. Om den här infrastrukturen inte fanns, skulle det inte bara få negativa konsekvenser för östra Tyskland, utan för gemenskapen i stort.

- (141) Jade Cargo International anser att ett negativt beslut från kommissionen skulle utgöra ett hot både mot Leipzig-flygplatsens existens och mot företagets eget affärskoncept. Detta skulle också få negativa återverkningar på andra branscher. Eftersom utbyggnaden av flygplatsen inte utgör någon snedvridning av konkurrensen utan är av allmänt ekonomiskt intresse, förväntar sig Jade Cargo International ett positivt kommissionsbeslut.

4.10.2 Stödet till DHL

- (142) Jade Cargo International anser att den nya södra banan är till fördel för företagets egen verksamhet, och kan därför inte följa kommissionens argumentation om att bygget endast skulle gynna DHL. Denna tolkning är ännu mer obegriplig eftersom det är den tyska trafikledningen och inte flygplatsen som sköter tilldelningen av flygrättigheter.

4.11 Condor

4.11.1 Stödet till flygplatsen

- (143) Condor framhåller de goda intermodala anslutningarna. Företaget anser att det är mer ändamålsenligt att göra behovsbaserade investeringar i befintliga flygplatser som redan har konnektivitet (som Leipzig/Halle) än att investera i mindre flygplatser som saknar de nödvändiga förutsättningarna.

4.11.2 Stödet till DHL

- (144) Sett i ett konkurrenspolitiskt perspektiv har Condor inget att invända mot de investeringar som planeras för utbyggnaden av Leipzigs flygplats. Flygplatsens moderna tvåbanesystem kommer att vara tillgängligt för alla potentiella användare. Med tanke på efterfrågan krävs det en modern och effektiv infrastruktur.

4.12 Ruslan-Salis GmbH

4.12.1 Stödet till flygplatsen

- (145) Ruslan-Salis (ett flygfraktföretag) anser att det inte finns någon annan flygplats i Tyskland, framför allt inte i den östra delen av Tyskland, som lämpar sig för företagets verksamhet. Avgörande för företaget är att det finns "garanterad tillgång" och "garanterad tillgänglighet" till den transportkapacitet som krävs.
- (146) Utslagsgivande för beslutet att välja Leipzigs flygplats som lokaliseringsort hade varit faktorer som tvåbanesystemet, 24-timmarsdriften, den direkta järnvägs- och väganlutningen till varje viktig destinationsort i Central-europa samt den förnyade och förlängda södra banan.
- (147) Enligt Rusland-Salis hade den södra banan byggts för den allmänna offentligheten och var ingen "särskilt tillägnad

infrastruktur". Detta är nödvändigt och proportionerligt för att förhindra att det uppstår flaskhalsar i transportkapaciteten, främja luftfartssektorn och åstadkomma regionalekonomiska effekter för regionen Leipzig-Halle-Merseburg-Dessau.

4.1.2.2 Stödet till DHL

- (148) Ruslan-Salis delar inte kommissionens uppfattning att den södra banan och tillhörande ramp enbart används av DHL. Företaget instämmer inte heller i påståendet att finansiering, byggande och drift av landnings- och startbana i form av "särskilt tillägnad infrastruktur" utgjorde en kommersiell transaktion mellan infrastrukturens ägare och dess användare, som därmed måste prövas precis som vilken annan kommersiell transaktion som helst. Det stämmer inte heller att den förväntade flygtrafikökningen – vilket var det centrala argumentet för att utvidga flygplatsen – endast gällde DHL.

- (149) Ruslan-Salis använder den södra banan och all ny infrastruktur på samma sätt som DHL och de andra företagen. Ingen användare får någon förmånsbehandling. Bygget av den södra banan är av allmänt intresse för alla flygfraktföretag på Leipzigs flygplats. Det finns inget som tyder på att infrastrukturen är särskilt tillägnad DHL eller att DHL får några privilegier.

4.13 BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.)

4.1.3.1 Stödet till flygplatsen

- (150) Medlemmarna i BARIG är flygbolag som bedriver distributionsinriktad och operativ verksamhet i Tyskland. BARIG hävdar att kommissionen redan har framhållit den höga överbelastningen av de europeiska storflygplatserna. Detta gäller i synnerhet för flygtransportområdet, där klyftan mellan kapacitetsutbud och efterfrågan bara växer. I sitt meddelande "En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser" gick kommissionen direkt ut och varnade för "kapacitetskrisen". Enligt BARIG skulle ett negativt beslut från kommissionens sida utgöra ett hot mot flygplatsens överlevnad.
- (151) BARIG anser att konceptet från 2005 års riktlinjer inte går att tillämpa på Leipzigs flygplats, eftersom det här rör sig om en utvidgning av en fraktflygplats, medan riktlinjerna enbart handlar om konkurrensen om passagerare.
- (152) För att kunna hantera de kommande årens efterfrågan på kapacitet måste infrastrukturen för flygfraktrafik utvidgas i tid. Om dessa investeringar inte finansieras med offentliga medel, skulle det inte vara möjligt att bygga eller utöka fraktflygplatser. Privata investerare skulle aldrig göra sådana investeringar.

4.14 Lufthansa AG

4.14.1 Stödet till flygplatsen

- (153) Lufthansa välkomnar de åtgärder som planeras för Leipzigs flygplats, inklusive nybyggandet av den södra banan. Projektet anses vara behovsanpassat och ekonomiskt hållbart. Lufthansa Cargo AG, som är ett dotterbolag till Deutsche Lufthansa AG, har för avsikt att bedriva omfattande flygfraktrafik från och till Leipzig. Vid sidan av Lufthansas transportnav Frankfurt och München är Leipzigs flygplats en attraktiv lokaliseringsort.
- (154) Lufthansa AG framhåller de ständigt växande marknadsvolymerna för flygfrakt och att tillväxtprognosen för Tyskland ligger på ca 5,3 procent. Detta förutsätter att de infrastrukturella förutsättningarna håller jämna steg med tillväxten. De planerade investeringarna i Leipzigs flygplats motsvarar flygfraktindustrins krav på omfattning, modern utformning och ytterligare expansionsmöjligheter.
- (155) Start- och landningsbanornas parallella sträckning gör det möjligt att optimera kapaciteten på ett sätt som företagsekonomiskt ändamålsenlig och samtidigt öka flygplatsens effektivitet. På medellång och lång sikt innebär det tillväxtpotentialer för alla infrastrukturanvändare.

4.15 ACD (Aircargo Club Deutschland)

4.15.1 Stödet till flygplatsen

- (156) ACD:s medlemmar har ledningsfunktioner inom flygtransportsektorn. Under de kommande åren räknar de med att sektorn kommer att växa ytterligare och befäror att flygplatsernas befintliga infrastruktur inte kommer att räcka.

4.15.2 Stödet till DHL

- (157) ACD kan inte se att Leipzigs flygplats skulle vara beroende av DHL, eftersom den ekonomiska utvecklingen i Leipzig/Dresden-regionen gör att det måste finnas en flygplats som fungerar.

4.16 BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

4.16.1 Stödet till flygplatsen

- (158) BDF representerar de tyska linje-, charter- och lågprisflygbolagen och förordar i egenskap av detta en behovsba-

serad flygplatsinfrastruktur. Organisationen anser inte att det är riktigt rätt att vissa tyska flygplatser har bristande kapacitet, samtidigt som det på olika håll dyker upp nya småflygplatser, som visserligen får omfattande offentligt stöd, men måste slåss om passagerarna. När det gäller Leipzigs flygplats kommer stödet emellertid inte bara en enda användare till del.

- (159) BDF anser att statliga infrastrukturinvesteringar ska ge tydlig makroekonomisk nytta och lönsamhet på lång sikt – villkor som är uppfyllda i det aktuella fallet. Det finns en verklig efterfrågan på detta från kunderna, dvs. från passagerar- och i synnerhet fraktflygbolagen.

4.17 Cargolux

- (160) Cargolux använder Leipzigs flygplats som så kallad offline-station för sina interkontinentala fraktflyg av olika slag från Luxemburg. Cargolux har fraktvolymer från Leipzigs flygplats motsvarande en marknadsandel på 20,3 % av hela fraktvolymer som transporterades från denna flygplats 2006. Cargolux är enligt egen uppgift ett av de största flygfraktföretagen på Leipzigs flygplats och använder infrastrukturen i stor utsträckning. Företaget ser sig som direkt konkurrent till DHL.

4.17.1 Stödet till flygplatsen

- (161) Enligt Cargolux är det avgörande för flygfraktrafikens utveckling i Europa att infrastrukturen på de regionala flygplatserna förbättras (på grund av den uttömda kapaciteten på de stora passagerarflygplatserna). Eftersom det krävs så höga investeringar och avskrivningsperioderna är långa, kan dessa investeringar endast kan genomföras med offentliga medel. Cargolux välkomnar därför de offentliga initiativen och investeringarna i de regionala flygplatserna, eftersom detta gynnar sysselsättningen, den europeiska industrin, kunderna och den allmänna ordningen.

5. TYSKLANDS KOMMENTAR TILL SYNPKTERNA FRÅN TREDJE PART

- (162) I sin kommentar till synpunkterna från tredje part framförde Tyskland sina argument på nytt och påpekade att samtliga parter hade uttalat sig till förmån för flygplatsen och dess utbyggnad. Ingen part hade heller invänt mot avtalet med DHL.

6. BEDÖMNING AV STÖDET

6.1 Förekomst av stöd

(163) Enligt artikel 87.1 i EG-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 snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".

(164) De kriterier som fastställs i artikel 87.1 är kumulativa. För att fastställa om de anmälda åtgärderna utgör ett statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ska det prövas om samtliga följande kriterier är uppfyllda. Det ekonomiska stödet

a) är ett statligt stöd eller ges med hjälp av statliga medel,

b) gynnar vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen,

d) påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.1 Förekomst av statligt stöd för flygplatsen – kapitaltillskott

(165) För att det ska kunna fastställas om de anmälda åtgärderna utgör ett statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget måste fyra villkor vara uppfyllda.

6.1.1.1 Ekonomisk verksamhet och begreppet företag

(166) Det måste prövas om Leipzigs flygplats utgör ett företag i enlighet med EG:s konkurrenslagstiftning.

(167) Inledningsvis ska det framhållas att begreppet företag i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras⁽²⁵⁾; ekonomisk verksamhet utgörs av all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en

viss marknad⁽²⁶⁾. Det som avgör om det förekommer ett statligt stöd är frågan om stödmottagaren bedriver ekonomisk verksamhet⁽²⁷⁾.

(168) Fram till helt nyligen utvecklades flygplatserna ofta utifrån rent territorialpolitiska överväganden eller i vissa fall militära behov. Verksamheten organiserades som en del av den offentliga förvaltningen och inte som ett affärsdrivande företag. Det förekom knappast heller någon konkurrens mellan flygplatserna och flygplatsoperatörerna. Med avregleringen av flygtrafikmarknaden ökade antalet flyglinjer som flög på fler flygplatser och därmed ökade konkurrensen mellan flygplatserna. Dessa omständigheter innebar att finansieringen av flygplatser och flygplatsinfrastruktur, som tidigare hade betraktats som ett offentligt uppdrag, i princip inte gav upphov till några betänkligheter vad gäller statligt stöd.

(169) Den här situationen har emellertid förändrats under de senaste åren. I vissa fall kan visserligen territorialpolitiska överväganden och förvaltningsstrukturer fortfarande ha viss betydelse, men många flygplatser har övergått från statlig styrning till regional förvaltning för att till viss del drivas som offentliga företag eller privata företag. Den privata sektorns intåg har normalt skett genom en privatisering eller genom en gradvis öppning för privat kapital. Under de senaste åren har riskkapitalbolag samt investerings- och pensionsfonder visat stort intresse för förvärv av flygplatser.

(170) EU:s flygplatser har därmed under de senaste åren genomgått grundläggande organisatoriska förändringar som inte enbart speglar de privata investerarnas aktiva intresse för flygplatserna, utan också myndigheternas förändrade inställning till att den privata sektorn deltar i deras utveckling. Denna utveckling har lett till en betydligt större diversifiering och komplexitet när det gäller de funktioner som flygplatserna fyller.

(171) Den senaste tidens förändringar har också lett till en förändring av de ekonomiska relationerna mellan flygplatserna. Medan flygplatserna tidigare mest förvaltades som infrastruktur som skulle säkerställa tillgänglighet och regional utveckling har under de senaste åren alltfler flygplatser också haft ekonomiska mål och konkurrerar med varandra om flygtrafiken.

(172) Flygplatsernas förändrade karaktär måste därför också avspeglas i den rättsliga bedömningen av flygplatsverksamhet utifrån lagstiftningen för statligt stöd. Man kan inte längre betrakta byggande och drift av flygplatser som ett uppdrag som ska utföras av en förvaltning som principiellt sett står utanför kontrollen av statligt stöd.

⁽²⁵⁾ Dom av den 18 juni 1998, mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851, punkt 36, dom av den 23 april 1991, mål C-41/90, Höfner och Elser, REG 1991, s. I-1979, punkt 21; dom av den 16 november 1995, mål C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances m.fl. mot Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, REG 1995, s. I-4013, punkt 14, dom av den 11 december 1997, mål C-55/96, Job Centre coop.arl., REG 1997, I-7119, punkt 21.

⁽²⁶⁾ Dom av den 16 december 1987 i mål 118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599, punkt 7; mål C-35/96, *ibid.*, punkt 36.

⁽²⁷⁾ Enligt EG-domstolens rättspraxis utgör all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad ekonomisk verksamhet. Jfr mål C-35/96, *ibid.*, samt dom av den 12 september 2000, mål C-180/98–184/98, Pavlov m.fl., REG 2000, s. I-6451.

- (173) Vid sin bedömning av frågan om driften av en flygplats utgör en sådan verksamhet ansåg EG-domstolen i målet "Aéroports de Paris" att drift och utnyttjande av en flygplats, inklusive tillhandahållandet av flygplatstjänster till flygbolag och olika tjänsteleverantörer på en flygplats, utgör verksamhet av ekonomisk natur eftersom den "består i tillhandahållande av flygplatsanläggningar till flygbolag och olika tjänsteleverantörer, för vilket det utgår en avgift som förvaltaren ensidigt har bestämt" och om denna förvaltare är en offentlig inrättning "inte innefattar verksamhet som utgör myndighetsutövning och som därför är skild från verksamhet som innefattar sådan myndighetsutövning" ⁽²⁸⁾. Sålunda utövar den som driver flygplatsen i princip sådan ekonomisk verksamhet som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget och på vilken reglerna för statliga stöd ska tillämpas.
- (174) Med tanke på den kontinuerliga händelseutvecklingen inom denna sektor fastställde kommissionen i 2005 års riktlinjer att denna strategi skulle utvidgas till att omfatta alla typer av flygplatser, även mindre flygplatser (som den som behandlas i detta beslut). Mot bakgrund av den senaste tidens omvandling anser kommissionen att det inte längre är möjligt att från och med 2000 a priori utesluta tillämpningen av reglerna för statligt stöd på flygplatser.
- (175) Enligt "Aéroports de Paris"-domen gäller alltså att om en flygplats bedriver ekonomisk verksamhet så utgör den ett företag i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras, och följaktligen ska fördragets regler för statligt stöd tillämpas ⁽²⁹⁾.
- (176) På grundval av domstolens dom i detta mål, där det fastslås att drift och utnyttjande av en flygplats utgör ekonomisk verksamhet, har kommissionen dragit slutsatsen att reglerna för statligt stöd ska tillämpas på denna sektor från och med tidpunkten för denna dom. Det rör sig därmed inte om någon retroaktiv tillämpning av 2005 års riktlinjer, vilket Tyskland har hävdad, utan endast om domstolens klargörande (som ska tillämpas *ad vitam aeternam*) av det grundläggande stödbegreppet ⁽³⁰⁾.
- (177) Det ska här konstateras att infrastrukturen som är föremål för detta beslut kommer att drivas kommersiellt av flygplatsoperatören och att det därmed handlar om en kommersiellt utnyttjbar infrastruktur. Flygplatsoperatören kommer att ta ut avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen och ställer inte infrastrukturen till förfogande avgiftsfritt med hänsyn till det allmänna intresset.
- (178) Oavsett den rättsliga formen är dock inte all verksamhet som bedrivs av en flygplatsoperatör nödvändigtvis av ekonomisk natur. Det är nödvändigt att skilja dessa olika typer av verksamheter från varandra och att fastställa i vilken mån de är av ekonomisk natur eller ej ⁽³¹⁾.
- (179) Enligt domstolen är sådana verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning inte av ekonomisk natur, och de omfattas inte av reglerna för statliga stöd. Det rör sig om verksamheter som säkerhet, trafikledning, polis, tull osv. ⁽³²⁾. Finansieringen av dessa verksamheter ska begränsas till enbart en kompensation för de kostnader som verksamheterna i fråga medför, och den får inte beviljas för andra verksamheter av ekonomisk natur ⁽³³⁾.
- (180) Enligt kommissionens fasta praxis ⁽³²⁾ utgör finansiering av funktioner som hör till verksamhetsområdet för den allmänna säkerheten och ordningen eller tillhörande infrastruktur inte något statligt stöd. Därmed kan sådan infrastruktur som t.ex. krävs av säkerhetsskäl eller för kontroll och övervakning av flygtrafiken finansieras med offentliga medel ⁽³⁴⁾.
- (181) I det aktuella fallet ska flygplatsens löpande förluster och infrastrukturinvesteringar finansieras genom offentliga aktieägare och långfristiga lån. Med den södra banans utbyggnad och nya sträckning bör flygplatsen befästa sin ställning på flygfraktmarknaden. Därmed kan vissa investeringar komma att falla inom det offentliga verksamhetsområdet. De investeringar som enligt Tyskland faller inom det offentliga verksamhetsområdet behandlas under skäl 58 och följande skäl.
- (182) Efter en granskning av de siffror som Tyskland har inkommit med när det gäller investerings- och driftskostnaderna för den södra banan kan det konstateras att vissa kostnader i det aktuella fallet ligger inom det offentliga verksamhetsområdet. Dessa kostnader gäller säkerhets- och polisfunktioner, åtgärder som rör brandskydd och allmän säkerhet, driftssäkerhet, den tyska vädertjänsten och den tyska trafikledningen. För vissa statliga åtgärder är det också möjligt att ta ut avgifter av flygplatsens avgifter.

⁽²⁸⁾ Mål Aéroports de Paris, ibid, punkt 121 med ytterligare hänvisningar.
⁽²⁹⁾ Dom av den 17 februari 1993, de förenade målen C-159/91 och C-160/91, Poucet mot AGV och Pistre mot Cancava, REG 1993, s. I-637.

⁽³⁰⁾ Se förstainstansrättens dom av den 12 februari 2008 i mål T-289/03, BUPA mot kommissionen, ännu inte offentliggjord, punkt 157–160.

⁽³¹⁾ Dom av den 19 januari 1994, mål C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH mot Eurocontrol, REG 1994, s. I-43.

⁽³²⁾ Kommissionens beslut av den 19 mars 2003, N 309/02, Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001.

⁽³³⁾ Dom av den 18 mars 1998, mål C-343/95, Diego Cali & Figli gegen Servizi Ecologici Porto di Genova, REG 1997, s. I-1547. Kommissionens beslut av den 19 mars 2003, N 309/02. Kommissionens beslut av den 16 oktober 2002, N 438/02, Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter.

⁽³⁴⁾ Kommissionens beslut av den 19 mars 2003, N 309/02, Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001.

(183) Så länge som alltså dessa faller inom det offentliga verksamhetsområdet, så som beskrivs under föregående punkt, får de ifrågasatta kostnaderna inte betraktas som statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget. Även om kommissionen skulle godta Tysklands argumentation – att kostnaderna inte på något sätt utgör statligt stöd – påverkar detta inte i sig den slutliga bedömningen av det aktuella fallet. Även om dessa kostnader skulle utgöra statligt stöd, rör det sig om ett tillåtet stöd (se skäl 254 och följande skäl). Det är därför inte nödvändigt att komma fram till en slutlig bedömning av denna fråga.

6.1.1.2 Statliga medel och möjlighet till tillskrivning

(184) Som EG-domstolen har fastställt⁽³⁵⁾ kan åtgärder i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget kvalificeras som statligt stöd om de indirekt eller direkt finansieras med statliga medel och kan tillskrivas staten.

(185) I det aktuella fallet har staten hela tiden haft en direkt eller indirekt kontroll över de ifrågasatta medlen. Leipzigs flygplats har finansierat utvidgningen genom kapitaltillskott från offentliga aktieägare och fått långfristiga lån från sitt moderbolag MFAG, som uteslutande är ett offentligt bolag.

(186) Besluten att bevilja dessa statliga medel har tillskrivits offentliga myndigheter: Styrelsen för MFAG, som är ett offentligt bolag, har förklarat att det skulle gå att få ihop tillräckligt med eget kapital för att finansiera utbyggnaden av flygplatsen. Styrelseledamöterna i MFAG är till övervägande del representanter från offentliga myndigheter (t.ex. finansministrar på delstatsnivå, borgmästare osv.).

6.1.1.3 Ekonomisk fördel

(187) Tack vare de kapitaltillskott och lån från aktieägarna som nämns under skäl 185 reduceras investeringskostnaderna som flygplatsoperatören normalt skulle ha behövt bära, vilket ger flygplatsen en fördel.

(188) Om det går att visa att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi ska kunna tillämpas i det här fallet, skulle det kunna hävdas att de kapitaltillskott som har beviljats Leipzigs flygplats inte utgör något statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget.

(189) I det avseendet fastslog domstolen i sin dom i målet *Marine Stardust* "att kapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsvillkor inte kan betecknas som statligt stöd"⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Se kommissionens beslut av den 7 mars 2007, N 620/06 om inrättandet av Memmingens regionala flygplats – Tyskland (EUT C 135, 19.6.2007, s. 8).

⁽³⁶⁾ Se dom av den 16 maj 2002, mål C-482/99, *Frankrike/kommissionen (Stardust Marine)*, REG 2002, s. I-4397.

(190) Det måste alltså prövas om aktieägarna för Leipzigs flygplats har agerat som privata investerare vid finansieringen av flygplatsens utbyggnad. Det ska också prövas om en privat investerare som bedriver verksamhet under normala marknadsvillkor under liknande omständigheter skulle ha accepterat samma eller liknande affärsvillkor för den nya sträckningen av den södra banan som MFAG.

(191) Här gäller det att beakta följande: "Den privata investerarens uppträdande, vilket ska jämföras med en offentlig investerarens uppträdande med ekonomisk-politiska målsättningar, motsvaras i detta avseende inte nödvändigtvis av en genomsnittlig investerarens uppträdande som placerar kapital för att förränta det på mer eller mindre lång sikt, men ska åtminstone kunna likställas med ett privat holdingbolag eller en koncern som har en strukturpolitik, allomfattande eller sektoriell, som låter sig styras av mer långsiktiga utsikter vad gäller lönsamheten."⁽³⁷⁾

(192) I det aktuella fallet, som handlar om investeringar i den nya södra banan, ifrågasätter Tyskland uppenbarligen om principen om en privat investerare i en marknadsekonomi kan tillämpas. Tyskland hävdar att denna princip inte är tillämplig på transportinfrastrukturer, eftersom det här inte finns några jämförbara privata investerare. Enligt Tyskland har privata investerare inget intresse i flygplatser och särskilt inte om det krävs omfattande utbyggnadsarbeten.

(193) Detta synsätt kan inte godtas. Man kan inte utesluta att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi kan tillämpas bara för att den privata sektorn inte är involverad i finansieringen av flygplatsinfrastrukturer⁽³⁸⁾. En ekonomiskt svår situation fräntar inte den offentliga investeraren från att handla lika försiktigt som en privat investerare skulle ha gjort i samma situation.

(194) I sin *Stardust Marine*-dom konstaterade domstolen "att det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det ska 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"⁽³⁹⁾.

⁽³⁷⁾ *Domen Stardust Marine*, punkt 69.

⁽³⁸⁾ Dom av den 21 mars 1991, mål C-305/89, *Italien mot kommissionen (Alfa Romeo)*, REG 1991, S. I-1603, punkt 20 [ö.a. ej officiell översättning].

⁽³⁹⁾ Vilket ändå inte stämmer, se t.ex. byggandet av den privatägda flygplatsen i Ciudad Real i Spanien.

- (195) Det avgörande är tidpunkten då investeringsbeslutet fattades. Tillämpligheten för principen om en privat investerare i en marknadsekonomi fastställs inte genom 2005 års riktlinjer, utan genom utvecklingen av domstolens fasta rättspraxis och kommissionens beslut ⁽⁴⁰⁾.
- (196) När det gäller tillämpligheten för principen om en privat investerare i en marknadsekonomi måste kommissionen därför sätta sig in i den ifrågasatta offentliga myndighets situation vid tidpunkten för investeringsbeslutet, och detta gäller oberoende av Tysklands ståndpunkt.
- (197) När Leipzigs flygplats beslöt inleda byggarbetena för den södra banan i november 2004, hade DHL ännu inte ingått något rättsligt bindande åtagande i fråga om att flytta sitt flygtransportnav till Leipzigs flygplats. Nedan genomförs en konservativ lönsamhetsbedömning med en jämförelse mellan "status quo" och "utbyggnad utan DHL", medan alternativet "utbyggnad med DHL" inte beaktas.
- (198) Tyskland anser att Leipzigs flygplats har agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi. Argumentet är att den södra banans nya sträckning har bidragit till att minska förlusterna för Leipzigs flygplats och att investeringarna gör det möjligt att på medellång eller lång sikt uppnå lönsamhet.
- (199) Tyskland måste kunna styrka att de offentliga myndigheterna har agerat på ett sätt som är godtagbart för en privat investerare. Enligt den information som kommissionen har att tillgå är det inte möjligt att entydigt fastställa om den södra banans nya sträckning har varit den ekonomiskt mest fördelaktiga lösningen.
- (200) En investerares agerande i en marknadsekonomi styrs av lönsamhetsperspektiv ⁽⁴¹⁾. Principen om en privat investerare i en marknadsekonomi anses i regel kunna tillämpas när företagets struktur och framtidsutsikter gör att det inom en lämplig tidsperiod kan förvänta sig en avkastning i form av utdelning eller kapitaltillväxt som ligger på en normal nivå i förhållande till ett jämförbart privat företag.
- (201) Det spelar här ingen roll om detta skulle ha några positiva konsekvenser på ekonomin i den region där flygplatsen ligger, eftersom kommissionen vid sin bedömning av om åtgärden utgör ett statligt stöd prövar om "en privat investerare under liknande förhållanden och på grundval av en förväntad lönsamhet, utan sociala eller regionalpolitiska överväganden, skulle ha skjutit till samma kapital" ⁽⁴²⁾.
- (202) Redan i sitt Charleroi-beslut konstaterade kommissionen följande: "Man kan inte anse att åtaganden som en flygplatsförvaltare har gjort, och som inte kan bevisas leda till att flygplatsverksamheten i sig genererar tillräckliga vinster inom en rimlig tid, är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Det säger sig självt att eventuella positiva återverkningar på ekonomin i den region som flygplatsen ligger i inte på något sätt kan inverka på denna bedömning, som bara syftar till att avgöra huruvida åtgärden har inslag av statligt stöd." ⁽⁴³⁾.
- (203) I sina domar i målen C-234/84 och C-303/88 konstaterade domstolen att "en privat aktieägare rimligtvis [kan] skjuta till det kapital som behövs för att säkerställa ett företags överlevnad när det befinner sig i övergående svårigheter men som, i förekommande fall efter en omstrukturering, är i stånd att åter bli lönsamt" ⁽⁴⁴⁾. Domstolen fastslår däremot följande: "När emellertid kapitaltillskott från en offentlig investerare sker utan några som helst utsikter till vinst, ens på lång sikt, ska sådana tillskott anses vara stöd ..." ⁽⁴⁵⁾.
- (204) Tyskland har presenterat en affärsplan för utbyggnaden av den södra start- och landningsbanan. På grundval av intäkt- och kostnadsuppgifter från denna plan är det möjligt att pröva om Leipzigs flygplats har agerat som en privat investerare vad gäller finansiering, byggande och drift av den södra start- och landningsbanan.
- (205) Tyskland har presenterat affärsplaner för tre olika scenarier:
- "Utbyggnad med DHL": Den södra banan byggs om och DHL flyttar till Leipzigs flygplats.
 - "Status quo": Den södra banan byggs varken om eller får någon ny sträckning.
 - "Utbyggnad utan DHL": Den södra banan byggs om och DHL flyttar inte till Leipzigs flygplats.
- (206) Affärsplanerna grundas på följande antaganden, kostnader och intäkter, vilka har presenterats av Tyskland för tidsperioden 2006–2042. För perioden efter 2042 anges inget slutligt värde (se även skäl 236 och följande).
- (207) Som konstateras i skäl 197 tas scenariot "utbyggnad med DHL" inte med i bedömningen av om investeringarna är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.

⁽⁴⁰⁾ Domen Stardust Marine, punkt 71.

⁽⁴¹⁾ Se redogörelserna i skäl 166–180.

⁽⁴²⁾ Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000, mål T-296/97, Alitalia mot kommissionen, REG 2000, s. II-3871, punkt 84; mål C-305/89, ibid, punkt 20.

⁽⁴³⁾ Jfr 2005 års riktlinjer, punkt 46.

⁽⁴⁴⁾ Kommissionens beslut av den 12 februari 2004, C 516/04, punkt 169.

⁽⁴⁵⁾ Dom av den 10 juli 1986, mål C-234/84, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. 2263, punkt 15, och dom av den 21 mars 1991, mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkt 21.

(208) Prognoserna för omsättningsutvecklingen med scenariot "utbyggnad utan DHL" grundar sig framför allt på följande båda antaganden: Investeraren utgår från att nattflygningsbegränsningarna på flygplatsen Frankfurt am Main och den bristande kapaciteten på andra flygplatser kommer att leda till en flyttning år 2012 och därmed till ytterligare tillväxtökningar mellan 2013 och 2018. Utvidgningsplanerna anses vara nödvändiga för att ge tillräcklig kapacitet inför den förväntade ökningen av flygfrakten. Som anledning till investeringen anges visserligen den ökade efterfrågan på fraktflygstjänster från Leipzigs flygplats, men detta har inte underbyggts med någon motsvarande kostnads-nyttanalys.

(209) Vid tidpunkten då beslutet fattades om att bygga den nya södra banan förelåg det en risk för överkapacitet. De kostnader som uppstår till följd av eventuell överkapacitet (t.ex. utan DHL) kan inte kompenseras. Enligt de beräkningar som har presenterats har uppenbarligen denna risk inte beaktats.

(210) I nedanstående tabell ⁽⁴⁶⁾ sammanfattas kassaflödesberäkningarna för de båda scenarierna "status quo" och "utbyggnad utan DHL". Dessa beräkningar bygger på de affärsplaner som Tyskland har presenterat, där man bl.a. utgår från att flygfrakten kommer att få en tillväxttakt på minst tre procent.

Tabell 8

Beräkningar av kassaflödet

(miljoner EUR)			
Kassaflödesberäkningar (*)	(A) Flygplats Status Quo	(B) Flygplats Utbyggnad utan DHL	(C) = (B) – (A) Södra banan utan DHL
(1) EBITDA (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA säkerhetsåtgärder	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006–2042) korri- gerat (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Investeringskost- nader (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Investeringskost- nader säkerhetsåtgärder (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(6) Investeringskost- nader 2005	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Mål C-303/88, ibid, punkt 22.

(miljoner EUR)			
Kassaflödesberäkningar (*)	(A) Flygplats Status Quo	(B) Flygplats Utbyggnad utan DHL	(C) = (B) – (A) Södra banan utan DHL
(7) Kassaflöde 2005– 2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Alla värden är diskonterade till 2005; diskonto = 6,5 %.

(211) Först och främst ska det konstateras att kommissionen har beaktat samtliga investerings- och driftskostnader som har beräknats för säkerhetsåtgärder i kassaflödesberäkningarna. Som har förklarats i skäl 180–183 kan vissa av dessa uppgifter (både drifts- och investeringskostnader) eventuellt falla inom det offentliga verksamhetsområdet.

(212) Oberoende av detta är kassaflödet för flygplatsen totalt sett ungefär [negativt kassaflöde] euro under perioden 2005–2042. Därför kan man inte utgå från att en investerare i en marknadsekonomi skulle ha varit beredd att investera i byggandet av start- och landningsbanan.

(213) Beräkningarna visar att kassaflödet för scenario B ligger ca [100–200] miljoner euro under scenario A. Byggandet av den södra banan leder till en effektiv minskning av det kassaflöde som finns tillgängligt för att finansiera de befintliga inrättningarna.

(214) Eftersom flygplatsen fortfarande måste finansiera de befintliga anläggningstillgångarna till ett värde av ca 642 miljoner euro (bokfört värde 2005), kommer flygplatsen inte att uppnå de EBITDA som krävs för att kunna refinansiera de befintliga anläggningstillgångarna fullt ut vid scenario B. På grundval av föreliggande kassaflödesberäkningar kan man inte utgå från att driften av Leipzigs flygplats kommer att uppnå lönsamhet framöver. Vid scenario B kan man därför inte utgå från att en privat investerare skulle ha tagit på sig att bygga den södra banan.

(215) Av detta kan man dra slutsatsen att de offentliga myndigheterna inte har några välgrundade förväntningar på lönsamhet för de planerade investeringarna, och även om de har för avsikt att göra flygplatsen mer attraktiv för användarna och därmed skapa en bättre ekonomi, låter de sig inte styras av mer långsiktiga utsikter vad gäller lönsamheten ⁽⁴⁷⁾. Syftet med den offentliga finansieringen är snarare regional utveckling, regionens tillgänglighet, skapandet av nya arbetstillfällen och miljöskydd (dvs. bullerreducering), vilket Tyskland också uttryckligen har angett.

⁽⁴⁷⁾ Skillnaderna mellan kassaflödesberäkningarna i detta beslut och beslutet om att inleda granskningsförfarandet kan förklaras på följande sätt: I beslutet om att inleda förfarandet diskonteras intäkter och kostnader till 2006 års nivå, medan de föreliggande beräkningarna har baserats på 2005 som referensår, eftersom beslutet om att bygga den nya start- och landningsbanan togs i november 2004 och byggarbetet inleddes i början av 2005. Av Tysklands synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet har kommissionen kunnat utläsa att det 2005 förekommer ytterligare investeringskostnader till ett värde av [...] euro, vilket ökar kassaflödesförklaringarna ytterligare. Dessa investeringskostnader har ingår i beräkningen.

(216) Av detta kan man dra slutsatsen att inte ens en privat investerare som bedriver sin verksamhet inom ramen för en grupp i ett större ekonomiskt sammanhang hade kunnat utgå från att det investerade kapitalet under normala marknadsförhållanden skulle ge acceptabel avkastning ens på lång sikt.

(217) Under dessa omständigheter är det befogat att anta att även en privat investerare som följer en omfattande långsiktig strategi och som inte är inriktad på kortsiktiga vinster inte skulle ha genomfört de ifrågasatta kapitaltillskotten under normala marknadsvillkor.

(218) Utan att det påverkar de argument och slutsatser som redan har nämnts ska det påpekas att det diskonto på 6,5 % som Tyskland har tillämpat i sina beräkningar (se punkt 117) utgår från en mycket låg riskpremie på ca 3,25 %, som bygger på en betafaktor på 0,65. En betafaktor på 0,65 innebär att om det totala marknadsvärdet minskar så minskar investeringsvärdet med 0,65 %, vilket ger en volatilitet för investeringen som ligger under den totala kapitalmarknaden och därmed innebär en lägre risk.

(219) Här ska det konstateras att man i vissa fackkretsar utgår från en betafaktor mellan 0,81 och 1,26 på grundval av statistiska data för luft- och rymdfartsutvecklingen i Europa⁽⁴⁸⁾. Dessa betafaktorer beräknas för internationella flygplatser (framför allt flygtransportnav) som har god tillgång till kapitalmarknaderna eftersom de är börsnoterade. Enligt kommissionen bör investeringar i mindre flygplatser, som här, innebära en högre risk på grund av deras storlek. I det aktuella fallet är flygplatsen offentligägad har endast under vissa villkor tillgång till kapitalmarknaden. Flygplatsen är också beroende av stöd från de offentliga aktieägarna. Kommissionen anser därför att Tyskland inte bara borde ha använt en högre betafaktor i sin beräkning, utan dessutom en s.k. illikviditetspremie, vilket inte har gjorts. I annat fall skulle räntesatserna ha varit högre och kassaflödets nettokontantvärde lägre.

6.1.1.4 Specificitet

(220) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ska en åtgärd anses som statligt stöd när vissa företag eller viss produktion gynnas. Här gäller det att fastställa att de ifrågasatta fördelarna endast har beviljats Leipzigs flygplats. De offentliga medlen går till ett enskilt projekt. De offentliga kapitaltillskotten har inte beviljats någon konkurrerande flygplats. Därmed rör det sig om en selektiv åtgärd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

⁽⁴⁸⁾ Mål C-305/89, Italien mot kommissionen (Alfa Romeo), ibid, punkt 20.
Se Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

6.1.1.5 Snedvridning av konkurrensen och påverkan av handeln

(221) Om stödet från en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrenter i handeln mellan medlemsstaterna, måste deras konkurrensförmåga anses ha påverkats negativt av stödet. Enligt fast rättspraxis⁽⁴⁹⁾ räcker det att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader för att det ska vara en konkurrenssnedvridande åtgärd.

(222) Som redan har fastställts under skäl 166 och följande skäl utgör drift av en flygplats en ekonomisk verksamhet. Konkurrens föreligger inte bara mellan flygbolag, utan även mellan flygplatser. I det aktuella fallet rör det sig bl.a. om företag som kan erbjuda de investeringar som krävs för att kunna utvecklas till ett flygtransportnav för flygfraktrafik.

(223) Varje ekonomisk fördel som flygplatsen Leipzig/Halle får genom finansieringen av den södra banan kommer att stärka dess ställning gentemot konkurrenterna på den europeiska marknaden för flygplatstjänster. Därmed riskerar den offentliga finansiering som nu är uppe till prövning att snedvrیدا konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.1.6 Slutsats

(224) Den offentliga finansieringen av utbyggnaden av den södra banan på flygplatsen Leipzig-Halle utgör därför ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

6.1.2 Förekomst av statligt stöd för DHL – ramavtal och garantiförklaring

(225) Som anges i beslutet om att inleda förfarandet (skäl 42–46) anser kommissionen att de åtgärder som nu är uppe till prövning finansieras med statliga medel och kan komma att snedvrیدا konkurrensen.

6.1.2.1 Överföring av statliga medel

(226) Stödbegreppet omfattar varje förmån som direkt eller indirekt finansieras med statliga medel och som beviljas av staten själv eller av organ som har fått befogenheter av staten.

⁽⁴⁹⁾ Förstainstansrättens dom av den 30 april 1998, mål T-214/95, Vlaams Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717.

(227) Det är uppenbart att ramavtalet och garantiförklaringen finansieras med offentliga medel och att besluten om beviljande av dessa statliga medel kan tillskrivas offentliga myndigheter: MFAG:s styrelse godkände ramavtalets ingående den 3 juni 2004. Styrelseledamöterna i MFAG är till övervägande del representanter från offentliga myndigheter (t.ex. finansministrar från Sachsen och Sachsen-Anhalt samt borgmästare från Leipzig, Dresden och Halle). Garantiförklaringen undertecknades den 21 december 2005 av delstaten Sachsens finansminister.

6.1.2.2 Snedvridning av konkurrensen och påverkan av handeln

(228) Åtgärderna har förutsättningar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna negativt i så måtto att de gynnar DHL och Leipzigs flygplats selektivt.

(229) Expressverksamheten är utan tvekan en marknad där företag från olika medlemsstater konkurrerar med varandra. Varje ekonomisk fördel som DHL får genom dessa statliga åtgärder kommer att stärka företagets ställning gentemot konkurrenterna på den europeiska expressfraktmarknaden.

(230) Eftersom de bedömningar som har lagts fram i skäl 42–46 i beslutet om att inleda förfarandet inte har bestridits av vare sig Tyskland eller de berörda parterna, kommer följande diskussion att inriktas på i vilken omfattning som ramavtalet och garantiförklaringen gynnar DHL.

6.1.2.3 Ekonomisk fördel för DHL till följd av ramavtalet

(231) För varje tillhandahållen tjänst – garantier, uthyrning och flygplatstjänster – måste det prövas om det i ramavtalet fastställs en lämplig ersättning som en privat investerare skulle ha accepterat.

i) **Obegränsade garantier**

(232) I ramavtalet fastställs inga uttryckliga premiebetalningar för de garantier som ges. Den enda möjliga intäktskällan för flygplatsen är genom ytterligare kassaflöde till följd av byggandet och driften av den södra banan. Därför måste man först beräkna hur stort ytterligare kassaflöde som den södra banan genererar. Därefter ska det prövas om detta ytterligare kassaflöde utgör en tillräcklig ersättning för garantier som ges.

(233) För en privat investerare skulle beslutet om att ingå ramavtalet ha tagits samtidigt med beslutet om utbyggnaden av den södra banan, och referensdatum för det privata investerartestet måste därför vara november 2004, dvs. innan byggarbetena inleddes. Som anges under

skäl 215 och följande skäl anser kommissionen att en privat investerare inte med avsikt skulle ha försvagat sin förhandlingsposition genom att investera i den södra banan utan att dessförinnan ingå ett motsvarande nyttjandavtal. Kassaflödesberäkningarna visar entydigt att den södra banan inte skulle ha varit något hållbart affärsalternativ utan DHL:s etablering på Leipzigs flygplats, eftersom det då skulle ha uppstått en ytterligare kassaflödesförlust på ca [...] euro (se bilagan, kolumn 5). Flygplatsen agerade därför inte som en privat investerare, eftersom den nya södra banan byggdes först och ramavtalet slöts först efter detta. Scenariot ”utbyggnad utan DHL” kunde endast genomföras med ett omfattande stöd. Det lämpar sig därför inte som referensscenario för det privata investerartestet.

(234) För att beräkna det ytterligare kassaflöde som uppstår genom byggandet av den södra banan får man därför använda sig av den metod som tillämpades i beslutet om att inleda förfarandet och fastställa differensen i kassaflödesvärden mellan utbyggnadsvarianten med DHL och status-quo-scenariot (endast drift med den befintliga norra start- och landningsbanan).

(235) Beräkningen startar år 2005 då de första investeringarna på [...] euro gjordes i den södra banan, investeringar som kommissionen för övrigt inte fick kännedom om förrän efter beslutet om att inleda förfarandet.

(236) Kassaflödesberäkningen sträcker sig inte längre än till år 2042 och omfattar inte de slutliga värden som har angetts av Tyskland, eftersom Tyskland i tidigare synpunkter⁽⁵⁰⁾ har fastställt att nyttjandetiden för en start- och landningsbana uppgår till ca 30 år. En privat investerare skulle inte heller vara beredd att finansiera den södra banan, om detta inte kunde ge en adekvat avkastning under de första 37 driftåren (2005–2042). Därför beaktas endast denna tidsperiod i kassaflödesanalysen när det ska bedömas i vilken omfattning som investeringen påverkar flygplatsens avkastningsförmåga.

(237) De föreslagna slutliga värdena beaktas inte heller eftersom de inte är trovärdiga. En årlig tillväxt på 3 % förutsätter nämligen att intäkterna ökar obegränsat. Men en sådan beräkning är orealistisk, eftersom start- och landningsbanorna endast har begränsad kapacitet och intäkterna inte kan öka i det oändliga. I Tysklands beräkningar för utbyggnadsvarianten med DHL leder detta exempelvis till det paradoxala resultatet, att det diskonterade slutliga värdet är fem gånger så högt som flygplatsens diskonterade kassaflöde för tidsperioden 2005–2042⁽⁵¹⁾.

(238) Som behandlas mer ingående i bilagan visar beräkningarna av det diskonterade ytterligare kassaflödet för den södra banan att intäktsutfallet för 2005 skulle ligga [...] euro lägre än investeringskostnaderna under perioden 2005–2042 (se bilagan, kolumn 4).

⁽⁵⁰⁾ Tysklands synpunkter av den 21 juli 2006, s. 12.

⁽⁵¹⁾ Se beräkningarna som har presenterats av Tyskland (skäl 88).

- (239) Flygplatsen skulle därför inte kunna täcka några riskkostnader med hjälp av kassaflödet för den södra banan. Riskförsäkringar skulle endast vara gängse affärspraxis om projektet var lönsamt och flygplatsen kunde refinansiera risken, vilket inte är fallet.
- (240) Genom att överta obegränsade garantier för flygplatsdriften efter det att DHL:s transportnav har byggts (avsnitt 8 och 9 i ramavtalet) tar flygplatsen på sig risker som ligger utanför dess kontroll. Som behandlas mer ingående under skäl 17–19 i beslutet om att inleda förfarandet kan flygplatsen varken kontrollera DHL:s privilegierade tillträde till den södra banan (för detta ansvarar trafikledningen) eller införandet av begränsningar vad gäller nattflygningar (vilket är myndigheternas ansvarsområde).
- (241) Enligt Tysklands beräkningar resulterar risken för ett nattflygningsförbud i kostnader på ca [...] euro för flygplatsen. Detta leder till en ökad kassaflödesförlust på [...] euro (se bilagan, kolumn 4). Även om det är uppenbart att flygplatsen inte kan finansiera riskkostnaderna med egna medel, ska det ändå påpekas att dessa [...] euro endast kan betraktas som ett lägsta belopp. Vid sidan av de andra beräkningsfelen går Tyskland inte in på att flygplatsen skulle gå i konkurs om den tvingades ersätta DHL med [...] euro eller [...] euro för att företaget måste flytta till en annan flygplats på grund av ett nattflygningsförbud. I Tysklands beräkningar beaktas inte heller de andra säkrade riskerna (t.ex. tillträdet till den södra banan, som kontrolleras av trafikledningen).
- (242) Slutligen ska det understrykas att beräkningarna skulle uppvisa ett kassaflödesunderskott även om man godtar Tysklands argument om att utgifter som rör säkerheten motsvarande ett belopp av [...] euro faller inom det offentliga verksamhetsområdet och därmed inte ska ingå i flygplatsens kostnader⁽⁵²⁾. Även med detta scenario skulle det föreligga ett betydande underskott på [...] euro (se bilagan, kolumn 4).
- (243) Enbart dessa beräkningar visar att en privat investerare inte skulle ha övertagit en sådana obegränsad garanti, men kommissionen skulle vilja tillägga att en mer ingående prövning skulle ha lett till ännu högre förluster. Som Tyskland har påpekat räknade den brittiska tillsynsmyndigheten med kapitalkostnader (reala före skatt) på 6,2 % (Heathrow) respektive 6,7 % (Gatwick) när flygplatsavgifterna för perioden 2008–2013 skulle fastställas. Men såväl Heathrow som Gatwick kan utgå från att det finns en intensiv efterfrågan på flygningar till och från London, medan Leipzigs flygplats har överkapacitet och måste konkurrera med andra flygplatser om lågprisleverantörer för passagerar- och fraktflygstjänster. Eftersom Leipzigs flygplats därmed utsätts för en större marknadsrisk än Heathrow eller Gatwick, skulle det vara lämpligare om kapitalkostnaderna låg på mer än 6,5 % (reala före skatt) (se även skäl 218 och följande skäl).
- (244) Enligt vad Tyskland anger⁽⁵³⁾ är privata finansinstitut inte heller beredda att säkra de risker som uppstår genom garantin för flygplatsdriften efter byggandet av DHL:s transportnav, och detta bekräftar att ingen privat investerare skulle ha övertagit en sådan obegränsad garanti för risker som låg utanför dennes kontroll.
- (245) Tysklands och DHL:s argument för att det ömsesidiga övertagandet av garantier mellan avtalsparterna utgör gängse affärspraxis är endast allmänna påståenden och därför irrelevanta, eftersom ovanstående beräkningar entydigt visar att Leipzigs flygplats inte kan finansiera de tillhandahållna garantierna med egna medel. En privat investerare skulle endast ingå ett avtal som kan ge lönsamhet och inte försvagar dennes finansiella ställning.
- (246) Slutligen ska Tysklands argument behandlas om att en privat investerare skulle ha undertecknat ramavtalet på grund av att det gav ett större kassaflöde än varianten utan DHL – eftersom den södra banan redan var byggd då. Tyskland går inte in på den avgörande punkten, att riskkostnaderna inte kan finansieras med egna medel, vilket också behandlas ovan. För att kunna ge DHL garantier måste Leipzigs flygplats använda sig av det kapital som har tillskjutits för byggandet av den södra banan. Som konstateras i avsnitt 6.1.1. utgör emellertid just dessa kapitaltillskott ett statligt stöd. Oberoende av vilken tidsram som används som utgångspunkt ska det därför konstateras att garantierna har finansierats genom statligt stöd.

ii) Hyresavtal

- (247) Med beaktande av de argument som har framförts av DHL och Tyskland kan det konstateras att DHL inte får några finansiella fördelar genom hyresavtalen eftersom
- hyresavtalen för rampen och de tillhörande markverksamhetsområdena bygger på marknadsräntor och Leipzigs flygplats inte är bunden till något bestämt finansieringsalternativ,
 - reserveringen av vissa arealer för DHL uppenbarligen är i enlighet med praxis inom den tyska hyresrätten och inte alls utgör något hinder för konkurrenternas etablering på Leipzigs flygplats, eftersom det finns andra fria ytor tillgängliga för dem.

iii) Reglering av flygplatsavgifter

- (248) Med beaktande av de argument som har framförts av DHL och Tyskland kan det konstateras att DHL inte får några finansiella fördelar genom regleringen av flygplatsavgifter eftersom

- DHL betalar samma avgifter som andra användare på Leipzigs flygplats,

⁽⁵²⁾ Beloppet på [...] euro utgörs av drifts- och investeringskostnader för säkerhetsåtgärder som flygplatsen har för avsikt att genomföra för den södra banan. I bilagan anges också nettokontantvärden för säkerhetsavgifterna med andra affärsscenarier.

⁽⁵³⁾ Tysklands synpunkter av den 21 juli 2006, s. 7.

b) den jämförelse av flygplatsavgifter som DHL har presenterat visar att de avgifter som tas ut av Leipzigs flygplats ligger [...] % och [...] % högre än andra konkurrerande fraktflygplatser i Europa. Kommissionen har därmed ingen anledning att se regleringen av flygplatsavgifter som annat än förenlig med marknaden.

6.1.2.4 Ekonomisk fördel för DHL till följd av ramavtalet

(249) I garantimeddelandet anges vilka kriterier som säkerställer att en garanti inte utgör statligt stöd. Följande båda väsentliga förutsättningar måste vara uppfyllda:

a) Garantin ska i princip gå att få till marknadsvillkor på finansmarknaderna.

b) Ett marknadspris betalas för garantin.

(250) Garantiförklaringen – som innebär att delstaten Sachsen övertar ansvaret för att Leipzigs flygplats och MFAG får tillräckligt med kapital till sitt förfogande så att de kan uppfylla de åtaganden som övertagits genom ramavtalet och att delstaten Sachsen förklarar sig direkt ansvarig för DHL:s skadeståndsanspråk upp till en nivå av [...] euro – uppfyller inte någon av dessa båda förutsättningar:

a) Enligt Tyskland⁽⁵⁴⁾ har Leipzigs flygplats förgäves försökt förmå privata finansinstitut att täcka de risker som övertogs genom garantiförklaringen.

b) Eftersom varken DHL eller MFAG eller Leipzigs flygplats behöver betala något pris för garantiförklaringen, får delstaten Sachsen ingen direkt ersättning för risken.

(251) Det stämmer inte heller att delstaten Sachsen i egenskap av delägare i Leipzigs flygplats skulle få en indirekt ersättning, eftersom flygplatsens värde effektivt minskar på grund av den kassaflödesförlust som utbyggnaden med DHL ger upphov till. Argumenten gällande proportionaliteten mellan de garantiförklaringar som utfärdats av delstaten Sachsen och Deutsche Post AG är inte relevanta, eftersom det ytterligare kassaflödet som den södra banan ger upphov till inte räcker för att säkra risken för flygplatsen och dess ägare finansiellt.

⁽⁵⁴⁾ Tysklands synpunkter av den 21 juli 2006, s. 7.

6.1.2.5 Slutsats om förekomsten och lagenligheten av statligt stöd till förmån för DHL

(252) De obegränsade garantierna som beviljats genom avsnitt 8 och 9 i ramavtalet samt garantiförklaringen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom delstaten Sachsen, MFAG och Leipzigs flygplats säkrar DHL:s affärsrisker till villkor som ingen privat investerare skulle ha godtagit. Utan offentligt stöd skulle Leipzigs flygplats varken ha kunnat finansiera byggandet av den södra banan eller ramavtalet med DHL.

(253) Eftersom ramavtalet undertecknades och trädde i kraft innan det anmälades av Tyskland, strider de obegränsade garantierna i detta avtal mot artikel 88.3 i EG-fördraget och är därför oförenliga.

6.2 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

6.2.1 Förenlighet vad gäller stödet till flygplatsen

(254) Som anges i skäl 166 och följande skäl genomförs samtliga investeringar med offentliga medel som (även om en del faller inom det offentliga verksamhetsområdet) utgör statligt stöd med hänsyn till detta beslut⁽⁵⁵⁾.

(255) Det ska konstateras om stödet kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. I det första stycket i artikel 87.3 i EG-fördraget fastställs vissa undantag till det allmänna stödförbudet.

(256) I detta sammanhang utgör 2005 års riktlinjer en utgångspunkt för att avgöra om stöd till flygplatser ska kunna förklaras förenliga i enlighet med artikel 87.3 c. I riktlinjerna anges olika faktorer som kommissionen beaktar när det ska fastställas om ett stöd är förenligt.

(257) Enligt punkt 61 i 2005 års riktlinjer ska i första hand följande granskas:

a) Att byggandet och nyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer ...).

b) Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet.

⁽⁵⁵⁾ Det är inte möjligt att göra en exakt beräkning av stödintensiteten, eftersom kommissionen inte kan utesluta att den hypotetiska privata investeraren skulle ha investerat mindre och därmed skulle ha minskat sin risk.

- c) Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen.
- d) Att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.
- e) Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.
- i) **Att byggandet och driften av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer ...)**
- (258) Inom ramen för projektet ska det byggas ett nytt flygtransportnav och ett multimodalt godstransportcentrum på flygplatsen. Flygtransportsektorn och framför allt expressverksamheten ökar stort. Därför utökar för närvarande flygfraktföretagen sin driftskapacitet. På de tre stora flygtransportnaven i Tyskland – Frankfurt am Main, München och Köln/Bonn – föreligger emellertid begränsningar vad gäller nattflygningar. Om flygplatsen Frankfurt am Main skulle tvingas ställa in eller reducera sina nattflygningar, skulle det leda till en allvarlig kris i fråga om flygtransportkapacitet.
- (259) Mot denna bakgrund är investeringen i linje med 2007 års handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser ⁽⁵⁶⁾ där följande fastställs vad gäller flygplatser: "Med tanke på den förväntade trafikutvecklingen kommer Europa att ställas inför en **kontinuerligt växande klyfta** mellan kapacitet och efterfrågan", varpå följande slutsats dras: "Flygplatsernas kapacitetskris innebär ett **hot** mot säkerheten, effektiviteten och konkurrenskraften för alla aktörer inom försörjningskedjan för lufttransporter" ⁽⁵⁷⁾. I denna handlingsplan fastställs att det inte bara är nödvändigt att utnyttja de befintliga start- och landningsbanorna mer effektivt, utan även "att det krävs stöd för ny infrastruktur", och kommissionen framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för att hantera kapacitetskrisen.
- (260) Projektet ingår i strategin för att utveckla den flygplats som har utsetts till "gemenskapsknutpunkt" i 2004 års översiktsplan (som sträcker sig fram till 2020) för det transeuropeiska transportnätet. Flygplatsen ligger i centrala Tyskland (i närheten av fem huvudlinjer i det transeuropeiska transportnätet respektive de alleuropeiska korridorerna) och ligger i skärningspunkten mellan två motorvägar som förenar Nord- och Sydeuropa (A 9) samt Väst- och Östeuropa (A 14) med varandra. Den har dessutom utmärkta anslutningar till järnvägs- och vägnät. Dessa anslutningar underlättar intermodala godstransporter och leder till effektivare och miljövänligare transporter och bidrar dessutom en hållbarare utveckling. Projektet är därför i enlighet med "utvecklingen av ett integrerat flygtransportnät i Europa" i enlighet med punkt 12 i ovannämnda handlingsplan och därför "vore det önskvärt att frigöra den latent kapacitet som finns på regionala flygplatser, förutsatt att medlemsstaterna iakttar gemenskapens lagstiftning i fråga om statliga stöd".
- (261) Genomförandet av projektet beräknas få en positiv inverkan på hela regionen och påverka dess ekonomiska och sociala utveckling i hög grad. Framför kommer regionen att bli lättillgängligare, vilket gör den mer attraktiv för investerare och besökare. Detta bör medföra positiva effekter för sysselsättningen, inte minst eftersom arbetslösheten i regionen Halle/Leipzig ligger högt över genomsnittet i Förbundsrepubliken Tyskland.
- (262) De ifrågasatta investeringarna gör att den befintliga infrastrukturen utnyttjas på ett bättre, säkrare, miljövänligare och rationellare sätt, vilket i sin tur får flygplatsens säkerhet och effektivitet att öka. Den nya sträckningen av den södra banan kommer i framtiden att förhindra överflygningar av de tätbebyggda områdena i norra Leipzig och södra Halle. Ett område i Leipzig, som ligger i närheten av flygplatsområdet och precis framför den gamla södra banan, har varit särskilt utsatt för buller eftersom in- och utflygningstvågarna gick över det området. Den gamla södra banans sträckning innebär inte heller fördelaktiga flygmeteorologiska villkor för starter och landningar. Sydvästlig vind är den absolut dominerande vindriktningen, både sett till hela året och till varje enskild månad. Vid störande sidvindskomponenter kan detta vara till nackdel. Den nya sträckningen uppfyller de flygmeteorologiska kraven och innebär framför allt att det är möjligt att genomföra CAT III-instrumentflygning vid all väderlek. Avståndet mellan de båda start- och landningsbanorna möjliggör dessutom en oberoende flygverksamhet som tidigare inte kunde genomföras av säkerhetsskäl (kollisionsrisk).
- (263) Avslutningsvis kan det därmed konstateras att byggandet och utnyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänt intresse och att utvecklingen av en flygplats med hög fraktandel är i linje med den relevanta gemenskapspolitiken med hänsyn till regional- och miljöaspekterna, så att det här förenlighetskriteriet är uppfyllt i det aktuella fallet.
- ii) **Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet**
- (264) De siffror som har presenterats av Tyskland visar entydigt att flygplatsen i dess nuvarande form inte kan klara den förväntade ökningen av passagerar- och fraktrafiken. Som anges ovan prognostiseras en successiv, men betydande ökning av passagerartalen och fraktvolymen för flygplatsen under nyttjandetiden. År 2006 låg passagerarantalet på 2,3 miljoner flygpassagerare och enligt beräkningar kommer detta tal att ligga på 6–7 miljoner år 2010. Även när det gäller fraktrafiken förväntas en ökning, inte minst med tanke på ytterligare begränsningar vad gäller nattflygningar på andra tyska flygplatser (bl.a. Frankfurt am Main, Köln/Bonn).

⁽⁵⁶⁾ KOM (2006) 819 slutlig.

⁽⁵⁷⁾ Handlingsplanen, punkt 7 och rutan på s. 4

- (265) Den gamla södra banan ansågs av flera skäl vara dålig och olämplig. Först och främst måste man komma ihåg att denna infrastruktur byggdes mellan 1957 och 1960. Den gamla södra banans sträckning utformades med hänsyn till f.d. DDR:s militära luftrumsstruktur och inte enligt de flygmeteorologiska kraven. Runt 1980 uppträdde skador som plattsprickor, avbrutna kanter och underminering av underlaget. För att åtgärda dessa brister lades under åren 1983/84 ett nytt betongskikt på den skadade start- och landningsbanan. Det nya betongskiktet förankrades emellertid inte i ursprungsskiktet, så det blev en ytsanering som skulle visa sig vara otillräcklig.
- (266) Detta problem blev framför allt uppenbart år 1990 när start- och landningsbanan utnyttjades i mycket högre grad. Sprickor i det undre skiktet ledde t.ex. till sprickor i det nya ovanskiktet samt till omfattande kantlossning och allvarliga långsgående förskjutningar i båda banändarna, vilket i sin tur resulterade i sammanpressade partier. Sådana sammanpressade partier utgör en betydande risk för transportsäkerheten vid höga sommartemperaturer. Resultatet blev ökade skador samt betydande och oproportionerliga underhållsinsatser.
- (267) Den ursprungliga södra banan var dessutom 2 500 m lång, så att den endast kunde användas vid starter och landningar för närtransporter. Den kunde inte användas för fullastade flygplan med en vikt över 30 ton. Detta begränsade i hög grad effektiviteten för Leipzigs flygplats (fullastade flygplan av typen Boeing B 747, B 767 och McDonnell Douglas MD 11 behöver startsträckor mellan 2 925 m och 3 320 m). Denna brist innebär också att sannolikheten för driftsstörningar ökar betydligt, t.ex. om den norra start- och landningsbanan stängs. Även transportsäkerhetsskäl gjorde nödvändigt att välja en ny sträckning för den gamla södra banan. Paralleldrif kunde inte genomföras ens vid landningar i västlig riktning, eftersom man alltid måste räkna med att flygplan måste avbryta landningen och lyfta igen för att undvika kollisioner. Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) måste därför betrakta de båda banorna som en enda bana med hänsyn till flygdriftsaspekterna.
- (268) Utifrån dessa villkor fastställs det maximala antalet genomförda starter och landningar per timme med det ursprungliga bansystemet och en simulering gjordes av den prognostiserade flygtabellen för ett transportnav på flygplatsen Leipzig/Halle. Simuleringen av den prognostiserade flygtabellen resulterade i betydande förseningar för starter och landningar under högtrafik. För landningar låg den genomsnittliga förseningen i båda driftriktningarna på ca 21 minuter och för landningar på ca 6 minuter. I enstaka fall uppstod till och med förseningar på mellan 30 minuter och 1 timme för landningar och upp till 18 minuter för starter.
- (269) Som tidigare har angetts har flygplatsen knappast några möjligheter att få finansiella medel från eller genom sina offentliga ägare, vilket har resulterat i att det har krävts en stödintensitet på 100 %. Tyskland har kunnat styrka att alla infrastrukturinvesteringar som landet har planerat och finansierat för att uppnå de uppställda målen är nödvändiga och att projektet inte är oproportionerligt stort eller påkostat.
- (270) Avslutningsvis kan det därför fastställas att den ifrågasatta infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till de uppsatta målen.
- iii) **Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen**
- (271) Flygplatsen, som ligger mitt i Europa, har tillgång till en marknad med ca 7 miljoner personer inom en omkrets på 100 km. Med anslutningsmöjligheter till ett utmärkt järnvägs- och vägnät har flygplatsen stor tillväxtpotential. Som anges ovan har flygtransportssektorn kunnat notera en betydande tillväxttakt (mellan 2002 och 2006 uppgick den genomsnittliga tillväxten för den internationella passagerartrafiken till ca 7,4 % och för fraktsektorn till 6,2 %) ⁽⁵⁸⁾. Den nuvarande flygplatskapaciteten står emellertid inför gränser vad gäller nattflygningar.
- (272) När det gäller Leipzigs flygplats räknar Tyskland med en stark tillväxt på fraktsidan under de första åren och från och med 2013 med en snarast konservativ ökningstakt på i genomsnitt 3 %. Som jämförelse kan nämnas att IATA utgår från en genomsnittlig årstillväxt på 5,1 % (personer) och 4,8 % (frakt) mellan 2007 och 2011. År 1999 prognostiserade Tyskland för ca 4 miljoner flygpassagerare 2004 och för 6–7 miljoner 2010. Enligt uppgifter från Tyskland har det kommit en senare studie och utgångspunkten är nu att passagerarantalet kommer att öka från 2,1 miljoner (2005) till 4,8 miljoner flygpassagerare om året.
- (273) På medellång sikt är det därför goda utsikter att den nya infrastrukturen kommer att utnyttjas, framför allt i samband med befintlig infrastruktur, som optimeras genom de planerade arbetena.
- iv) **Att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen**
- (274) Enligt Tyskland kommer alla potentiella användare (lufttrafikföretag) att ha likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till den nya infrastrukturen. DHL kommer endast att utnyttja 19 % av driftstiderna för den nya södra banan, vilket enbart motsvarar 9,4 % av den totala flygplatskapaciteten. När det gäller DHL:s utnyttjande av bankapaciteten konstaterar kommissionen att det på de

⁽⁵⁸⁾ IATA-prognos för passagerar- och frakttrafik 2007–2011, oktober 2007.

flesta (nav-)flygplatser inte är ovanligt att ca 60–80 % av den totala bankapaciteten utnyttjas av de etablerade lufttrafikföretagen, som då fungerar som huvudsaklig hyresgäst. Denna situation uppträder nu också i ännu högre grad inom lågprissektorn på regionala flygplatser och sekundära flygplatser.

(275) Att vissa tidsluckor (slots) reserveras för DHL avspeglar verkligheten inom expressfraktverksamhet. I Leipzig/Halle rör det sig dessutom inte om någon överbelastad flygplats (ett begränsat antal slots), vilket gör att det inte förekommer någon bristande kapacitet. DHL:s konkurrenter har alltså ingen nackdel av att vissa tidsluckor reserveras för DHL. Detta bekräftar i hög grad genom synpunkterna från passagerar- och fraktflygbolagen (bl.a. Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, Cargolux Condor).

(276) Liksom på de flesta flygplatser (som inte är överbelastade) tilldelas de tillgängliga tidsluckorna (slots) i Leipzig/Halle i den ordning som ansökningarna kommer in ("först till kvarn"). Inom flygplatsdrift tillämpas generellt principen om befintliga rättigheter (*grand-father rights*), dvs. lufttrafikföretagen behåller de tidsluckor som de en gång har tilldelats. Att DHL har tilldelats tidsluckor på den här flygplatsen som inte är överbelastad och att DHL har möjlighet att behålla dessa tidsluckor utgör därför ingen fördel för DHL som är relevant när det gäller statligt stöd.

(277) Dessa "rättigheter" får emellertid inte strida mot gemenskapsrätten eller den nationella lagstiftningen. I detta sammanhang ska Tyskland uppmärksammas på att om Leipzigs flygplats är överbelastad måste det genomföras en kapacitetsanalys i enlighet med rådets förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser⁽⁵⁹⁾.

(278) Därigenom kan det fastställas att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.

v) Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse

(279) Enligt punkt 15 i 2005 års riktlinjer hör flygplatsen till kategori C. Visserligen påverkas konkurrens och handel på gemenskapsnivå, men det gäller att konstatera om detta sker i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

(280) Inledningsvis kan det konstateras att den nya södra banan visserligen optimerar flygplatsens kapacitet, men ändå

bara ersätter den gamla start- och landningsbanan som inte hade en optimal placering.

(281) Som anges ovan har de viktigaste tyska fraktflygplatserna som konkurrerar med Leipzig/Halle kapacitetsbrist eller begränsningar vad gäller nattflygningar, och därför är det inte särskilt sannolikt med framtida konkurrens. Risken för en snedvridning av konkurrensen mellan dessa flygplatser är därför låg eller föreligger inte alls.

(282) Som anges ovan var det flygplatserna Leipzig, Vatry och Bryssel som utkristalliserades som alternativ när DHL började se sig om efter ett möjligt verksamhetscentrum i Europa. Varken Bryssel eller Vatry har inkommit med några synpunkter sedan granskningsförfarandet har inletts. Efter detta har inte heller några andra europeiska flygplatser gett uttryck för några betänkligheter vad gäller utbyggnaden av Leipzig flygplats. Det har inte heller konstaterats några andra konkurrensrättsliga betänkligheter vad gäller andra flygplatser i gemenskapen.

(283) Därmed kan det konstateras att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

6.2.2 Oförenlighet vad gäller de obegränsade garantier som har beviljats genom ramavtalet och garantiförklaringen

(284) Eftersom DHL redan har fått det högsta investeringsstöd som är tillåtet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, utgör det stöd som beviljats i enlighet med ramavtalet och garantiförklaringen ett driftsstöd.

(285) Enligt riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013⁽⁶⁰⁾ är driftsstöd i regel inte tillåtet. I undantagsfall kan sådana stöd beviljas i regioner som faller under tillämpningsområdet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, under förutsättning att vissa strikta krav är uppfyllda⁽⁶¹⁾. Eftersom Tyskland inte har styrkt att dessa förutsättningar är uppfyllda, kan man sluta sig till att driftsstödet till DHL enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget inte får beviljas.

(286) Eftersom det inte föreligger några uppgifter som anger något annat kan det också konstateras att stödet till DHL inte heller uppfyller något annat mål av gemensamt intresse. Eftersom inga av de undantag som anges i artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget är tillämpliga, ska de obegränsade garantier som har beviljats genom ramavtalet och garantiförklaringen betraktas som oförenliga med den gemensamma marknaden.

⁽⁶⁰⁾ EUT C 54, 4.3.2006.

⁽⁶¹⁾ Driftsstödet måste framför allt övervinna flaskhalsar inom regional utveckling, vara proportionerligt i förhållande till de nackdelar som det är avsett att utjämna samt vara degressivt och tidsbegränsat.

⁽⁵⁹⁾ EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

6.2.3 Upphävande av det oförenliga stödet till DHL

- (287) I EG-domstolens rättspraxis fastställs att kommissionen, då den fastställer att en stödåtgärd inte är förenlig med den gemensamma marknaden, är behörig att besluta att den berörda staten skall upphäva eller ändra stödet ⁽⁶²⁾. Enligt EG-domstolens fasta rättspraxis är medlemsstaten skyldig att upphäva ett stöd som kommissionen har fastställt vara förenligt med den gemensamma marknaden, så att den tidigare situationen återställs ⁽⁶³⁾. Enligt EG-domstolen är detta mål uppfyllt när mottagaren har återbetalat det rättsstridiga stödet och därigenom förlorar den fördel han åtnjöt på marknaden gentemot sina konkurrenter så att den situation som förelåg före utbetalningen av stödet är återställd ⁽⁶⁴⁾.
- (288) I enlighet med denna rättspraxis fastställs följande i artikel 14.1 i förordning (EG) nr 659/1999: "Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren (...). Kommissionen ska inte återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i gemenskapsrätten."
- (289) För att säkerställa att DHL inte får några ekonomiska fördelar av det oförenliga stödet, är enligt kommissionen följande tre åtgärder nödvändiga:
- Garantiförklaringen får inte träda i kraft.
 - De obegränsade garantierna ska upphävas.
 - Eftersom de obegränsade garantierna gäller från och med den 1 oktober 2007 (det datum då driften inleddes vid DHL-transportnavet), ska det stöd som redan har tilldelats DHL återkrävas.
- (290) När det gäller beräkningen av det stödelement som redan har ställts till DHL:s förfogande skulle kommissionen inledningsvis vill påpeka att enligt EG-domstolens rättspraxis föreskrivs det inte i någon gemenskapsrättslig bestämmelse att kommissionen ska fastställa det exakta stödbelopp som ska återbetalas när den förordnar att ett stöd som har förklarats vara oförenligt med den gemensamma marknaden ska återbetalas. Det är tillräckligt att kommissionens beslut innehåller uppgifter som gör det möjligt för beslutets adressat att själv utan alltför stora svårigheter fastställa detta belopp ⁽⁶⁵⁾.
- (291) För att kvantifiera stödelementet måste det göras en beräkning av garantiavgiften från och med de första månaderna efter DHL-transportnavets driftstart den

1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna upphävs. Det gäller då att undersöka vilken premie som en privat försäkring skulle ha krävt den 21 september 2005, det datum då ramavtalet undertecknades, för perioden från och med den 1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna har upphört. På en konkurrensutsatt försäkringsmarknad motsvarar garantipremien den beräknade risk som ska säkras genom garantin.

- (292) Tyskland har redan presenterat en uppskattning av de förväntade riskkostnaderna och beräknar dessa till [...] euro för hela ramavtalets [...]-åriga löptid. Som anges under skäl 90 har dessa riskkostnader räknats fram på följande sätt:

a) Tyskland utgår från att skadeståndsanspråken kommer att minska linjärt med tiden till följd av amortering av DHL:s investeringar. Om man utgår från ett maximalt belopp på [...] euro för år [...] innebär det t.ex. [...] euro år [...] och [...] euro år [...].

b) För att förenkla beräkningen använder sig Tyskland inte av någon kontinuerlig sannolikhetsfördelning vad gäller risken för ett nattflygningsförbud, utan utgår från att sannolikheten för ett nattflygningsförbud uppgår till [...] % efter avtalets halva löptid – dvs. år [...]. De nominella skadeståndsanspråken på [...] euro under år [...] multiplicerat med sannolikheten på [...] % ger för år [...] en förväntad nominell risk på [...] euro och ett diskonterat värde på [...] euro för de förväntade riskkostnaderna.

- (293) För en korrekt uppskattning av de förväntade riskkostnaderna anser kommissionen att Tyskland måste ändra sin beräkning enligt följande:

a) Tvärtemot vad Tyskland antar kommer vissa element i DHL:s skadeståndsanspråk att ligga kvar på en oförändrad nivå (t.ex. flyttkostnader, DHL-kundernas skadeståndsanspråk till följd av leveransförseningar osv.). Skadeståndsanspråkens nivå ska därför anpassas i motsvarande utsträckning.

b) I Tysklands beräkning beaktas endast risken för ett nattflygningsförbud. Garantin omfattar emellertid även kontinuerligt förekommande driftsrisker (t.ex. att den södra banan hellre utnyttjas), som då också måste tas med i beräkningen. Skadeståndsanspråken till följd av driftsriskerna och sannolikheten för att de ska uppstå måste fastställas och det resulterande nettokontantvärdet för riskkostnaderna måste beräknas.

⁽⁶²⁾ Dom av den 12 juli 1973, mål C-70/72, kommissionen mot Tyskland, REG 1973, s. 813/svensk specialutgåva s. 00211, punkt 13.

⁽⁶³⁾ Dom av den 14 september 1994, de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103, punkt 75.

⁽⁶⁴⁾ Dom av den 17 juli 1999, mål C-75/97, Belgien mot kommissionen, REG 1999, s. I-03671, punkt 64, 65.

⁽⁶⁵⁾ Jfr framför allt dom av den 12 oktober 2000, mål C-480/98, Spanien mot kommissionen, REG 2000, s. I-8717, punkt 25, och av den 12 maj 2005, C-415/03, kommissionen mot Grekland, REG 2005, s. I-3875, punkt 39.

- c) Tysklands förenklade beräkning av sannolikheten för ett nattflygningsförbud kan i och för sig godtas, men kommissionen anser ändå att man med hänsyn till de kontinuerligt förekommande driftsriskerna ska fastställa sannolikheten per år. Summan av de förväntade årliga skadeståndsanspråken ska diskonteras på motsvarande sätt i syfte att få fram nettokontantvärdet för den kontinuerligt förekommande driftsrisken.
- (294) På grundval av den nya beräkningen av riskkostnaderna för hela ramavtalets löptid måste Tyskland fastställa garantiavgiften för tidsperioden från och med den 1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna upphävs.

7. SLUTSATS

7.1 Stödet till flygplatsen

- (295) Kommissionen anser att den ifrågasatta åtgärden som gör att Leipzigs flygplats kan genomföra investeringsprojektet under ovannämnda villkor inte strider mot det gemensamma intresset och att de fem kriterierna i 2005 års riktlinjer är uppfyllda i det aktuella fallet.

7.2 Stödet till DHL

- (296) Kommissionen anser att de obegränsade garantierna som beviljats genom ramavtalet och garantiförklaringen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom delstaten Sachsen, MFAG och Leipzigs flygplats säkrar DHL:s affärsrisker till villkor som ingen privat investerare skulle ha godtagit.
- (297) Eftersom DHL redan har fått det högsta investeringsstöd som är tillåtet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, anser kommissionen att de obegränsade garantierna i ramavtalet och garantiförklaringen måste anses oförenligt med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Det statliga stöd på 350 miljoner euro som Tyskland planerar att genomföra för byggandet av en ny start- och landningsbana på den södra delen av flygplatsen Leipzig/Halle är förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i EG-fördraget.

Artikel 2

Det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra genom garantiförklaringen till förmån för DHL är inte förenligt med

den gemensamma marknaden. Genomförandet av detta stöd godkänns följaktligen inte.

Artikel 3

Tysklands statliga stöd till DHL genom övertagandet av obegränsade garantier (i enlighet med avsnitt 8 och 9 i ramavtalet) är inte förenligt med den gemensamma marknaden. De obegränsade garantier som fastställs genom ramavtalet ska därför upphävas.

Artikel 4

1. Tyskland ska återkräva den del av stödet som avses i artikel 3 som redan har ställts till DHL:s förfogande (dvs. garantiavgiften för tidsperioden från och med den 1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna upphävs).
2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från den dag då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats.
3. Räntan ska beräknas som kapitaliserad ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004.

Artikel 5

1. Återkravet av stödet enligt artikel 3 som redan har ställts till DHL:s förfogande ska genomföras omedelbart och effektivt.
2. Tyskland ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader från den dag då det har delgivits.

Artikel 6

1. Inom två månader från den dag då detta beslut har delgivits ska Tyskland lämna följande uppgifter till kommissionen:
 - a) Det totala belopp (kapital och ränta) som ska återkrävas från stödmottagaren.
 - b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut.
 - c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.
2. Tyskland ska hålla kommissionen underrättad om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd enligt artikel 3 som redan har ställts till DHL:s förfogande har slutförts. Tyskland ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras att vidtas för att följa detta beslut. Rapporten ska också innehålla detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 23 juli 2008.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI
Vice ordförande

Neelie KROES
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Kassaflödesberäkningar av stödet till DHL

Tabell 1

Kassaflödesberäkningar

(miljoner EUR)

Beräkningar av kassaflödet (*)		(1) Flygplats Status quo	(2) Flygplats Utbyggnad med DHL	(3) Flygplats Utbyggnad utan DHL	(4) = (2) – (1) Södra banan med DHL	(5) = (3) – (1) Södra banan utan DHL
EBITDA ⁽¹⁾ (2006–2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader (2006–2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kassaflöde 2005	d= a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risikkostnader (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risikrensat kassaflöde 2005	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korrigerig för säkerhetsutgifter						
Säkerhetsutgifter (Driftskost- nader plus investeringskost- nader) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korrigerat kassaflöde 2005	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Vinst före räntor, skatter och avskrivningar.

(*) Alla värden är diskonterade till 2005.

(**) Tysklands beräkningar.

Kassaflödesberäkning för den södra banan

När det gäller perioden 2006–2042 har Tyskland presenterat tre olika kassaflödesscenarier för Leipzigs flygplats:

- *Flygplats – status quo*: Den södra banan byggs inte. Flygplatsens verksamhet fortsätter på den befintliga norra banan.
- *Flygplats – utbyggnad med DHL*: Den södra banan byggs och DHL tar sitt europeiska verksamhetscentrum i drift 2008.
- *Flygplats – utbyggnad utan DHL*: Den södra banan byggs, men DHL flyttar inte till Leipzig och efter 2010 kommer ett annat lufttrafikföretag till flygplatsen.

På grundval av de olika kassaflödena beräknas den södra banans förväntade lönsamhet enligt följande:

- *Södra banan med DHL*: I denna kolumn anges kassaflödesdifferensen mellan utbyggnadsvarianten med DHL och status quo.
- *Södra banan utan DHL*: I denna kolumn anges kassaflödesdifferensen mellan utbyggnadsvarianten utan DHL och status quo.

Differens mellan kassaflödesberäkningarna i beslutet om att inleda förfarandet och de föreliggande beräkningarna

- I beslutet om att inleda förfarandet diskonteras intäkter och kostnader till 2006 års nivå, medan de föreliggande beräkningarna har baserats på 2005 som referensår, eftersom beslutet om att bygga den nya södra start- och landningsbanan togs i november 2004 och byggarbetet inleddes i början av 2005.
- Av Tysklands synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet har kommissionen kunnat utläsa att det 2005 förekommer *ytterligare investeringskostnader* till ett värde av [...] euro, vilket ökar kassaflödesförlusterna ytterligare. Dessa investeringskostnader ingår i beräkningen.

Kassaflödesberäkningarna visar på avsevärda förluster för den södra banan

- Byggnad och driften av den södra banan resulterar 2005 i en diskonterad *kassaflödesförlust* på ca [...] *euro*. Vid en utbyggnad utan DHL uppgår den diskonterade *kassaflödesförlusten* till [...] *euro*.
 - Till följd av *riskkostnaderna* på [...] *euro* (enligt Tysklands beräkning) ökar *kassaflödesförlusten* för den södra banan med DHL till [...] *euro*. Här ska det framhållas att de beräknade *riskkostnaderna* på [...] miljoner *euro* endast utgör ett lägsta belopp, eftersom Tyskland inte har kvantifierat flygplatsens risker och landets beräkningar bygger på antaganden som kan ifrågasättas.
 - Även om kommissionen skulle godta Tysklands argument om att *utgifter som rör säkerheten* motsvarande ett belopp av [...] *euro* faller inom det offentliga verksamhetsområdet och därmed inte ska ingå i beräkningen för den södra banan, skulle det fortfarande föreligga ett betydande *kassaflödesunderskott* på [...] *euro*.
-