

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/1469

z dnia 23 lipca 2014 r.

w sprawie pomocy państwa SA.30743 (2012/C) (ex N 138/2010) – Niemcy – Finansowanie projektów infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle (2)

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 5071)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy <sup>(1)</sup>,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag <sup>(2)</sup> zgodnie z przywołanymi artykułami,

a także mając na uwadze, co następuje:

## 1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 12 kwietnia 2010 r. Niemcy zgłosiły Komisji, z przyczyn dotyczących zapewnienia pewności prawa, planowane zastrzyki kapitałowe na rzecz spółki Mitteldeutsche Flughafen AG (zwanej dalej „MFAG”) i spółki Flughafen Leipzig/Halle GmbH (zwanej dalej „FLH”). Ponadto Niemcy poinformowały Komisję, że zgłoszone zastrzyki kapitałowe podlegają zatwierdzeniu przez Komisję. W międzyczasie projekt będzie finansowany z pożyczek od udziałowców, które miały być udzielone na warunkach rynkowych.
- (2) W pismach z dnia 10 czerwca 2010 r., 26 listopada 2010 r. i 3 marca 2011 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje w sprawie zgłoszonego środka (w tym dotyczące warunków pożyczek od udziałowców). W dniach 29 września 2010 r., 4 stycznia 2011 r. i 26 kwietnia 2011 r. Niemcy przekazały dodatkowe informacje.
- (3) Pismem z dnia 15 czerwca 2011 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu („decyzja o wszczęciu postępowania”) w odniesieniu do pożyczek od udziałowców i zastrzyków kapitałowych na rzecz FLG. Niemcy przekazały swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 15 sierpnia 2011 r.
- (4) Decyzję Komisji o wszczęciu postępowania opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(3)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowego środka w terminie jednego miesiąca od daty publikacji decyzji.

<sup>(1)</sup> Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Traktat). Treść tych dwóch grup artykułów jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 Traktatu należy rozumieć, w stosownych przypadkach, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W Traktacie wprowadzono również pewne zmiany terminologiczne, takie jak zmiana terminu „Wspólnota” na „Unia” oraz „wspólny rynek” na „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji będzie stosowana terminologia Traktatu.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 284 z 28.9.2011, s. 6.

<sup>(3)</sup> Zob. przypis 2.

- (5) Komisja otrzymała uwagi w tej sprawie od 34 zainteresowanych stron. Komisja przekazała te uwagi Niemcom w dniu 21 listopada 2011 r. Niemcy uzyskały możliwość udzielenia odpowiedzi na przekazane uwagi w terminie jednego miesiąca. W dniu 20 grudnia 2011 r. Komisja otrzymała uwagi Niemiec.
- (6) W dniu 14 marca 2012 r. Komisja wystosowała wezwanie do udzielenia informacji. W dniu 26 kwietnia 2012 r. Komisja otrzymała odpowiedź od Niemiec.
- (7) W dniach 15 maja 2012 r., 20 lipca 2012 r. i 21 grudnia 2012 r. Komisja zwróciła się o udzielenie dalszych informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 28 czerwca 2012 r., 10 września 2012 r. i 15 stycznia 2013 r.
- (8) W dniu 31 marca 2014 r. Komisja przyjęła wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.<sup>(4)</sup> zastępujące wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r.<sup>(5)</sup> oraz wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.<sup>(6)</sup>. W dniu 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie, w którym wezwano państwa członkowskie i zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących zastosowania wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do niniejszej sprawy w terminie jednego miesiąca od daty publikacji wytycznych<sup>(7)</sup>.
- (9) W dniu 14 kwietnia 2014 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje na temat stosowania wspólnych zasad dotyczących oceny zgodności pomocy w kontekście wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Niemcy odpowiedzieli w pismach z dnia 19 maja 2014 r., 26 maja 2014 r., 10 lipca 2014 r. i 11 lipca 2014 r.
- (10) Pismem z dnia 17 lipca 2014 r. Niemcy wyraziły zgodę na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

## 2. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

### 2.1. KONTEKST POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO I PROJEKTU INFRASTRUKTURALNEGO

#### 2.1.1. Port lotniczy Lipsk/Halle

- (11) Port lotniczy Lipsk/Halle znajduje się w Wolnym Kraju Saksonia w centralnych Niemczech. Port lotniczy jest obsługiwany przez spółkę FLH<sup>(8)</sup> będącą spółką zależną spółki MFAG<sup>(9)</sup>. Spółka MFAG jest spółką holdingową mającą trzy spółki zależne (FLH, Dresden Airport GmbH i PortGround GmbH).
- (12) Po zjednoczeniu Niemiec opracowano generalny plan rozbudowy portu lotniczego. W planie przewidziano utworzenie w przyszłości systemu dwóch pasów startowych. W 1997 r. zatwierdzono budowę nowego północnego pasa startowego. W 2004 r. udziałowcy podjęli decyzję o finansowaniu budowy południowego pasa startowego<sup>(10)</sup>.
- (13) Po rozpoczęciu użytkowania południowego pasa startowego w 2007 r. przedsiębiorstwo DHL Express przeniosło swoją europejską sortownię przesyłek z Brukseli do Lipska. Oprócz przedsiębiorstwa DHL Express port lotniczy Lipsk/Halle obsługuje także przedsiębiorstwo Lufthansa Cargo oraz inne przedsiębiorstwa lotnicze zajmujące się lotniczym transportem towarowym. W rezultacie port lotniczy Lipsk/Halle stał się w 2011 r. drugim co do wielkości portem lotniczym obsługującym lotniczy transport towarowy w Niemczech (po porcie lotniczym we Frankfurcie nad Menem). Tabela 1 zawiera podsumowanie rozwoju portu lotniczego pod względem liczby pasażerów i ładunku lotniczego od 2006 r.

<sup>(4)</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

<sup>(5)</sup> Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

<sup>(6)</sup> Komunikat Komisji — Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

<sup>(8)</sup> Głównym udziałowcem FLH jest spółka Mitteldeutsche Flughafen AG, która posiada 94 % udziałów w spółce FLH. Pozostałe udziały należą do Freistaat Sachsen, Landkreis Nordsachsen i Stadt Schkeuditz. Wśród udziałowców nie ma osób fizycznych.

<sup>(9)</sup> Akcjonariuszami MFAG są: Freistaat Sachsen (76,64 %), Land Sachsen-Anhalt (18,54 %), Stadt Dresden (2,52 %), Stadt Halle (0,2 %), Stadt Leipzig (2,1 %). Wśród udziałowców nie ma osób fizycznych.

<sup>(10)</sup> Dopłaty do kapitału ze strony udziałowców publicznych FLG finansujących budowę nowego południowego pasa startowego oraz inne środki w wysokości do 350 mln EUR, w sprawie których decyzję podjęto do roku 2006, zostały już poddane ocenie i w decyzji Komisji 2008/948/WE dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie środków przyjętych przez Niemcy na rzecz firmy DHL i portu lotniczego Lipsk/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Dz.U. L 346 z 23.12.2008, s. 1) ustalono, że są one zgodne z rynkiem wewnętrznym, w związku z czym nie są one objęte zakresem bieżącego postępowania wyjaśniającego.

Tabela 1

**Rozwój portu lotniczego Lipsk/Halle pod względem liczby pasażerów i ładunku lotniczego w latach 2006–2013**

Rok	Rozwój pod względem liczby pasażerów	Rozwój pod względem wolumenu ładunku lotniczego i usług pocztowych w tonach	Ruch lotniczy (transport towarowy i pasażerski)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Źródło: port lotniczy Lipsk/Halle ([www.leipzig-halle-airport.de](http://www.leipzig-halle-airport.de)).

**2.1.2. Przegląd programu inwestycji w infrastrukturę**

- (14) Celem pożyczek od udziałowców i zastrzyków kapitałowych było sfinansowanie środków infrastrukturalnych i środków związanych z infrastrukturą, których podsumowanie zawarto w tabeli 2 i których wartość wyniosła 255,6 mln EUR.

Tabela 2

**Przegląd programu inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego Lipsk/Halle**

Numer	Opis	Koszty budżetowe/ przewidywane koszty (EUR)
M1	Nabycie gruntów/przemieszczenie/redukcja hałasu/powiązane planowanie ochrony krajobrazowej	[...] (*)
M2	Obiekt do testowania silników	[...]
M3	Droga kołowania i wiadukt na drodze kołowania E7	[...]
M4	Przedłużenie północnego pasa do startowania i lądowania: koszty planowania	[...]
M5	Przygotowanie terenu pod budowę drogi kołowania Victor oraz nowe budynki straży pożarnej/wielofunkcyjny hangar	[...]
M6	Równoległa droga kołowania Victor	[...]
M7	Dodatkowe stanowiska do odladzania	[...]
M 8	Lotnisko dla śmigłowców	[...]
M9.1–M9.4	Dodatkowe środki infrastrukturalne: przebudowa punktu kontroli I funkcjonalny budynek bezpieczeństwa udzielenie zamówień na wyposażenie techniczne farma dla zwierząt	[...]

Numer	Opis	Koszty budżetowe/ przewidywane koszty (EUR)
M 10	Dodatkowa redukcja hałasu	[...]
M11	Zagospodarowanie terenu w południowo-wschodniej strefie etap I	[...]
M12	Procedura zatwierdzenia planów w odniesieniu do rozbudowy pasa południowego	[...]
M13	Rozbudowa północnej płyty postojowej	[...]
M14	Rozbudowa wschodniej płyty postojowej	[...]
M15	Dostosowanie infrastruktury	[...]
M16	Dodatkowe środki infrastrukturalne: rozbudowa hangarów w strefie północnej (M16.1) budowa nowego terminalu lotniczego i hangaru dla małych statków powietrznych (M16.2)	[...]
<b>Ogółem</b>		<b>255,625 mln</b>

(\*) Dane objęte tajemnicą służbową.

- (15) M1 – Środki ograniczające nadmierny hałas (w tym nabycie gruntów, przemieszczenie, powiązane planowanie ochrony krajobrazowej): na mocy decyzji zatwierdzającej plany dotyczące południowego pasa startowego i południowych płyt postojowych<sup>(1)</sup> w porcie lotniczym Lipsk/Halle należy wdrożyć środki ograniczające hałas w strefie ciszy nocnej. Strefa ciszy nocnej miała obejmować obszar około 211 km<sup>2</sup>, na którym znajduje się około 6 000 budynków mieszkalnych. Po pierwszym ponownym obliczeniu strefy ciszy nocnej przeprowadzonym pod koniec lutego 2009 r. początkowa strefa ciszy nocnej musi zostać dodatkowo rozszerzona na obszarze obejmującym około 4 000 budynków mieszkalnych.
- (16) M2 – Obiekt do testowania silników: w latach 2007–2008 wybudowano nowy obiekt do testowania silników w porcie lotniczym Lipsk/Halle. Port lotniczy Lipsk/Halle działa 24 godziny na dobę, w związku z czym musi posiadać obiekty do przeprowadzania testów na silnikach do statków powietrznych za dnia i w nocy. Obiekt do testowania silników zaprojektowano jako zamknięty w celu ograniczenia emisji hałasu.
- (17) M3 – Droga kołowania i wiadukt na drodze kołowania E7: aby zmniejszyć obciążenie na istniejących drogach kołowania i wiaduktach kołowania oraz zapewnić alternatywne rozwiązania na okoliczność wypadków lub awarii, we wschodniej części portu lotniczego wybudowano drogę kołowania i wiadukt E7. Ze względów technicznych projekt infrastrukturalny podzielono na trzy podprojekty: wiadukt na drodze kołowania<sup>(2)</sup>, droga kołowania i wyposażenie techniczne (oświetlenie). Prace nad projektem rozpoczęto w 2008 r.
- (18) M4 – Przedłużenie północnego pasa do startowania i lądowania (koszty planowania) z 3 600 metrów (aktualna długość pasa) do 3 800 metrów: przedłużenie północnego pasa startowego ma na celu zapewnienie, aby samolot transportowy o dużej maksymalnej masie startowej mógł wystartować bez nakładania jakichkolwiek ograniczeń dotyczących ładunku handlowego. Planowanie omawianego projektu infrastrukturalnego rozpoczęto w 2008 r.
- (19) M5 – Terminowe przygotowanie terenu pod budowę drogi kołowania Victor, nowy budynek straży pożarnej, wielofunkcyjny hangar I: budynek straży pożarnej i wielofunkcyjny hangar należy zburzyć i odbudować. Prace nad odbudową wielofunkcyjnego hangaru I i budynku straży pożarnej rozpoczęto w maju 2009 r. Nowy wielofunkcyjny hangar będzie wykorzystywany do przechowywania sprzętu do zimowego utrzymania portu lotniczego. Prace będą również obejmowały budowę obiektu szkoleniowego straży pożarnej.

<sup>(1)</sup> Decyzja zatwierdzająca plany rozbudowy północnej drogi startowej i lądowania oraz północnej płyty postojowej odpowiedzialnego niemieckiego organu planowania z dnia 4 listopada 2004 r. i pierwsza zmiana przedmiotowej decyzji z dnia 9 grudnia 2005 r.

<sup>(2)</sup> W porcie lotniczym Lipsk/Halle znajdują się dwie drogi kołowania przecinające drogi komunikacyjne (autostradę A14, linię kolei dużych prędkości, czteropasmową drogę krajową), co oznacza, że konieczna jest budowa wiaduktów, po których będą przechodziły drogi kołowania.

- (20) M6 – Równoległa droga kołowania Victor: zgodnie ze zgłoszeniem budowa drogi kołowania Victor pomiędzy dwiema istniejącymi drogami kołowania jest kluczowa dla obsługi dalszej wzrastającej przepustowości portu lotniczego Lipsk/Halle oraz przepustowości południowo-zachodniej części portu lotniczego w okresach szczytu oraz w przypadku warunków meteorologicznych związanych ze wschodnią cyrkulacją powietrza.
- (21) M7 – Dodatkowe stanowiska do odladzania: dodatkowe stanowiska do odladzania są konieczne do zapewnienia sprawnego odladzania statków powietrznych oraz w celu uniknięcia opóźnień wynikających z niewystarczającej infrastruktury.
- (22) M8 – Lotnisko dla śmigłowców: w latach 2008–2009 w porcie lotniczym Lipsk/Halle stworzono miejsce do lądowania śmigłowców dzięki dostosowaniu struktury nawierzchni i jej oznaczeniu. Miejsce to wykorzystywane jest jako baza operacji ratunkowych i operacji w sytuacjach nadzwyczajnych.
- (23) M9.1 – Przebudowa posterunku kontrolnego 1: posterunek kontrolny należy przebudować tak, aby spełniał wymagania przepisów rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(13)</sup>. Posterunek będzie stanowił bazę wszystkich działań organizacyjnych związanych z bezpieczeństwem portu lotniczego (zarządzanie przepustkami i kluczami, szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zadania w zakresie zarządzania), kontrolami (na przykład osób i ładunku) oraz służbami bezpieczeństwa (obsługa odwiedzających, osoby chronione).
- (24) M9.2 – Funkcjonalny budynek bezpieczeństwa: nowy budynek bezpieczeństwa będzie wykorzystywany przez policję federalną, policję regionalną, służby celne i niemieckie służby meteorologiczne.
- (25) M9.3 – Nabycie wyposażenia technicznego: aby dostosować port lotniczy Lipsk/Halle do nowej infrastruktury, konieczny jest zakup dodatkowego sprzętu do zimowego utrzymania portu lotniczego oraz dodatkowego sprzętu gaśniczego. Ponadto ogrodzenie otaczające teren portu lotniczego musi zostać wyposażone w detektory i urządzenia dozoru w postaci kamer cyfrowych z inteligentną funkcją wykrywania ruchu.
- (26) M9.4 – Farma dla zwierząt: projekt dotyczy utworzenia odrębnego budynku w porcie lotniczym do celów wywozu/przywozu zwierząt z państw trzecich, mieszczącego instalacje weterynaryjne.
- (27) M10 – Dodatkowa redukcja hałasu: w związku z przewidywanym wzrostem ruchu lotniczego, w szczególności towarowego, w porcie lotniczym Lipsk/Halle, oczekuje się, że w miarę powiększania portu lotniczego konieczne będzie wprowadzenie dalszych środków ograniczających hałas (i przeprowadzenie związanych z nimi prac) w perspektywie średnioterminowej.
- (28) M11 – Zagospodarowanie terenu w południowo-wschodniej strefie etap I: obszary sąsiadujące ze wschodnią stroną istniejących instalacji terenowych (hangaru i budynku operacyjnego) w porcie lotniczym Lipsk/Halle mają zostać wyposażone w pełną instalację elektryczną oraz instalację wodną, a także oczyszczalnię ścieków i instalację do odprowadzania wód opadowych do roku 2010, przy czym prace rozpoczęły się w roku 2008. Po połączeniu istniejącego ronda przy terminalu, w którym odbywa się przeładunek przesyłek lotniczych, z siecią dróg publicznych konieczne będzie podjęcie dodatkowych środków ograniczających hałas.
- (29) M12 – Procedura zatwierdzenia planów rozbudowy w części południowej: w długofalowej perspektywie w porcie lotniczym Lipsk/Halle planuje się przedłużenie południowego pasa startowego (3 600 metrów) i rozbudowę południowej płyty postojowej. Będzie wymagało to procesu zatwierdzenia planów.
- (30) M13 – Rozbudowa północnej płyty postojowej: planuje się budowę dwunastu dodatkowych stanowisk do roku 2020. Rozwój urządzeń infrastruktury portów lotniczych w północnej części portu lotniczego umożliwi osiągnięcie bardziej równomiernego rozłożenia ruchu statków powietrznych na obu pasach startowych.
- (31) M14 – Rozbudowa wschodniej płyty postojowej: kraniec wschodniej płyty postojowej ma zostać przesunięty na południe, aby zapewnić niezbędne obszary wolne od przeszkód do celów operacji na pasach startowych. Płytę postojową należy także połączyć z systemem dróg kołowania i stanowiskami do odladzania.
- (32) M15 – Dostosowanie infrastruktury: urządzenia infrastruktury portów lotniczych w strefie północnej należy dostosować, uwzględniając nowo wybudowaną płytę postojową w północnej strefie i przeniesienie funkcji załadunku do tej strefy. W tym celu planuje się dostosowanie hangaru i niezbędnych funkcji pomocniczych do potrzeb statku powietrznego kategorii F.
- (33) M16.1 – Rozbudowa hangarów w strefie północnej: dotyczy to budowy nowej płyty postojowej w strefie północnej, w tym przeniesienia funkcji transportu towarowego do tej strefy i zapewnienia stanowisk obsługowych.

<sup>(13)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1).



- (34) M16.2 – Budowa nowego terminalu lotniczego i hangaru dla małych statków powietrznych: konieczna będzie budowa nowego terminalu lotniczego i hangaru dla małych statków powietrznych. Poprzedni terminal lotniczy został wyburzony po wybudowaniu nowego, południowego pasa startowego.

## 2.2. ŚRODKI OBJĘTE POSTĘPOWANIEM WYJAŚNIAJĄCYM I PODSTAWY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (35) W decyzji o wszczęciu postępowania postępowaniem wyjaśniającym objęto następujące środki finansowania projektu inwestycyjnego (to znaczy środków infrastrukturalnych i środków związanych z infrastrukturą) w porcie lotniczym Lipsk/Halle:
- (i) pożyczki od udziałowców na rzecz FLH o wartości sięgającej potencjalnie 255,6 mln EUR („częściowo wprowadzone już finansowanie pomostowe”);
  - (ii) zastrzyki kapitałowe na rzecz FLH o wartości sięgającej 255,6 mld EUR.
- (36) W odniesieniu do zgłoszonych środków infrastrukturalnych Komisja wyraziła wątpliwości, czy faktycznie można je uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej i czy w związku z tym ich finansowanie nie stanowi pomocy państwa.
- (37) Komisja stwierdziła, że ani pożyczki od udziałowców, ani zastrzyki kapitałowe na rzecz MFAG nie stanowią pomocy państwa, ponieważ w obu przypadkach finansowanie ma zostać przekazane FLH. Spółkę MFAG można uznać jedynie za pośrednika przekazującego środki FLH, nie można zatem uznać, że sama jest beneficjentem pomocy.

### 2.2.1. Pożyczki od udziałowców na rzecz spółki FLH

- (38) Na początku projekty infrastrukturalne i projekty związane z infrastrukturą finansowano w ramach pożyczek od udziałowców, które zostaną przekształcone w kapitał własny dopiero po zatwierdzeniu tych środków finansowania przez Komisję. W latach 2006–2011<sup>(14)</sup> łączna kwota pożyczek od udziałowców udzielonych spółce FLH wyniosła [...] mln EUR.
- (39) Warunki udzielenia pożyczek od udziałowców w latach 2006–2008 ustalono na podstawie umowy pożyczki zawartej między Sachsen LB a MFAG. Podstawowa stopa oprocentowania pożyczki to 3-miesięczna stopa EURIBOR powiększona o marżę ryzyka wynoszącą [...] punktów bazowych. Za rok 2009 podstawowa stopa oprocentowania pożyczki to 3-miesięczna stopa EURIBOR powiększona o marżę ryzyka wynoszącą [...] punktów bazowych. Za rok 2010 podstawowa stopa oprocentowania pożyczki to 3-miesięczna stopa EURIBOR powiększona o marżę ryzyka wynoszącą [...] punktów bazowych.

#### *Wstępna ocena Komisji w sprawie istnienia pomocy*

- (40) W odniesieniu do kwestii, czy pożyczki od udziałowców na rzecz spółki FLH mają charakter pomocy, Komisja wyraziła wątpliwości, czy pożyczki te zostały udzielone na warunkach, które zazwyczaj można byłoby uzyskać na rynku. Jeżeli chodzi w szczególności o porównywalne umowy pożyczki, Komisja wyraziła wątpliwości, czy wstępne propozycje przedstawione w wiadomości e-mail bez zamiaru zawarcia prawnie wiążących umów pożyczki oraz bez leżącej u podstaw oceny prawdopodobieństwa niewykonania zobowiązania oraz zabezpieczenia można uznać za wiarygodny rynkowy punkt odniesienia.
- (41) W związku z brakiem rynkowej wartości odniesienia Komisja oparła swoją ocenę na wskaźniku zastępczym określonym w komunikacie w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r.<sup>(15)</sup> W związku z brakiem ratingu spółki FLH i stosowanych zabezpieczeń warunki udzielenia pożyczek od udziałowców na rzecz FLH wydawały się zatem korzystniejsze niż wskaźnik zastępczy określony przez Komisję dla kursu rynkowego w komunikacie o stopach referencyjnych z 2008 r.
- (42) Ewentualny element pomocy jest równy różnicy między rynkową stopą procentową a faktyczną stopą procentową.

### 2.2.2. Zastrzyki kapitałowe na rzecz FLH

- (43) Zastrzyki kapitałowe na rzecz FLH, których celem jest finansowanie środków infrastrukturalnych i środków związanych z infrastrukturą (zob. tabela 2), podlegają zatwierdzeniu przez Komisję. W rezultacie przekształcenie pożyczek od udziałowców na rzecz FLH w kapitał własny przewiduje się dopiero po zatwierdzeniu pomocy.
- (44) Łączna kwota finansowania przeznaczonego na zwrot kosztów projektów infrastrukturalnych i projektów związanych z infrastrukturą wynosi 255,6 mln EUR. W funduszu rezerw kapitałowych MFAG ma zostać zdeponowana łączna kwota 240,3 mln EUR, która zostanie przekazana spółce FLH w celu zwiększenia jej kapitału własnego (to znaczy rezerwy kapitału własnego). Ze swojej strony udziałowcy spółki FLH wpłacą pozostałą kwotę bezpośrednio na fundusz rezerw kapitałowych spółki FLH.

<sup>(14)</sup> Do dnia 1 kwietnia 2011 r.

<sup>(15)</sup> Komunikat Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6).

- (45) Według Niemiec zastrzyki kapitałowe zostaną dokonane bez dotyczących ich biznesplanu i analizy długoterminowej rentowności.
- (46) Chociaż już rozpoczęto realizację niektórych projektów infrastrukturalnych, które mają być finansowane w ramach planowanych zastrzyków kapitałowych, przed rozpoczęciem tych projektów udziałowiec publiczny w każdym przypadku ogłosił swój zamiar finansowania tych środków zanim rozpoczęto jakiegokolwiek prace. Nie dokonano jeszcze zastrzyków kapitałowych.

#### *Wstępna ocena Komisji w sprawie istnienia pomocy*

- (47) W kwestii, czy omawiane zastrzyki kapitałowe mają charakter pomocy, Komisja wyraziła wątpliwości, czy w związku z brakiem oczekiwań dotyczących rentowności w długiej perspektywie udziałowcy FLH postąpili w taki sam sposób, w jaki zachowałby się inwestor prywatny. Komisja miała wątpliwości, czy można uznać, że przedmiotowe zastrzyki kapitałowe nie stanowią pomocy państwa.

#### **2.2.3. Zgodność pomocy**

- (48) W związku z tym, że pożyczki od udziałowców na rzecz FLH i późniejsze zastrzyki kapitałowe mogą stanowić pomoc państwa, Komisja musiała zbadać, czy taką pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W odniesieniu do tej kwestii wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. zawierają podsumowanie wspólnych zasad dotyczących oceny zgodności pomocy na rzecz finansowania infrastruktury portu lotniczego można uznać na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.
- (49) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że niektóre kryteria ustanowione w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. zostały w tym przypadku spełnione. W tym względzie Komisja stwierdziła, że pomoc pozwala osiągnąć wyraźnie określony cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, zwłaszcza że zwiększa łączność regionu w zakresie przewozów towarowych i ma pozytywny wpływ na lokalny rozwój. Uwzględniając pozytywne prognozy rozwoju portu lotniczego, Komisja stwierdziła, że średnioterminowe perspektywy użytkowania portu lotniczego są dobre i przedmiotowy program infrastrukturalny jest niezbędny.
- (50) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła jednak wątpliwości, czy środki infrastrukturalne są proporcjonalne do wyznaczonego celu. Ponadto Komisja wyraziła obawy, że nie wszyscy użytkownicy mają równy i niedyskryminujący dostęp do portu lotniczego. Komisja stwierdziła również, że nie może na tym etapie wywnioskować, czy ma to wpływ na rozwój wymiany handlowej w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, ponieważ spółka FLH jako specjalistyczny towarowy port lotniczy konkuruje z portami lotniczymi w innych państwach członkowskich. Komisja miała również wątpliwości dotyczące konieczności i proporcjonalności pomocy.
- (51) W rezultacie Komisja wyraziła wątpliwości, czy finansowanie zgłoszonych środków można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu.

### **3. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ NIEMCY**

#### **3.1. KONTEKST ŚRODKÓW OBJĘTYCH POSTĘPOWANIEM**

- (52) Na wstępie swoich uwag Niemcy przedstawiły dalsze wyjaśnienia dotyczące kontekstu środków objętych postępowaniem. W tym kontekście Niemcy twierdziły, że już w traktacie zjednoczeniowym z 1990 r. przewidziano dalszy rozwój portu lotniczego Lipsk/Halle. Według Niemiec opracowano generalny plan rozbudowy portu lotniczego i zdecydowano o utworzeniu systemu dwóch równoległych pasów startowych. Niemcy wyjaśniły dalej, że budowa północnego pasa startowego została zatwierdzona w 1997 r., a pas zaczęto użytkować w 2000 r., natomiast budowa południowego pasa startowego została zatwierdzona w 2004 r., a pas zaczęto użytkować w 2007 r.
- (53) W tym kontekście Niemcy twierdziły, że dzięki systemowi równoległych pasów startowych i przeniesieniu szeregu dużych przedsiębiorstw transportu lotniczego port lotniczy Lipsk/Halle stał się drugim co do wielkości lotniczym centrum logistycznym w Niemczech. W tym kontekście Niemcy stwierdziły, że od 2010 r. port lotniczy był w stanie budować renomę jednego z najważniejszych lotniczych centrów przeładunkowych w Europie. Niemcy dodały również, że obecnie w porcie lotniczym działają 133 przedsiębiorstwa, które w 2010 r. zatrudniały łącznie 5 106 osób (wzrost o 14,4 % w porównaniu z rokiem 2009).
- (54) Zdaniem Niemiec port lotniczy stanowi zatem siłę napędową rozwoju gospodarczego w regionie i ma istotne znaczenie dla zatrudnienia w regionie. Niemcy podkreślały, że potwierdzeniem tego jest także wzrost przychodów i wielkości przewozów towarowych obsługiwanych w porcie lotniczym: w latach 2005–2009 przychody uzyskane przez FLH wzrosły z 47 mln EUR do 80 mln EUR. Jeżeli chodzi o wielkości przewozów towarowych, Niemcy stwierdziły, że w porównaniu z innymi portami lotniczymi port lotniczy Lipsk/Halle odnotowuje stałe stopy wzrostu (o ile w 2007 r. obsłużono 101 364 ton ładunku, wartość ta wzrosła do 442 453 ton w 2008 r., 524 084 ton w 2009 r. i 663 059 ton w 2010 r.). W uzupełnieniu tego stwierdzenia Niemcy wskazały, że

wielkość przewozów towarowych wzrosła o 18,5 % w 2009 r. i 26,5 % w 2010 r. Według Niemiec oczekiwano dalszego wzrostu wielkości przewozów towarowych. W tym względzie Niemcy wyjaśniły, że do 2020 r. przewidywano obsługę około 820 000 ton przewozów towarowych<sup>(16)</sup>. Niemcy stwierdziły jednak, że prognoza ta sprawdzi się już w roku 2015<sup>(17)</sup>.

- (55) Ponadto Niemcy stwierdziły, że w ostatnich latach odnotowano stopniowy wzrost liczby pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym (z 1 988 854 pasażerów w 2002 r. do 2 723 748 pasażerów w 2007 r.). Chociaż według Niemiec od roku 2007 r. nastąpił spadek przepływu pasażerów (jedynie 2 352 827 pasażerów w 2010 r.), to jednak w perspektywie długo- i średnioterminowej Niemcy oczekiwały wzrostu przepływu pasażerów do 4,6 mln pasażerów do roku 2020.
- (56) Niemcy stwierdziły, że w przeciwieństwie do wielu innych unijnych portów lotniczych, takich jak trzy główne niemieckie towarowe porty lotnicze: Frankfurt nad Menem, Kolonia/Bonn i Monachium, port lotniczy Lipsk/Halle posiada zezwolenie na realizację nieograniczonej liczby nocnych lotów w ramach zarobkowego lotniczego ruchu towarowego. Zdaniem Niemiec jest to jeden z głównych powodów, dla których port lotniczy ma dobre perspektywy na przyszłość. Niemcy wskazały także, że w wyroku z dnia 4 kwietnia 2012 r. niemiecki Federalny Sąd Administracyjny (Bundesverwaltungsgericht) potwierdził zakaz wykonywania nocnych lotów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem – największym niemieckim lotniczym centrum logistycznym. Niemcy stwierdziły, że w związku z tym obowiązuje całkowity zakaz odlotów z portu lotniczego Frankfurt nad Menem i przylotów do tego portu lotniczego w godzinach 23.00–5.00.
- (57) Niemcy stwierdziły ponadto, że spółka FLH nie jest w stanie finansować planowanych środków infrastrukturalnych z własnych zasobów. W tym kontekście Niemcy podkreśliły, że ze względu na zaległości inwestycyjne powstałe w czasach byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, port lotniczy musiał dokonać inwestycji w znacznie krótszym czasie niż porty lotnicze zlokalizowane w zachodnich częściach Niemiec. W szczególności według Niemiec spółka FLH nie może finansować z własnych zasobów tego rodzaju znacznych inwestycji krótkoterminowych ze względu na znaczną różnicę między wielkością inwestycji (225,6 mln EUR) a rocznymi przychodami portu lotniczego (80 mln EUR w 2009 r.).

### 3.2. POJĘCIE DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ I ZAKRES POLITYKI PUBLICZNEJ

#### 3.2.1. Pojęcie działalności gospodarczej i zastosowanie zasad pomocy państwa do infrastruktury portu lotniczego

- (58) Najpierw Niemcy przypomniały, że nie zgodziły się ze stanowiskiem Komisji, według którego budowa infrastruktury portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą. Dlatego Niemcy stwierdziły, że zgłoszone środki nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (59) W tej kwestii Niemcy utrzymują, że pojęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do portów lotniczych, przynajmniej w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego. Niemcy podkreśliły, że ustanowienie infrastruktury portu lotniczego nie stanowiło działalności gospodarczej tylko środek z zakresu ogólnej polityki transportowej, regionalnej i gospodarczej. Niemcy odniosły się do pkt 12 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r., który stanowi, że „realizacja projektów infrastrukturalnych [...] stanowi narzędzie ogólnej polityki gospodarczej, którego Komisja nie może kontrolować z tytułu zasad Traktatu rządzących pomocą państwa. Decyzje dotyczące rozwoju infrastruktury nie są objęte zakresem stosowania niniejszego komunikatu”, i twierdziły, że wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. nie zastąpiły tego punktu.
- (60) Ponadto Niemcy utrzymywały, że budowa infrastruktury portu lotniczego nie stanowi działalności gospodarczej, ponieważ inwestor prywatny nie podjąłby się takiej działalności. W tej kwestii Niemcy stwierdziły, że nie ma takiej możliwości, aby inwestycja była rentowna, ponieważ nie można odzyskać kosztów budowy od użytkowników portu lotniczego w ramach opłat lotniskowych. Według Niemiec możliwość taka nie istnieje ze względu na fakt, że opłaty te podlegają zatwierdzeniu przez odpowiednie władze sprawujące nadzór nad portami lotniczymi w danym kraju związkowym, na terenie którego zlokalizowany jest port lotniczy, wobec czego inwestorzy prywatni nie mają żadnego wpływu na ich poziom. Według Niemiec kwota omawianych opłat nie może być zatem ustalana swobodnie przez operatora portu lotniczego w oparciu o względy natury ekonomiczne i w rzeczywistości opłaty te są ustalane niezależnie od kosztów inwestycji. Zdaniem Niemiec powierzchnie wynajmowane do celów handlowych innych niż przeprowadzanie operacji lotniczych nie mają znaczenia.
- (61) W tym względzie Niemcy stwierdziły dalej, że koszty stałe w odniesieniu do infrastruktury, sprzętu i eksploatacji ponoszone przez porty lotnicze są wyższe niż przeciętne. Ponadto swobodę ich działania ograniczają rygorystyczne obowiązki i warunki prawne.

<sup>(16)</sup> Na podstawie szacunków sprzed 2011 r.

<sup>(17)</sup> Na podstawie szacunków z 2011 r.



- (62) Niemcy uważają ponadto, czy odniesienia do wyroków w sprawach *Aéroports de Paris* <sup>(18)</sup> i *Lipsk/Halle* <sup>(19)</sup> były bez znaczenia. Jeżeli chodzi o wyrok w sprawie *Aéroports de Paris*, Niemcy stwierdziły, że wyrok nie dotyczy budowy infrastruktury portu lotniczego, tylko eksploatacji portu lotniczego. Ponadto Niemcy uważały, że wyrok w sprawie *Aéroports de Paris* nie dotyczy wykładni pojęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu tylko naruszenia zakazu nadużywania pozycji dominującej na rynku w rozumieniu art. 102 Traktatu. Jeżeli chodzi o wyrok w sprawie portu lotniczego *Lipsk/Halle*, Niemcy uważają, że przedmiotowy wyrok Sądu nie ma żadnego skutku jako wcześniejsze orzecznictwo, ponieważ podlega odwołaniu.

### 3.2.2. Zakres polityki publicznej

- (63) Według Niemiec, nawet gdyby finansowanie środków infrastrukturalnych podlegało zasadom pomocy państwa, nie stanowiłoby ono pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ finansowanie środków infrastrukturalnych w głównej mierze stanowi konieczny i proporcjonalny zwrot kosztów wykonania zadań wchodzących w zakres prerogatyw państwa. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa.
- (64) Niemcy utrzymywały, że w związku z wykonywaniem zadań objętych zakresem polityki publicznej w praktyce Komisji wyróżnia się co najmniej następujące kategorie środków związanych z bezpieczeństwem: ochronę ruchu lotniczego przed zewnętrznymi zagrożeniami, takimi jak uprowadzenie i inne czynniki przemocy wymierzone w ruch lotniczy, ochronę ruchu lotniczego przed ryzykiem operacyjnym oraz ochronę osób trzecich przed zagrożeniami operacyjnymi wynikającymi z ruchu lotniczego. Zdaniem Niemiec, jeżeli chodzi o ochronę ruchu lotniczego przed zagrożeniami operacyjnymi, operator portu lotniczego ma obowiązek wyremontować, zmodernizować i rozbudować infrastrukturę portu lotniczego w celu zapobiegania zagrożeniom operacyjnym. Niemcy stwierdziły, że trzecia kategoria środków zazwyczaj obejmuje ochronę osób trzecich przed hałasem statku powietrznego i innym szkodliwym wpływem na środowisko.
- (65) Jeżeli chodzi o różne przedmiotowe środki infrastrukturalne, Niemcy utrzymywały, że środki te przeważnie stanowiły rekompensatę z tytułu wykonania działań objętych zakresem polityki publicznej, ponieważ środki te zapewniały ochronę osób trzecich przed zagrożeniem operacyjnym wynikającym z ruchu lotniczego.
- (66) Jeżeli chodzi o środki ograniczające hałas, Niemcy stwierdziły, że w kontekście procedury zatwierdzenia planów konieczne będzie zainstalowanie środków ograniczających hałas w około 10 000 domów mieszkalnych. Niemcy utrzymywały, że zgodnie z przepisami niedawno zmienionej ustawy *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (ustawa o ochronie przed hałasem statku powietrznego, „*FluglärmG*”) środki ograniczające hałas objęłyby obszar tylko 78 km<sup>2</sup>, na którym znajduje się około 3 000 domów mieszkalnych, a ich koszt wyniósłby [...] mln EUR. Zdaniem Niemiec przedmiotowa zmiana *FluglärmG* nie przyniosła jednak korzyści spółce FLH i nadal ma zastosowanie bardziej restrykcyjny obszar ochrony. W tej kwestii Niemcy utrzymują, że port lotniczy *Lipsk/Halle* musi ponosić znacznie wyższe koszty niż jego konkurenci (w Niemczech i poza Unią).
- (67) Ponadto port lotniczy nabył nieruchomości od mieszkańców szczególnie narażonych na hałas i wypłacił im odszkodowanie. Ponadto Niemcy stwierdziły, że port lotniczy prowadził określone działania w zakresie ochrony przyrody w celu zrehabilitowania prowadzonych w porcie lotniczym prac budowlanych. Niemcy utrzymywały, że ma to zapobiec wpływowi hałasu powodowanego przez statki powietrzne i prace budowlane na osoby trzecie lub ograniczyć taki wpływ, a zatem stanowi to funkcję polityki publicznej. Zdaniem Niemiec ochrona osób trzecich przed hałasem, zwłaszcza przed hałasem powodowanym przez statki powietrzne, należy do podstawowych urzędowych obowiązków i funkcji państwa.
- (68) Niemcy utrzymywały ponadto, że obiekt do testowania silników, czyli środek M2, stanowił środek objęty zakresem polityki publicznej. Twierdziły, że limity hałasu określone w kontekście decyzji zatwierdzającej plany budowy południowego pasa startowego można spełnić w ciągu dnia (w godzinach 6.00–22.00) bez potrzeby stosowania zamkniętej konstrukcji do testowania silników. Według Niemiec pozwolenie na eksploatację z dnia 31 lipca 2007 r. zawierało jednak wymóg, aby testy w porcie lotniczym przeprowadzono w zamkniętej konstrukcji do testowania również w ciągu dnia. Co więcej, Niemcy wyjaśniły, że przeprowadzanie testów silników jest konieczne w kontekście utrzymania bezpieczeństwa operacyjnego statku powietrznego, a hałas generowany podczas testów przekraczałby dozwolone limity, gdyby testy wykonywano w ciągu nocy poza obrębem zamkniętej konstrukcji. W związku z tym zdaniem Niemiec budowa obiektu do testowania silników w postaci zamkniętego budynku służy ochronie lokalnych mieszkańców przed niedopuszczalnymi poziomami hałasu statku powietrznego.

<sup>(18)</sup> Wyrok z 2000 r. w sprawie T-128/98 *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, Rec. 2000, s. II-3929.

<sup>(19)</sup> Wyrok z 2011 r. w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig Halle GmbH* przeciwko Komisji („wyrok w sprawie portu lotniczego *Lipsk/Halle*”), Zb.Orz. 2011, s. II-1311.

- (69) Jeżeli chodzi o środek M3, Niemcy utrzymywały, że budowa przedmiotowych elementów infrastruktury wchodzi w zakres polityki publicznej, ponieważ jej celem jest ochrona ruchu lotniczego przed zagrożeniami operacyjnymi. Niezależnie od wielkości ruchu obsługiwanego w przyszłości istniejące połączenia dróg kołowania w przeszłości były niewystarczające do zagwarantowania bezpiecznej i sprawnej obsługi ruchu lotniczego. Ponadto Niemcy stwierdziły, że nowa droga kołowania stanowi drogę dojazdową w sytuacjach nadzwyczajnych dla straży pożarnej ze wschodniego budynku straży pożarnej do północnego obszaru portu lotniczego. Według Niemiec, nawet jeżeli zasady pomocy państwa miałyby zastosowanie, należy pamiętać, że część kosztów drogi kołowania była związana z oświetleniem. Jeżeli chodzi o oświetlenie, Niemcy wskazały, że w swojej decyzji w sprawie Memmingen<sup>(20)</sup> Komisja uznała już, że oświetlenie stanowi element sterowania i kontroli statku powietrznego, i w związku z tym można je zakwalifikować jako działalność wchodzącą w zakres polityki publicznej, która nie mieści się w ramach zasad pomocy państwa.
- (70) Według Niemiec środek M4 również będzie wdrażany w ramach prowadzenia działalności wchodzącej w zakres polityki publicznej, ponieważ zdolność operacyjna i względy bezpieczeństwa wymagają zapewnienia dodatkowej długości pasa na start dla szerokokadłubowego statku powietrznego w pewnych warunkach meteorologicznych przy jego maksymalnej dozwolonej masie startowej, a także na wytracenie prędkości w przypadku przerwania startu.
- (71) Jeżeli chodzi o środek M5, w opinii Niemiec terminowe oczyszczenie terenu pod budowę drogi kołowania Victor przeprowadzono w ramach działalności wchodzącej w zakres polityki publicznej, ponieważ droga kołowania Victor jest potrzebna, aby zagwarantować bezpieczną eksploatację oraz zapobiec wypadkom, ryzyku dla bezpieczeństwa oraz szkodliwemu wpływowi na środowisko. Według Niemiec wbrew opinii Komisji celem budowy drogi kołowania Victor nie było zwiększenie przepustowości i pośrednio wzrost obrotów. Niemcy oznajmiły, że drogę kołowania wybudowano wyłącznie ze względów bezpieczeństwa operacyjnego i ochrony środowiska.
- (72) Ponadto według Niemiec budowę dwóch nowych budynków straży pożarnej przeprowadzono w ramach prowadzenia działalności wchodzącej w zakres polityki publicznej, ponieważ zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji uznaje się, że środki związane z bezpieczeństwem przeciwpożarowym, szczególnie budowa i eksploatacja budynków straży pożarnej na terenie portu lotniczego oraz zamówienie odpowiedniego sprzętu, wchodzi w zakres polityki publicznej. Niemcy wskazały, że w niemieckich portach lotniczych budowa obiektu pożarniczego zazwyczaj jest finansowana ze środków publicznych.
- (73) Ponadto według Niemiec wielofunkcyjny hangar również został wybudowany w ramach działalności wchodzącej w zakres polityki publicznej, ponieważ hangar będzie przeznaczony wyłącznie do przechowywania sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego oraz będzie wykorzystywany jako tymczasowe schronienie. Niemcy wyjaśniły, że zapewnienie pomieszczeń do przechowywania sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego stanowi oficjalną funkcję państwa, ponieważ gwarantuje bezpieczną eksploatację portu lotniczego w okresie zimowym. Ponadto Niemcy oznajmiły, że środek ten umożliwia spełnienie ustawowego obowiązku portu lotniczego, polegającego na jego eksploatacji przez cały czas.
- (74) Niemcy wyjaśniły, że zapewnienie tymczasowego schronienia stanowi przedmiot wspólnego zainteresowania, ponieważ służy ochronie życia ludzkiego. Niemcy przytoczyły przepisy ICAO, zgodnie z którymi operatorzy portów lotniczych muszą zapewnić przestrzeń przeznaczoną do opieki nad rannymi oraz do przechowywania ciał w sytuacji nadzwyczajnej. Ponadto według Niemiec w wielofunkcyjnym hangarze można umieścić pasażerów, którzy nie mogą kontynuować podróży wskutek wystąpienia zjawisk naturalnych (np. chmury popiołu w 2010 r.).
- (75) Ponadto Niemcy podkreśliły, że budowa nowego hangaru była konieczna ze względu na fakt, że rozbudowa wielofunkcyjnego hangaru w jego poprzedniej lokalizacji byłaby niemożliwa.
- (76) Jeżeli chodzi o środek M6, Niemcy powołały się na argumenty przedstawione w odniesieniu do środka M5. Ponadto Niemcy stwierdziły, że budowa drogi kołowania Victor została przełożona w czasie.
- (77) Zdaniem Niemiec rozbudowę stanowisk do odladzania samolotów (M7) również przeprowadzono w ramach realizacji oficjalnej funkcji państwa, ponieważ obiekty te były niezbędne ze względów bezpieczeństwa operacyjnego i ochrony środowiska. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że dodatkowe stanowiska do odladzania samolotów nie były konieczne w celu zagwarantowania wystarczającej przepustowości w przypadku wzrostu natężenia ruchu, ponieważ port lotniczy Lipsk/Halle będzie w stanie obsłużyć rosnące natężenie ruchu nawet w przypadku braku dodatkowych obszarów do odladzania samolotów. Niemcy twierdziły, że rozbudowa stanowisk do odladzania stała

<sup>(20)</sup> Decyzja Komisji z dnia 7 marca 2007 r. w sprawie pomocy państwa N 620/06 regionalny port lotniczy Memmingen/Allgäu Niemcy (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, s. 8).

się konieczna w wyniku doświadczeń związanych z eksploatacją portu lotniczego w zimie na przełomie lat 2008/2009. W opinii Niemiec dodatkowe obiekty do odladania statków powietrznych mają zagwarantować sprawne odladanie samolotów i zapobiegać opóźnieniom powodowanych nieodpowiednią infrastrukturą do odladania w porcie lotniczym. W tym względzie Niemcy utrzymują, że opóźnienia miałyby z kolei niekorzystny wpływ na środowisko, taki jak zużycie paliwa lotniczego, szkodliwe emisje i hałas.

- (78) Jeżeli chodzi o środek M8, Niemcy argumentowały, że budowa lotniska dla śmigłowców ułatwia działania ratownictwa lotniczego w porcie lotniczym i ogólne.
- (79) W odniesieniu do od M9.1 Niemcy oświadczyły, że przebudowa posterunku kontrolnego 1 jest bezwzględnie niezbędna w kontekście rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 <sup>(21)</sup>. Niemcy wskazały, że przedmiotowa przebudowa wchodzi w zakres polityki publicznej, a jej finansowanie ograniczało się do pokrycia poniesionych kosztów.
- (80) Ponadto zdaniem Niemiec budowa funkcjonalnego budynku bezpieczeństwa (M9.2) jest objęta zakresem polityki publicznej, a jej finansowanie zostało ograniczone do pokrycia poniesionych kosztów. Niemcy stwierdziły, że dzięki nowemu funkcjonalnemu budynkowi bezpieczeństwa spełnione zostały również wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i zaspokojone potrzeby policji federalnej i regionalnej, służb celnych i niemieckich służb meteorologicznych.
- (81) Jeżeli chodzi o środek M9.3, który dotyczył nabycia wyposażenia technicznego, czyli nabycia dodatkowego sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego, dodatkowego sprzętu gaśniczego oraz wyposażenia ogrodzenie otaczające teren portu lotniska w detektory i urządzenia dozoru w postaci kamer cyfrowych, Niemcy utrzymywały, że wymienione trzy środki wchodzi w zakres polityki publicznej.
- (82) W odniesieniu do nowego sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego Niemcy stwierdziły, że sprzęt ten umożliwia równoległe oczyszczanie pasów startowych, co zapewnia bezpieczną eksploatację portu lotniczego i w związku z czym środek ten wchodzi w zakres polityki publicznej.
- (83) Ponadto Niemcy zwróciły uwagę, że zgodnie z art. 8 niemieckiej ustawy *Luftsicherheitsgesetz* (ustawa o ochronie lotnictwa, „LuftSiG”), wykonującej rozporządzenie (WE) nr 300/2008, port lotniczy musi być otoczony ogrodzeniem. Niemcy podkreśliły, że zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji infrastruktura bezpieczeństwa portu lotniczego, taka jak ogrodzenie, wchodzi w zakres polityki publicznej.
- (84) Jeżeli chodzi o środek M9.4 (czyli budowę nowego budynku do celów transportu zwierząt, mieszczącego instalacje weterynaryjne), Niemcy również oświadczyły, że przedmiotowy budynek wchodzi w zakres polityki publicznej, ponieważ ma on zapewniać, aby żadne choroby zwierząt ani inne choroby nie zostały przyniesione do Niemiec ani do Unii.
- (85) W odniesieniu do środka M12 Niemcy stwierdziły, że pozwolenie na budowę było konieczne do umożliwienia dalszego rozwoju ruchu towarowego i ograniczenia ryzyka wypadków na ziemi.
- (86) Jeżeli chodzi o środki M11 i M13–M16, Niemcy zwróciły uwagę, że w swoim zgłoszeniu nie twierdziły, że środki te wdrożono w ramach prowadzenia działalności wchodzącej w zakres polityki publicznej. Zdaniem Niemiec środki te obejmowały zagospodarowanie terenu w południowo-wschodniej strefie, rozbudowę północnej płyty postojowej, rozbudowę wschodniej płyty postojowej, przystosowanie infrastruktury w strefie północnej oraz dodatkowe środki infrastrukturalne w strefie północnej.

### 3.3. FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY W RAMACH POŻYCZEK OD UDZIAŁOWCÓW FLH

#### 3.3.1. Warunki finansowania

- (87) Jeżeli chodzi o finansowanie przedmiotowych środków infrastrukturalnych, Niemcy stwierdziły, że środki te finansowano z pożyczek od udziałowców, które zostały udzielone w normalnych warunkach rynkowych, a zatem nie stanowią pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 Traktatu. Niemcy wskazały, że pożyczki te jak dotąd nie zostały przekształcone na kapitał własny, a przekształcenie pożyczek od udziałowców podlega wydaniu przez Komisję decyzji o zatwierdzeniu.
- (88) Niemcy wyjaśniły, że pożyczki są udzielane stosownie do potrzeb budowy, a ich łączna kwota ulega co miesiąc zmianie. Według Niemiec okres, na jaki zostaje udzielona pożyczka, rozpoczyna się w dniu, w którym pożyczka zostaje wypłacona. Niemcy wyjaśniły dalej, że termin wymagalności każdej pożyczki przypada na koniec roku (na dzień 31 grudnia), w którym pożyczka została udzielona. W tym kontekście Niemcy stwierdziły, że czas trwania przedmiotowych pożyczek został przedłużony o kolejny rok. Według Niemiec istnieje możliwość wielokrotnego przedłużania tego okresu do czasu otrzymania od Komisji oczekiwanego zatwierdzenia zastrzyków kapitałowych.

<sup>(21)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

- (89) Niemcy stwierdziły dalej, że termin wymagalności kwoty pożyczek i należnych odsetek przypada w ostatnim dniu (to znaczy w dniu 31 grudnia każdego roku), jednak okres, na jaki zostaje udzielona pożyczka, można przedłużyć o kolejny rok. Ponadto Niemcy utrzymywały, że dzięki takiej możliwości okres, na jaki zostaje udzielona pożyczka, można przedłużać do dnia wydania przez Komisję ostatecznej decyzji.
- (90) Jeżeli chodzi o stopę procentową każdej pożyczki, Niemcy wyjaśniły, że została ona ustalona na podstawie stopy EURIBOR mającej zastosowanie w momencie przekazania każdej transzy pożyczki i powiększonej o margines ryzyka. Według Niemiec, jeżeli pożyczka zostaje udzielona w dniu 1 lipca, okres, na jaki została ona udzielona (do końca roku), wyniesie sześć miesięcy, a stopa procentowa będzie sumą sześciomiesięcznej stopy EURIBOR i marginesu ryzyka. Niemcy wyjaśniły dalej, że jeżeli pożyczka zostaje udzielona w dniu 1 maja (czyli zostaje udzielona na osiem miesięcy do końca roku), to referencyjna stopa bazowa zostanie obliczona w wyniku interpolacji sześciomiesięcznej stopy EURIBOR i dziewięciomiesięcznej stopy EURIBOR. Niemcy wyjaśniły dalej, że od stycznia po roku, w którym pożyczka została przedłużona, ważną stopą procentową będzie dwunastomiesięczna stopa EURIBOR powiększona o margines ryzyka. Niemcy przedstawiły zestawienie skumulowanych kwot pożyczek i warunków udzielenia pożyczek w tabeli 3.

Tabela 3

**Zestawienie pożyczek od udziałowców na rzecz FLH od dnia 13 grudnia 2006 r. do dnia 1 stycznia 2012 r.**

Data	Kwota w mln EUR (skumulowana)	EURIBOR	Margines ryzyka	Całkowita stopa procentowa (EURIBOR + margines)
13.12.2006	[...]	3,90	[...]	[...]
1.1.2007	[...]	3,90	[...]	[...]
1.1.2008	[...]	4,73	[...]	[...]
1.1.2009	[...]	3,03	[...]	[...]
1.1.2010	[...]	1,25	[...]	[...]
1.1.2011	[...]	1,50	[...]	[...]
1.1.2012	[...]	1,94	[...]	[...]

Źródło: informacje przekazane przez Niemcy w dniu 26 kwietnia 2012 r., załącznik 14.

- (91) Jeżeli chodzi o stopy marginesu ryzyka, Niemcy stwierdziły, że w latach 2006–2008 zastosowano margines ryzyka wynoszący [...] punktów bazowych. Niemcy wyjaśniły, że stawkę tę ustalono na podstawie porównania warunków udzielenia pożyczki zawartych w następujących umowach pożyczki:
- umowie pożyczki między MFAG a Sachsen LB z dnia 19/22.8.2003 r., w której ustalono margines [...] punktów bazowych rocznie;
  - umowie pożyczki między MFAG a Sachsen LB/Nord LB z dnia 16.5.2007 r., w której ustalono margines [...] punktów bazowych rocznie;
  - umowie pożyczki między MFAG a Postbank z 28.6.2007 r./15.7.2007 r., w której ustalono margines [...] punktów bazowych rocznie.
- (92) Niemcy stwierdziły, że wyliczony średni margines ryzyka został zaokrąglony w górę z punktów bazowych średnio do [...] punktów bazowych.
- (93) Jeżeli chodzi o margines ryzyka wynoszący [...] punktów bazowych, ustalony w 2009 r., Niemcy wyjaśniły, że stawkę tę ustalono na podstawie porównania warunków dwóch orientacyjnych ofert przedstawionych przez Sachsen Bank i Nord LB odpowiednio w dniach 8 i 9 stycznia 2009 r., umów pożyczki między MFAG a Sachsen LB i Postbank z dnia 19/22 sierpnia 2003 r. i z dnia 28 czerwca/15 lipca 2007 r. Niemcy stwierdziły, że ze względu na ostrożnościowych margines został zaokrąglony w górę średnio z [...] punktów bazowych do [...] punktów bazowych.
- (94) Według Niemiec w 2010 r. margines ryzyka wynosił [...] punktów bazowych. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że wartość tę ustalono na podstawie porównania dwóch orientacyjnych ofert przedstawionych przez Sachsen Bank<sup>(22)</sup> i Nord LB<sup>(23)</sup> odpowiednio w dniach 11 i 14 stycznia 2010 r., i umowy pożyczki między MFAG

<sup>(22)</sup> Oferta pożyczki przedstawiona przez Sachsen LB z dnia 14 stycznia 2010 r., w której proponowane marginesy wynoszą od 55 punktów bazowych rocznie do 80 punktów bazowych rocznie w zależności od kwoty pożyczki (im większa kwota pożyczki, tym mniejszy proponowany margines).

<sup>(23)</sup> Oferta pożyczki przedstawiona przez Nord LB z dnia 11 stycznia 2010 r., w której proponowane marginesy ryzyka wynoszą od 22 punktów bazowych rocznie do 238 punktów bazowych rocznie w zależności od kwoty pożyczki.



a Sachsen LB z dnia 19/22 sierpnia 2003 r. Niemcy oznajmiły, że ze względów ostrożności średni margines ponownie został zaokrąglony w górę średnio z [...] punktów bazowych do [...] punktów bazowych.

- (95) Niemcy wyjaśniły, że w 2011 r. zastosowana marża odsetkowa wynosiła [...] punktów bazowych, a obliczenia dokonano na podstawie porównania dwóch orientacyjnych ofert przedstawionych przez Sachsen Bank i Nord LB z dnia 29 czerwca 2011 r. oraz umów pożyczki między Postbank a MFAG z dnia 28 czerwca/15 lipca 2007 r. oraz między Sachsen LB a MFAG z dnia 19/22 sierpnia 2003 r. Według Niemiec również w tym przypadku wyliczony margines został zaokrąglony w górę średnio z [...] punktów bazowych do [...] punktów bazowych.

### 3.3.2. Stosowanie rynkowych wielkości porównawczych w celu ustalenia kursu rynkowego FLH

- (96) Niemcy stwierdziły, że ich zdaniem zgodność pożyczek od udziałowców FLH z rynkiem należy ocenić na podstawie rynkowych wielkości porównawczych, a nie na podstawie komunikatu w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r.
- (97) Ponadto Niemcy utrzymywały, że umowa pożyczki między MFAG a Sachsen LB z dnia 19/22 sierpnia 2003 r. faktycznie stanowi odpowiedni punkt odniesienia do określenia rynkowego poziomu stóp procentowych dla pożyczek od udziałowców. Niemcy odrzuciły argument, zgodnie z którym umowa pożyczki między MFAG a Sachsen LB nie stanowi odpowiedniej podstawy na potrzeby analizy porównawczej, ponieważ została zawarta z innym beneficjentem, mianowicie z MFAG, a nie z FLH. Niemcy wskazały, że sama Komisja uznała MFAG jedynie za spółkę przekazującą środki FLH, a nie za beneficjenta pomocy. Niemcy wyjaśniły, że w umowie dotyczącej przekazania kontroli, zysków i strat między MFAG a FLH spółkę FLH zobowiązuje się do przekazania wszystkich swoich zysków na rzecz MFAG, a spółkę MFAG – do pokrycia wszystkich strat poniesionych przez spółkę FLH, w związku z czym roczny bilans zysków i strat netto spółki FLH zawsze wynosi 0. W rezultacie marża odsetkowa udzielana spółce należącej do grupy kapitałowej zawsze była równa marży odsetkowej udzielanej spółce dominującej i na odwrót.
- (98) Według Niemiec, mimo że umowę pożyczki zawarto w 2003 r., to jednak dotyczyła ona długoterminowej pożyczki odnawianej do 2013 r., w przypadku której odsetki ustalano każdorazowo na trzy miesiące. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że margines ryzyka wynoszący [...] punktów bazowych miał zatem zastosowanie w latach 2006–2008 i będzie nadal stosowany obecnie. Ponadto Niemcy nie zgodziły się z argumentem Komisji, że spółka Sachsen LB mogła zaoferować jedynie marżę odsetkową wynoszącą [...] punktów bazowych ze względu na obniżony poziom odsetek zapewniany w ramach finansowania EBI, jako że argumentacja jest również nieprawidłowa. Według Niemiec finansowanie EBI nie miało żadnego wpływu na ustalenie marży odsetkowej wynoszącej [...] punktów bazowych.
- (99) Niemcy odrzuciły także uwagę Komisji, że umowy pożyczki między Postbank a MFAG nie można przyjąć za punkt odniesienia. Umowę zawarto na rzecz spółki FLH, nie została ona uzgodniona w innym czasie, a płatność nie podlegała szczególnym warunkom. Ponadto Niemcy utrzymywały, że odpowiedni punkt odniesienia stanowiła wiążąca oferta finansowania przedstawiona przez Sachsen LB i Nord LB z dnia 16 maja 2007 r.
- (100) Ponadto, odnosząc się do wątpliwości Komisji, czy wstępne propozycje przedstawione w wiadomości e-mail bez zamiaru zawarcia prawnie wiążących umów pożyczki można uznać za wiarygodny rynkowy punkt odniesienia<sup>(24)</sup>, Niemcy stwierdziły, że zarówno Nord LB, jak i Sachsen Bank utrzymują długotrwałe stosunki handlowe z MFAG i są regularnie informowane o sytuacji ekonomicznej FLH i MFAG, w związku z czym przedstawione wstępne propozycje były oparte na dogłębnej ocenie ryzyka.
- (101) Ponadto Niemcy zwróciły uwagę, że nawet gdyby zgodny z rynkiem charakter pożyczek lub ich równoważność z pomocą lub oba te czynniki zbadano zgodnie z komunikatem w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r., to nie powstałaby kwestia pomocy państwa. Niemcy zaznaczyły, że nowa metoda obliczania stopy referencyjnej ma zastosowanie dopiero od dnia 1 lipca 2008 r. W związku z tym w odniesieniu do umów pożyczki zawartych przed tą datą należy stosować poprzedni komunikat w sprawie stóp referencyjnych.

### 3.3.3. Rating kredytowy MFAG/FLH

- (102) Niemcy potwierdzają, że spółka FLH nie została oceniona przez publiczne kredytowe agencje ratingowe. Niemcy stwierdziły jednak, że istnieją określone przesłanki świadczące o zdolności kredytowej spółki. Niemcy stwierdziły dalej, że głównym akcjonariuszem FLH jest spółka MFAG, która posiada 94 % udziałów w spółce FLH. Według Niemiec, w związku z zawarciem umowy o podziale strat i zysków między MFAG a FLH od dnia 6 grudnia 2000 r., w której spółkę MFAG zobowiązuje się do pokrycia strat spółki FLH, rating kredytowy spółki FLH powinien być co najmniej taki sam (lub wyższy) jak rating kredytowy jej spółki dominującej MFAG.

<sup>(24)</sup> Motyw 95 decyzji o wszczęciu postępowania.



- (103) Niemcy stwierdziły, że spółka MFAG nie została oceniona przez publiczne kredytowe agencje ratingowe. Niemcy przedstawiają jednak niektóre wewnętrzne ratingi kredytowe MFAG dokonywane przez banki. Niemcy stwierdziły, że w 2006 r. Nord LB nadał MFAG rating [...] według swojej wewnętrznej skali ratingowej (przy prawdopodobieństwie niewykonania zobowiązania wynoszącym [...] %), co odpowiada ratingowi kredytowemu [...] – [...] według skali ratingowej agencji Standard & Poor's, i [...] – [...] według skali agencji Moody's oraz [...] – [...] według skali agencji Fitch. Niemcy stwierdziły dalej, że spółka MFAG ma taką kategorię ratingową od 2006 r. Niemcy wyjaśniły dalej, że odpowiednio w dniu 2 sierpnia 2011 r. i 20 kwietnia 2012 r. ocena ta została potwierdzona przez Nord LB. Ponadto Niemcy stwierdziły, że również Deutsche Kreditbank AG (DKB) przedstawił swoje wskaźniki ratingowe, którymi potwierdził, że na podstawie sprawozdań finansowych spółki MFAG za rok 2006 spółce przypisuje się rating kredytowy [...] według wewnętrznej skali ratingowej banku, co odpowiada ratingowi kredytowemu [...] według skali agencji Standard & Poor's i [...] według skali agencji Moody's.
- (104) Tabela 4 zawiera zestawienie ratingów kredytowych przyznanych MFAG w latach 2006–2012 (okres badany).

Tabela 4

**Rating kredytowy MFAG in latach 2006–2012**(..) <sup>(25)</sup>**3.3.4. Ocena straty z tytułu niewykonania zobowiązania (LGD)**

- (105) Jeżeli chodzi o zabezpieczenie pożyczek i LGD, Niemcy wyjaśniły, że pożyczki są udzielane przez udziałowców spółki FLH w formie finansowania pomostowego, co oznacza, że po zatwierdzeniu przez Komisję pożyczki należy przekształcić w kapitał własny. W tym względzie Niemcy wyjaśniły dalej, że z tego względu pożyczki nie zostały zabezpieczone.
- (106) Niemcy twierdziły, że nie ma żadnych szczególnych zasad spłaty pożyczek od udziałowców, ponieważ uznano, że pożyczki zostaną przekształcone w kapitał własny, a zatem nie dojdzie do ich spłaty. Według Niemiec, gdyby Komisja nie zatwierdziła finansowania środków infrastrukturalnych i w związku z tym pożyczki nie zostały przekształcone w kapitał własny, zgodnie z art. 488 ust. 3 *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (niemiecki Kodeks cywilny) umowę można byłoby rozwiązać w terminie 3 miesięcy. Rozwiązanie umowy skutkuje terminem wymagalności kwoty pożyczki wraz z odsetkami.
- (107) Niemcy twierdzą, że chociaż pożyczki nie były zabezpieczone, to jednak należy uznać, że LGD spółki FLH są co najmniej niższe niż [...] %, a nawet są bliskie [...] %, ponieważ wartość aktywów FLH (czyli [...] mln EUR w 2010 r.) przekracza wartość zobowiązań ([...] mln EUR w 2010 r.). Zdaniem Niemiec w przypadku upadłości aktywa spółki FLH wystarczyłyby do pokrycia przedmiotowych roszczeń.
- (108) Niemcy stwierdziły, że aktywa spółki FLH, na które składają się między innymi grunty, budynki, instalacje techniczne i maszyny, w żaden sposób nie stanowią przedmiotu zabezpieczenia wobec udziałowców lub zewnętrznych wierzycieli spółki FLH.

**3.3.5. Brak korzyści wynikających z zastrzyków kapitałowych**

- (109) Jeżeli chodzi o zastrzyki kapitałowe z tytułu budowy portu lotniczego, Niemcy podkreśliły, że test prywatnego inwestora nie ma zastosowania, ponieważ budowa portu lotniczego stanowi środek ogólny polityki gospodarczej, który nie wchodzi w zakres kontroli pomocy państwa.

**3.4. ZGODNOŚĆ POMOCY**

- (110) Niemcy twierdziły, że nawet gdyby finansowanie planowanych środków stanowiło pomoc państwa, to byłaby ona zgodna z rynkiem wewnętrznym, ponieważ spełniałaby warunki określone w pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Po wejściu w życie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Niemcy twierdziły, że pomoc nadal byłaby zgodna ze wspólnymi zasadami określonymi w części 5 przedmiotowych wytycznych.

**3.4.1. Wyraźnie określony cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania**

- (111) Niemcy stwierdziły, że finansowanie przedmiotowych inwestycji przyczynia do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

<sup>(25)</sup> Poufne informacje handlowe.

- (112) W tej kwestii Niemcy utrzymywały, że sektor lotniczego transportu towarowego, a zwłaszcza branża przesyłek ekspresowych, odznacza się silną dynamiką wzrostu szczególnie w porcie lotniczym Lipsk/Halle (w latach 2007–2010 wielkość przewozów wzrosła z 101 364 ton do 663 059 ton). W dalszej części oświadczenia Niemcy wyjaśniły, że operatorzy transportu lotniczego zwiększają swoje zdolności operacyjne. Według Niemiec w trzech dużych lotniczych centrach logistycznych w Niemczech – we Frankfurcie nad Menem, Monachium oraz Kolonii/Bonn wprowadzono ograniczenia w odniesieniu do nocnych lotów. Niemcy utrzymują dalej, że zgodnie z wyrokiem z dnia 4 kwietnia 2012 r. w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem nie można już przeprowadzać żadnych nocnych operacji lotniczych. Stąd też zdaniem Niemiec spółka FLH pomaga odciążać inne towarowe porty lotnicze w Niemczech.
- (113) Jeżeli chodzi o wkład portu lotniczego w poprawę połączeń regionu, Niemcy stwierdziły, że przewidziany projekt jest częścią (programu „Horyzont 2020”) strategii rozwoju portu lotniczego, zawartej w planie przeglądowym transeuropejskiej sieci transportowej z 2004 r. Strategia zakłada rozwój lotniska określonego jako wspólnotowego punktu połączeń lotniczych. Według Niemiec port lotniczy położony jest w środkowych Niemczech (w pobliżu pięciu głównych tras transeuropejskiej sieci transportowej i korytarzy paneuropejskich) i znajduje się w miejscu krzyżowania się dwóch autostrad krajowych łączących ze sobą północ i południe Europy (A9) oraz Europę Wschodnią i Zachodnią (A14). Lotnisko dysponuje ponadto siecią transportową, dzięki połączeniom kolejowym i drogowym. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że połączenia te ułatwiają wydajniejszy transport towarów. Ponadto Niemcy stwierdziły, że projekt jest zgodny z „rozwoj[em] zintegrowanej sieci europejskiego transportu lotniczego” określonym w pkt 12 planu działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie<sup>(26)</sup>, który stanowi, że „wskazane byłoby poszukiwanie ukrytych możliwości w zakresie przepustowości w regionalnych portach lotniczych, pod warunkiem że państwa członkowskie przestrzegają będą wspólnotowych instrumentów prawnych odnoszących się do pomocy państwa”.
- (114) Niemcy twierdziły dalej, że realizacja projektu korzystnie wpłynie na cały region i w znacznym stopniu przyczyni się do jego gospodarczego i społecznego rozwoju. Według Niemiec projekt inwestycyjny zwłaszcza poprawi dostęp do regionu oraz atrakcyjność regionu dla inwestorów i odwiedzających. W tym względzie Niemcy utrzymywały, że projekt inwestycyjny również pozytywnie wpłynie na zatrudnienie. Na poparcie tego argumenty Niemcy stwierdziły, że stopa bezrobocia w Saksonii wynosi 10,3 %, w Saksonii-Anhalt – 11,2 %, czyli powyżej średniej dla Niemiec wynoszącej 6,9 %.
- (115) Niemcy utrzymywały więc, że pomoc państwa przyczynia się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

#### 3.4.2. Konieczność interwencji państwa

- (116) Niemcy utrzymywały, że żaden inwestor prywatny nie byłby zainteresowany finansowaniem przedmiotowych środków infrastrukturalnych. W tej kwestii Niemcy oświadczyły, że port lotniczy Lipsk/Halle boryka się z problemami wynikającymi z zaległości inwestycyjnych uwarunkowanych przeszłością. Ponadto według Niemiec przedmiotowe środki dotyczą długoterminowych inwestycji infrastrukturalnych, których celem jest zaspokojenie potrzeb portu lotniczego z uwagi na wzrost transportu towarowego w przyszłości. Niemcy utrzymywały, nie przedstawiając jednak dowodów, że środki nie są ani nieproporcjonalne pod względem wielkości ani nieproporcjonalnie kosztowne. W opinii Niemiec dalsze ograniczenie finansowania przez państwo nie jest możliwe, ponieważ infrastruktura tej wielkości nie może być finansowana z własnych zasobów operatorów portu lotniczego.
- (117) Niemcy przedstawiły także argument, zgodnie z którym przychody z tytułu usług portu lotniczego nie pokrywają kosztów budowy infrastruktury, uzasadniając ten argument niedopasowaniem poziomu płynności i oceną scenariusza alternatywnego.
- (118) Niemcy są więc zdania, że pomoc przyniesie istotną poprawę w odniesieniu do projektu inwestycyjnego, której nie można osiągnąć na zasadach rynkowych, i istnieje konieczność interwencji państwa.

#### 3.4.3. Adekwatność środka pomocy

- (119) Niemcy utrzymywały, że pomoc będzie odpowiednim środkiem pomocy. W tym względzie Niemcy twierdzą, że z uwagi na lokalizację portu lotniczego na terenie byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, boryka się on z zaległościami inwestycyjnymi i wymaga realizacji znacznych inwestycji w krótszym czasie niż inne porty lotnicze.

<sup>(26)</sup> Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie, COM(2006) 819 final z 24.1.2007.

- (120) Ponadto według Niemiec przedmiotowe środki infrastrukturalne nie zostałyby w ogóle zrealizowane bez pomocy państwa. Na poparcie tego Niemcy stwierdziły, że w 2005 r. przychody grupy MFAG wyniosły 83,8–118 mln EUR, a spółki FLH – 47–80 mln EUR. Zdaniem Niemiec w okresie, w którym podjęto decyzję w sprawie projektów infrastrukturalnych, wartość inwestycji wynosząca 255,625 mln EUR jest więc od dwóch do trzech razy większa od skonsolidowanych przychodów MFAG oraz ponad trzy do pięciu razy większa od przychodów FLH.
- (121) Ponadto Niemcy stwierdziły, że stosunek przychodów do wielkości inwestycji świadczy o tym, że zainteresowane przedsiębiorstwa nie podjęłyby się realizacji przedmiotowych środków bez publicznego finansowania.

#### 3.4.4. Efekt zachęty

- (122) Jeżeli chodzi o efekt zachęty, Niemcy wskazały, że kwota i intensywność pomocy państwa w zakresie przedmiotowych środków infrastrukturalnych były uzasadnione. Niemcy twierdziły, że przedmiotowe środki infrastrukturalne nie zostałyby w ogóle zrealizowane bez finansowania przez państwo (zob. sekcja 3.4.3).
- (123) W przeciwieństwie do opinii Komisji Niemcy zwróciły uwagę, że fakt, iż niektóre projekty inwestycyjne zostały już ukończone, nie osłabia efektu zachęty, ponieważ udziałowcy podjęli zobowiązania do finansowania zanim rozpoczęta została realizacja przedmiotowych środków infrastrukturalnych. Według Niemiec w oświadczeniu Komisji, że projekty infrastrukturalne mogą przynieść istotny zwrot z kapitału, wyraźnie wypacza się charakter badanych środków i jest ono sprzeczne z wcześniejszą praktyką decyzyjną Komisji. Według Niemiec Komisja wielokrotnie już przyznała, że środki tego rodzaju zazwyczaj nie przynoszą żadnego istotnego zwrotu z kapitału.

#### 3.4.5. Proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

- (124) Według Niemiec o proporcjonalności przedmiotowych środków infrastrukturalnych może świadczyć fakt, że stanowią one wkład w ograniczenie zagęszczenia ruchu w innych niemieckich towarowych portach lotniczych.
- (125) Ponadto Niemcy stwierdziły, że kwota i intensywność finansowania były ograniczone do absolutnego minimum wymaganego do przeprowadzenia przedmiotowych środków infrastrukturalnych. Według Niemiec koszty ustalano z wyprzedzeniem na podstawie uzyskanych szacowanych kosztów i wstępnych planów. Ponadto Niemcy stwierdziły, że wbrew twierdzeniu Komisji port lotniczy nie był w stanie zwiększyć swoich przychodów, podwyższając opłaty lotniskowe. W opinii Niemiec wynika to z faktu, że większość przedmiotowych inwestycji dotyczy środków infrastrukturalnych, w odniesieniu do których nie można nałożyć żadnej odrębnej opłaty.
- (126) Ponadto Niemcy stwierdziły, że zasadniczo nie ma możliwości pokrycia kosztów inwestycji z tytułu budowy infrastruktury portu lotniczego poprzez zwiększenie opłat uiszczanych przez użytkowników portu lotniczego. Niemcy argumentowały, że ponieważ opłaty lotniskowe są zatwierdzane przez odpowiednie władze sprawujące nadzór nad portami lotniczymi w danym kraju związkowym, na terenie którego położony jest port lotniczy, kosztów inwestycji z tytułu budowy infrastruktury portu lotniczego nie można było przenieść na użytkowników tej infrastruktury według uznania operatora. W opinii Niemiec każde dalsze zwiększenie opłat lotniskowych w porcie lotniczym Lipsk/Halle nie byłoby zgodne z rynkiem ani wykonalne w stosunku do przedsiębiorstw lotniczych użytkujących port lotniczy. Według Niemiec należy pamiętać, że opłaty pobierane przez FLH już teraz przekraczają normalny poziom opłat obowiązujący na rynku.
- (127) Ponadto Niemcy twierdzą, że przewidziana intensywność pomocy była uzasadniona. Według Niemiec jedynie przewidziany zakres publicznego finansowania mógł zagwarantować realizację inwestycji w wymaganym zakresie i w wymaganych ramach czasowych. Niemcy stwierdziły, że o braku możliwości finansowania tego rodzaju środków infrastruktury regionalnego portu lotniczego ze środków prywatnych świadczy wystarczająco zarówno praktyka decyzyjna Komisji, jak i fakt, że nie istnieje ani jeden znany przypadek finansowania tego rodzaju środków przez inwestorów prywatnych na własny koszt.
- (128) Niemcy twierdziły, że Komisja wielokrotnie i często zatwierdzała intensywność pomocy na poziomie do 100 %. Według Niemiec z praktyki Komisji dotyczącej inwestycji podobnych do przedmiotowych inwestycji wynika, że realizacja tego rodzaju inwestycji wymaga intensywności pomocy na poziomie minimum 75 %.
- (129) Niemcy stwierdziły, że skoro spółka FLH powstała w interesie publicznym Niemiec, przedmiotowe środki infrastrukturalne nie opierały się na żadnym biznesplanie, obliczeniach rentowności czy sprawozdaniach finansowych.

- (130) Na wniosek Komisji Niemcy przedstawiły obliczenia niedopasowania poziomu płynności, których podsumowanie znajduje się w tabeli 5 i w tabeli 6.

Tabela 5

**Obliczenia niedopasowania poziomu płynności – Scenariusz I – Inwestycje finansowane w ramach zastrzyków kapitałowych dokonanych w roku 2014**

Scenariusz I – Inwestycje finansowane w ramach zastrzyków kapitałowych dokonanych w roku 2014	W mln EUR
Stopa dyskontowa <sup>(1)</sup>	[...] %
Wartość bieżąca netto $\Sigma$ przepływów pieniężnych FLH w latach 2006–2055	[...]
Wartość bieżąca netto zgłoszonych inwestycji z tytułu środków M1–M16.2 (w tym koszty wchodzące w zakres polityki publicznej)	189,4
Wartość bieżąca netto niedopasowania poziomu płynności	166,9
Intensywność pomocy <sup>(2)</sup>	88,1 %

<sup>(1)</sup> Wysokość stopy dyskontowej ustalono z wykorzystaniem kapitałowego modelu wyceny aktywów:  $r_e = r_f + \beta_i$  (MRP)

$R_f$  = stopa podstawowa = [...] % w dniu 30 grudnia 2005 r.

$\beta_i$  = czynnik beta = [...] w dniu 1 stycznia 2006 r.

MRP = premia z tytułu ryzyka przed opodatkowaniem = [...] % w dniu 1 stycznia 2006 r.

<sup>(2)</sup> Wartość bieżąca netto niedopasowania poziomu płynności/wartość bieżąca netto inwestycji = 166,9 mln EUR/189,4 mln EUR = 88,10 %.

Tabela 6

**Obliczenia niedopasowania poziomu płynności – Scenariusz II – Inwestycje finansowane w ramach zastrzyków kapitałowych dokonanych równocześnie z inwestycjami**

Scenariusz II – Inwestycje finansowane w ramach zastrzyków kapitałowych dokonanych w czasie zapotrzebowania na środki finansowe <sup>(1)</sup>	W mln EUR
Stopa dyskontowa	[...] %
Wartość bieżąca netto $\Sigma$ przepływów pieniężnych FLH w latach 2006–2055	[...]
Wartość bieżąca netto zgłoszonych inwestycji z tytułu środków M1–M16.2 (w tym koszty wchodzące w zakres polityki publicznej)	189,4
Wartość bieżąca netto niedopasowania poziomu płynności	142,1
Intensywność pomocy <sup>(2)</sup>	75,00 %

<sup>(1)</sup> Ramy czasowe inwestycji pokrywają się z finansowaniem w formie zastrzyków kapitałowych.

<sup>(2)</sup> Wartość bieżąca netto niedopasowania poziomu płynności/wartość bieżąca netto inwestycji = 142,1 mln EUR/189,4 mln EUR = 75,00 %.

**3.4.6. Uniknięcie nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi**

- (131) Jeżeli chodzi o uniknięcie nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi, Niemcy podkreśliły, że ogólny bilans środków infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle będzie dodatni, a środki nie będą miały nadmiernego wpływu na wymianę handlową i konkurencję między państwami członkowskimi. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że przedmiotowe środki infrastrukturalne nie mają ekspansywnego charakteru i nie mają żadnego wpływu na wielkość ruchu. Niemcy zwróciły uwagę, że Komisja przyznała już w innych decyzjach, że środki, które nie stanowią środków o charakterze ekspansywnym, nie mają żadnego istotnego wpływu na konkurencję między portami lotniczymi.
- (132) Niemcy podzieliły potencjalnych konkurentów spółki FLH na trzy główne kategorie: (i) porty lotnicze położone w sąsiedztwie portu lotniczego Lipsk/Halle; (ii) inne niemieckie towarowe porty lotnicze; oraz (iii) główne unijne towarowe porty lotnicze.

- (133) Jeżeli chodzi o porty lotnicze położone w sąsiedztwie portu lotniczego Lipsk/Halle, Niemcy zwróciły uwagę, że żaden z tych portów lotniczych nie specjalizuje się w lotniczym transporcie towarowym. Ponadto Niemcy stwierdziły, że żaden z następujących portów lotniczych: Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburgia, Drezno, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt i Praga faktycznie nie konkuruje z portem lotniczym Lipsk/Halle. Na potwierdzenie tego Niemcy stwierdziły, że w przypadku niektórych z tych portów lotniczych odległość geograficzna była zbyt duża, porty lotnicze są położone w różnych regionach gospodarczych, obszary ciężenia są zupełnie inne lub porty lotnicze są bardzo małe.
- (134) W odniesieniu do pozostałych niemieckich towarowych portów lotniczych Niemcy stwierdziły, że konkurencja portu lotniczego Lipsk/Halle jest ograniczona, ponieważ duże niemieckie lotnicze centra logistyczne (Frankfurt nad Menem, Monachium i Kolonia/Bonn), które konkurują z portem lotniczym Lipsk/Halle, borykały się z ograniczeniami przepustowości lub ograniczeniami w zakresie nocnych lotów.
- (135) Zdaniem Niemiec nie dochodziło również do konkurencyjnych zbieżności z innymi unijnymi towarowymi portami lotniczymi, głównie z portem lotniczym w Brukseli i portem lotniczym Vatry. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że ze względu na centralne położenie portu lotniczego Lipsk/Halle w środku Europy port lotniczy ma unikalną możliwość obsługiwaną zarówno Europy Zachodniej, jak i Wschodniej, natomiast ani port lotniczy w Brukseli, ani port lotniczy Vatry nie był w stanie zagwarantować wystarczającego dostępu do coraz istotniejszych rynków Europy Środkowej i Wschodniej. Jeżeli chodzi o port lotniczy Vatry, Niemcy wskazały, że jest to bardzo niewielki port lotniczy, i przykładowo w 2010 r. wielkość ładunku lotniczego w porcie lotniczym Lipsk/Halle 80-krotnie przewyższała wielkość ładunku lotniczego w porcie lotniczym Vatry. Ponadto według Niemiec w porównaniu z portem lotniczym Lipsk/Halle połączenia z siecią kolejową i drogową w przypadku portu lotniczego Vatry są znacznie gorsze. W odniesieniu do portu lotniczego w Brukseli Niemcy utrzymywały, że chociaż w ostatnich latach w porcie lotniczym Lipsk/Halle nastąpił wzrost ilości przewożonych ładunków, w tym samym okresie w porcie lotniczym w Brukseli odnotowano spadek pod tym względem. Ponadto według Niemcy na port lotniczy w Brukseli nałożono znaczne ograniczenie nocnych lotów, przez co konkurencja z nim była ograniczona.
- (136) Ponadto Niemcy stwierdziły, że wbrew opinii Komisji wszyscy potencjalni użytkownicy mają równy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury portu lotniczego. Według Niemiec poszczególni użytkownicy portu lotniczego nie otrzymywali żadnych nieuzasadnionych rabatów uzależnionych od wolumenu. Ponadto w opinii Niemiec już wcześniejsza decyzja Komisji w sprawie finansowania portu lotniczego Lipsk/Halle<sup>(27)</sup> dotyczyła kwestii równego i niedyskryminującego dostępu do portu lotniczego.
- (137) W związku z powyższym Niemcy są zdania, że można uznać pomoc państwa, o ile w ogóle miała ona miejsce, za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

#### 4. UWAGI OSÓB TRZECICH

##### 4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

- (138) W dniu 26 października 2011 r. spółka MFAG wraz ze spółką FLH przekazały swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Uwagi spółki MFAG są zasadniczo zgodne z uwagami Niemiec.

##### 4.1.1. Pojęcie działalności gospodarczej i zakres polityki publicznej

- (139) Spółka MFAG stwierdziła dalej, że budowa infrastruktury portu lotniczego Lipsk/Halle nie stanowi działalności gospodarczej. Według spółki MFAG przedmiotowe finansowanie nie jest więc objęte zakresem stosowania art. 107 ust. 1 Traktatu. W tym względzie spółka MFAG utrzymywała, że inwestor prywatny nie zrealizowałby przedmiotowych środków i nadal ich nie będzie realizował. W związku z tym Spółka MFAG stwierdziła, że rynek infrastruktury portu lotniczego nie istnieje. W tym kontekście spółka MFAG twierdziła dalej, że porty lotnicze nie są w stanie finansować swoich inwestycji infrastrukturalnych we własnym zakresie. Spółka MFAG wyraziła obawę, że stosowanie zasad pomocy państwa wobec infrastruktury portu lotniczego spowoduje ograniczenie inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego.
- (140) Spółka MFAG stwierdziła także, że port lotniczy Lipsk/Halle został wybudowany w interesie publicznym i test prywatnego inwestora nie ma zastosowania do finansowania infrastruktury portu lotniczego. W tym względzie spółka MFAG utrzymywała, że w Unii nie odnotowano ani jednego przypadku wybudowania ani znacznego rozbudowania portu lotniczego przez inwestora prywatnego z jego własnych środków. W związku z tym zdaniem spółki MFAG zamiast stosować test prywatnego inwestora Komisja musi poddać ocenie kwestię, czy infrastruktura jest udostępniona wszystkim jej użytkownikom w sposób otwarty i niedyskryminujący. Spółka MFAG stwierdziła następnie, że taki dostęp jest zapewniany w porcie lotniczym Lipsk/Halle. Spółka MFAG uważa więc, że u podstaw środków infrastrukturalnych nie leży żaden biznesplan ani możliwość osiągnięcia zysku w perspektywie długoterminowej.

<sup>(27)</sup> Decyzja 2008/948/WE.



- (141) Ponadto spółka MFAG wyjaśniła następnie, że budowa portu lotniczego umożliwiła realizację celów polityki regionalnej oraz zapewniła wsparcie dla regionu znajdującego się w niekorzystnej sytuacji gospodarczej. Spółka MFAG podkreśliła, że stanowi to normalny obowiązek państwa, którego nie mogą wykonywać inwestorzy prywatni, a zatem nie można go oceniać na podstawie zasad pomocy państwa.
- (142) Spółka MFAG utrzymywała ponadto, że nawet jeżeli – *quod non* – finansowanie infrastruktury jako takie stanowiłoby działalność gospodarczą, przedmiotowe środki są objęte zakresem polityki publicznej, a zatem nie stanowią pomocy państwa.
- (143) Jeżeli chodzi o działalność objętą zakresem polityki publicznej, spółka MFAG stwierdziła, że Komisja musi rozróżnić ochronę ruchu lotniczego przed zewnętrznymi zagrożeniami, ochronę ruchu lotniczego przed zagrożeniami operacyjnymi oraz ochronę osób trzecich przed zagrożeniami operacyjnymi wynikającymi z ruchu lotniczego. W tym względzie spółka MFAG stwierdziła, że ochronę przed zewnętrznymi zagrożeniami oraz ochronę praw osób trzecich należy uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej. Spółka MFAG stwierdziła, że w swojej praktyce decyzyjnej Komisja traktowała środki w obszarze bezpieczeństwa przeciwpożarowego, żeglugi powietrznej i kontroli ruchu lotniczego, w szczególności działalność Deutscher Wetterdienst (Niemiecka Służba Meteorologiczna) i Deutsche Flugsicherung (Niemiecka Służba Żeglugi Powietrznej) jako wchodzące w zakres polityki publicznej.

#### 4.1.2. Zgodność pożyczek od udziałowców FLH z rynkiem

- (144) Według spółki MFAG pożyczki od udziałowców zostały udzielone na warunkach rynkowych. Spółka MFAG stwierdziła, że należy wziąć pod uwagę ratingi kredytowe MFAG przyznane przez Nord LB i Deutsche Kreditbank AG. W tym względzie spółka MFAG wyjaśniła, że Nord LB i Deutsche Kreditbank AG zaliczyły MFAG i FLH do kategorii ratingowej [...] ze średnim prawdopodobieństwem niewykonania zobowiązania na poziomie [...] %. Spółka MFAG wyjaśniła, że kategoria ratingowa [...] jest porównywalna z zewnętrzną kategorią ratingową agencji Standard&Poor's [...] – [...], Moody's [...] – [...] oraz Fitch [...] – [...].
- (145) Spółka MFAG stwierdziła dalej, że poziom zabezpieczenia pożyczek od udziałowców na rzecz FLH jest również wysoki. Ponadto spółka MFAG wyjaśniła, że pożyczki na rzecz FLH zostaną wykorzystane do finansowania trwałych inwestycji infrastrukturalnych. Spółka MFAG wyjaśniła również, że aktywa spółki FLH nie stanowią przedmiotu zabezpieczenia spłaty kredytu hipotecznego („Grundpfandrechte”). Spółka MFAG jest więc zdania, że ze względu na bardzo dobry rating kredytowy i wysoki poziom zabezpieczenia marżę ryzyka należy ustalić maksymalnie na poziomie [...] punktów bazowych.
- (146) Ponieważ marżę ryzyka związanego z pożyczkami na rzecz FLH ustalono na poziomie [...] – [...] punktów bazowych, spółka MFAG uważa, że pożyczek udzielono na warunkach rynkowych i nie występuje tu żaden element pomocy państwa.

#### 4.1.3. Zgodność pomocy

- (147) Spółka MFAG jest zdania, że w każdym przypadku zastrzyki kapitałowe byłyby zgodne z rynkiem wewnętrznym.
- (148) Spółka MFAG stwierdziła, że port lotniczy Lipsk/Halle wywiera istotny pozytywny wpływ na zatrudnienie w regionie, zważywszy na fakt, że 5 100 pracowników (w tym pracownicy spółki MFAG, przedsiębiorstw lotniczych, restauracji, przedsiębiorstw gastronomicznych, organów publicznych i innych podmiotów) jest zatrudnionych bezpośrednio w porcie lotniczym, a pośrednio zatrudnionych jest około 8 100 pracowników.
- (149) Ponadto spółka MFAG podkreśliła, że wobec ograniczeń przepustowości i ograniczeń nocnych lotów w innych portach lotniczych (takich jak porty lotnicze Frankfurt nad Menem, Monachium, Berlin, Düsseldorf i Hamburg) port lotniczy Lipsk/Halle odgrywa istotną rolę pod względem ograniczenia zagęszczenia ruchu w tych innych niemieckich portach lotniczych, przyczyniając się w ten sposób do zapewnienia bezpieczeństwa dostaw w całych Niemczech.
- (150) Jeżeli chodzi o niedyskryminujący charakter opłat lotniskowych, spółka MFAG stwierdziła, że system opłat lotniskowych w porcie lotniczym Lipsk/Halle nie miał na celu preferencyjnego traktowania wyłącznie jednego przedsiębiorstwa lotniczego, więc od wszystkich przedsiębiorstw lotniczych pobierane są takie same opłaty za lądowanie. Według spółki MFAG wszyscy użytkownicy korzystają więc z infrastruktury w sposób równy i niedyskryminujący.
- (151) Jeżeli chodzi o konieczność pomocy i związany z nią efekt zachęty, spółka MFAG stwierdziła, że środków nie zrealizowano by bez pożyczek od udziałowców ani bez zastrzyków kapitałowych. Według spółki MFAG całkowita kwota inwestycji wynosząca 225,6 mln EUR stanowi dwu- lub trzykrotność średniego obrotu spółki MFAG oraz ponad pięciokrotność średniego rocznego obrotu spółki FLH w okresie, w którym podjęto decyzję w sprawie projektów infrastrukturalnych. Według spółki MFAG fakt, że środki zostały już częściowo zrealizowane, nie wyklucza istnienia efektu zachęty, ponieważ środki te zaczęto realizować dopiero po otrzymaniu gwarancji finansowych oraz po podjęciu decyzji przez udziałowców publicznych, którzy zapewnili również tymczasowe finansowanie w ramach pożyczek od udziałowców.

- (152) Spółka MFAG stwierdziła, że przedmiotowe środki nie spowodowały niekorzystnego zakłócenia konkurencji. Ponadto spółka MFAG uważa, że nie występuje niekorzystny wpływ na port lotniczy w Brukseli ani na port lotniczy Vatry. Według spółki MFAG port lotniczy w Brukseli został objęty ograniczeniami w zakresie nocnych lotów, co spowodowało, że DHL podjął decyzję o przeniesieniu działalności do portu lotniczego Lipsk/Halle w perspektywie długofalowej. Jeżeli chodzi o port lotniczy w Vatry, spółka MFAG stwierdziła, że według artykułów prasowych działalność towarowa w przedmiotowym porcie lotniczym jest bardzo ograniczona (jedynie około 5–6 lotów tygodniowo).

#### 4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

- (153) ADV przekazało swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 27 października 2011 r. Uwagi SDV są w pełni zgodne z uwagami spółki MFAG. ADV zwróciło uwagę, że port lotniczy Lipsk/Halle odgrywa ważną rolę w rozwoju regionalnym.

#### 4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS)

- (154) Przedsiębiorstwo DFS przedstawiło swoje uwagi pismem z dnia 28 października 2011 r.
- (155) Przedsiębiorstwo DFS stwierdziło, że projekty infrastrukturalne M3–M8 i M10 (zob. tabela 2) przyczyniają się do bezpiecznego i sprawnego zarządzania ruchem lotniczym w porcie lotniczym Lipsk/Halle. W tym względzie przedsiębiorstwo DFS oznajmiło, że środek M3 przyczynił się do zmniejszenia obciążenia na drogach kołowania i wiaduktach na drodze kołowania, środek M5 był pilnie potrzebny, aby kołowanie w południowej części portu lotniczego odbywało się bez przeszkód, natomiast środek M8 stanowił bazę operacji ratunkowych i operacji w sytuacjach nadzwyczajnych. Przedsiębiorstwo DFS stwierdziło dalej, że środek M10 będzie stanowił pomoc w pracach DFS prowadzonych zgodnie z art. 29b ust. 2 *Luftverkehrsgesetz* (ustawa o transporcie lotniczym, „LuftVG”) w celu poprawy ochrony ludzi przed nadmiernym hałasem.

#### 4.4. AKCJONARIUSZ/UDZIAŁOWIEC MFAG LUB FLH

##### 4.4.1. Landkreis Nordsachsen

- (156) Landkreis Nordsachsen przedstawił swoje uwagi pismem z dnia 27 października 2011 r.
- (157) Landkreis Nordsachsen stwierdził, że port lotniczy stanowi ważną siłę napędową rozwoju gospodarczego i zatrudnienia w regionie. Ponadto Landkreis Nordsachsen zwrócił uwagę, że ze względów historycznych port lotniczy w większym stopniu niż inne niemieckie porty lotniczego wymaga dalszych inwestycji. Stwierdził, że należy przyjąć szerszą wykładnię pojęcia działalności objętej zakresem polityki publicznej.
- (158) Landkreis Nordsachsen oznajmił dalej, że opłaty lotniskowe nie są wystarczającym źródłem finansowania niezbędnych inwestycji. W jego opinii planowane zastrzyki kapitałowe miały efekt zachęty. Na zakończenie Landkreis Nordsachsen stwierdził w swoich uwagach, że bez omawianego finansowania port lotniczy nie byłby w stanie zrealizować przedmiotowego projektu infrastrukturalnego.

##### 4.4.2. Miasto Drezno

- (159) Miasto Drezno, akcjonariusz mniejszościowy spółki MFAG, przedstawiło swoje uwagi dnia 28 października 2011 r. Uwagi miasta Drezno były zgodne z uwagami spółki MFAG i powiatu Nordsachsen.
- (160) Miasto Drezno stwierdziło, że przedmiotowy port lotniczy jest największym pracodawcą w regionie i zatrudnia bezpośrednio 5 100 osób. W związku z tym miasto Drezno podkreśliło, że przedmiotowy port lotniczy stanowi ważny środek pobudzający gospodarkę regionu. Co więcej, miasto Drezno argumentowało, że z uwagi na zezwolenie na realizację lotów nocnych port lotniczy Lipsk/Halle odgrywa ważną rolę w odciążaniu innych niemieckich portów lotniczych.
- (161) Miasto Drezno stwierdziło, że koszty inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego nie mogą być w całości finansowane z opłat lotniskowych wnoszonych przez użytkowników portu lotniczego. Stwierdziło także, że w przeszłości rozwój portów lotniczych był ogólnie finansowany ze środków publicznych. Ponadto według miasta Drezno opłaty lotniskowe w Niemczech nie są swobodnie ustalane przez operatorów portów lotniczych, ale wymagają oficjalnego zatwierdzenia przez organy publiczne.
- (162) Miasto Drezno stwierdziło również, że środki infrastrukturalne w porcie lotniczym Lipsk/Halle nie wywierały nadmiernego wpływu na rynek wewnętrzny, ponieważ wszystkie konkurujące ze sobą niemieckie i zagraniczne porty lotnicze działały na poziomie zbliżonym do swojej maksymalnej przepustowości, natomiast port lotniczy Vatry prawie nie prowadzi żadnej działalności.

#### 4.4.3. Miasto Lipsk

- (163) Dnia 28 października 2011 r. Komisja otrzymała uwagi od miasta Lipsk będącego akcjonariuszem spółki MFAG. Uwagi miasta Lipsk były w pełni zgodne z uwagami miasta Drezno i spółki MFAG.

#### 4.5. SPEDYTORZY ŁADUNKU LOTNICZEGO I PRZEDSIĘBIORSTWA PROWADZĄCE DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE DORECZANIA PRZESYŁEK EKSPRESOWYCH

##### 4.5.1. European Air Transport Leipzig (EAT)

- (164) W dniu 27 października 2011 r. przedsiębiorstwo EAT, czyli spółka zajmująca się ładunkami lotniczymi z siedzibą w porcie lotniczym Lipsk/Halle, przedstawiło swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. EAT twierdziło, że jest w całości spółką zależną przedsiębiorstwa Deutsche Post AG i że port lotniczy Lipsk/Halle jest jego głównym węzłem lotniczym.
- (165) EAT stwierdziło, że zgodnie z jego wiedzą wszyscy potencjalni użytkownicy mają równy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury przedmiotowego portu lotniczego. Przedsiębiorstwo wyjaśniło ponadto, że dostęp ten w jest szczególności zapewniany dzięki przejrzystemu systemowi ustalania cen, który ma zastosowanie do wszystkich użytkowników.

##### 4.5.2. Lufthansa Cargo

- (166) Lufthansa Cargo przedstawiło swoje uwagi dnia 26 października 2011 r. Uwagi tego przedsiębiorstwa są w pełni zgodne z uwagami przedsiębiorstwa EAT. Lufthansa Cargo potwierdziła, że wszyscy potencjalni użytkownicy mają równy i niedyskryminujący dostęp do przedmiotowego portu lotniczego.

##### 4.5.3. Emons Spedition

- (167) Emons Spedition przedstawiło swoje uwagi dnia 18 października 2011 r. Uwagi tego przedsiębiorstwa są w pełni zgodne z uwagami przedsiębiorstwa EAT. Emons podkreśliło, że finansowanie publiczne modernizacji infrastruktury portu lotniczego ma zasadnicze znaczenie dla przedmiotowego portu lotniczego i jego użytkowników.

##### 4.5.4. Spero Logistics Europe

- (168) Spero Logistics Europe przedstawiło swoje uwagi dnia 28 października 2011 r. Uwagi tego przedsiębiorstwa są w pełni zgodne z uwagami przedsiębiorstw EAT i Emons Spedition.
- (169) Spero stwierdziło ponadto, że zezwolenie na obsługę lotów nocnych ma szczególne znaczenie dla lotniczego transportu towarowego. Spero wyjaśniło, że zdecydowało się na wybór portu lotniczego Lipsk/Halle ze względu na jego położenie geograficzne (w centrum Europy, co zapewnia dostęp do największych rynków europejskich i krótszy czas lotu do Azji).

##### 4.5.5. Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (niemiecko-rosyjski sojusz gospodarczy)

- (170) Dnia 25 października 2011 r. Deutsch Russische Wirtschaftsallianz („Wirtschaftsallianz”) utrzymywał, że rozwój przedmiotowego portu lotniczego ma zasadnicze znaczenie dla wzrostu gospodarczego w regionie.
- (171) Wirtschaftsallianz utrzymywał, że port lotniczy Lipsk/Halle odgrywał ważną rolę w kontekście projektu SALIS utworzonego celem świadczenia specjalnych usług transportowych na potrzeby operacji prowadzonych przez NATO w Afganistanie. Wirtschaftsallianz argumentował, że w tamtym czasie warunki umożliwiające realizację tego projektu istniały wyłącznie w Lipsku. Wirtschaftsallianz wyjaśnił ponadto, że warunki te obejmowały w szczególności zgodność z wymogami w zakresie bezpieczeństwa określonymi w dyrektywach NATO, licencję na prowadzenie działalności całodobowo, 3 000 metrów pasów startowych, wystarczające obszary na potrzeby przechowywania i załadunku oraz możliwości obsługi technicznej rosyjskiego statku powietrznego wykorzystywanego w projekcie SALIS.

##### 4.5.6. Inni spedytorzy i inne zrzeszenia

- (172) Komisja otrzymała także uwagi od Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic i Volga-Dnepr. Uwagi tych podmiotów były w pełni zgodne z uwagami przedsiębiorstwa EAT, gdyż podkreślano w nich znaczenie portu lotniczego Lipsk/Halle dla rozwoju regionalnego i dostępności.

#### 4.6. PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZE PROWADZĄCE PRZEWOZY PASAŻERSKIE I STOWARZYSZENIA TURYSTYCZNE

##### 4.6.1. Germanwings

- (173) Germanwings, spółka zależna przedsiębiorstwa Deutsche Lufthansa AG, przedstawiła swoje uwagi dnia 26 października 2011 r.

- (174) Germanwings stwierdził, że budowa i rozwój infrastruktury portu lotniczego nie mogły być w pełni finansowane z opłat lotniskowych. Przedsiębiorstwo wyjaśniło, że bardzo wysoki odsetek środków wskazanych w decyzji o wszczęciu postępowania był związany ze środkami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub środkami wdrażającymi zasady bezpieczeństwa. Germanwings stwierdził ponadto, że środki te nie wchodzą w zakres zasad pomocy państwa.
- (175) Germanwings podkreślił, że Komisja powinna wziąć pod uwagę szczególną sytuację, w jakiej znajdował się port lotniczy Lipsk/Halle, i zaległości inwestycyjne w zakresie infrastruktury tego portu lotniczego wynikające ze zjednoczenia Niemiec.
- (176) Co więcej, Germanwings utrzymywał, że infrastruktura w porcie lotniczym Lipsk/Halle jest dostępna dla wszystkich potencjalnych użytkowników bez jakiegokolwiek dyskryminacji lub faktycznego preferencyjnego traktowania określonego przedsiębiorstwa lotniczego.

#### 4.6.2. Inne przedsiębiorstwa lotnicze i stowarzyszenia turystyczne

- (177) Komisja otrzymała także uwagi od Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband i Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. Uwagi tych podmiotów są w pełni zgodne z uwagami Germanwings.

### 4.7. PRZEDSIĘBIORSTWA ZLOKALIZOWANE W POBLIŻU PRZEDMIOTOWEGO PORTU LOTNICZEGO I STOWARZYSZENIA

#### 4.7.1. BMW Werk Leipzig (BMW)

- (178) BMW przedstawiło swoje uwagi pismem z dnia 27 października 2011 r.
- (179) BMW stwierdziło, że port lotniczy Lipsk/Halle odgrywa ważną rolę dla lokalnego przemysłu oraz że ma pozytywny zewnętrzny wpływ na region i zlokalizowane w nim przedsiębiorstwa. Ponadto przedsiębiorstwo to było zdania, że Komisja powinna uwzględnić zaległości inwestycyjne w porcie lotniczym Lipsk/Halle sprzed zjednoczenia Niemiec. Z uwagi na znaczenie przedmiotowego portu lotniczego dla regionu BMW stwierdza, że należy uznać finansowanie publiczne za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

#### 4.7.2. EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)

- (180) EADS przedstawiło swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania pismem z dnia 27 października 2011 r.
- (181) Przedsiębiorstwo podkreślało, że port lotniczy Lipsk/Halle ma bardzo duże znaczenie dla gospodarki regionu i że przedmiotowy port stanowił główny czynnik wpływający na decyzję EADS o lokalizacji siedziby swojej spółki zależnej w tym regionie.

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

- (182) EEX, przedsiębiorstwo zajmujące się obrotem energią z siedzibą w Lipsku, przedstawiło swoje uwagi dnia 27 października 2011 r.
- (183) EEX twierdziło, że port lotniczy Lipsk/Halle ma bardzo duże znaczenie dla regionu i pracowników EEX. Przedsiębiorstwo ponadto utrzymywało, że nie widzi żadnej możliwości zastąpienia współpracy z FLH usługami innych europejskich portów lotniczych jako opcji alternatywnej.

#### 4.7.4. Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Izba Przemysłowo-Handlowa miast Halle/Dessau] (IHK)

- (184) IHK przedstawiła swoje uwagi dnia 26 października 2014 r.
- (185) IHK twierdziła, że istnieją pozytywne współzależności wynikające z konkurencji na unijnym rynku usług portu lotniczego. W tym względzie IHK stwierdziła, że modernizacja infrastruktury w jednej lokalizacji pozytywnie wpłynęła także na inne porty lotnicze. W tym sensie izba ta utrzymywała ponadto, że dominowały pozytywne efekty sieciowe wynikające z programu infrastrukturalnego realizowanego w porcie lotniczym Lipsk/Halle. W opinii IHK należy wziąć pod uwagę słabość strukturalną regionu i zaległości inwestycyjne we wschodnich Niemczech. Poza tym IHK twierdziła, że bez inwestycji publicznych nie można było wyobrazić sobie realizacji dużych inwestycji uzupełniających prowadzonych przez sektor prywatny.

#### 4.7.5. Inne stowarzyszenia

- (186) Komisja otrzymała także uwagi od Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland i Leipziger Messe. Uwagi tych podmiotów są w pełni zgodne z uwagami BMW i EADS.

### 4.8. INICJATYWA OBYWATELSKA MIASTA SCHKEUDITZ SKIEROWANA PRZECIWKO HAŁASOWI

- (187) Przedstawiciele inicjatywy obywatelskiej przedstawili swoje uwagi dnia 24 sierpnia 2011 r.

- (188) Przedstawiciele inicjatywy obywatelskiej twierdzili, że jej członkowie zauważyli, iż południowy pas startowy był użytkowany praktycznie wyłącznie przez DHL. Według przedstawicieli inicjatywy obywatelskiej DHL było praktycznie jedynym użytkownikiem pasa startowego i południowo-wschodniej części przedmiotowego portu lotniczego. Przedstawiciele inicjatywy wyjaśnili, że ze względu na intensywne użytkowanie tej infrastruktury przez DHL nie można było założyć, że inwestycje były związane z przewozem osób.

#### 5. UWAGI NIEMIEC DO UWAG OSÓB TRZECICH

- (189) Niemcy rozpoczęły swoje uwagi od stwierdzenia, że w 34 uwagach otrzymanych od osób trzecich poparto wdrożenie zgłoszonych środków.
- (190) Niemcy stwierdziły, że uwagi osób trzecich potwierdzały ich stanowisko, zgodnie z którym przedmiotowe środki infrastrukturalne wchodzą w zakres polityki publicznej. W tym kontekście Niemcy zaznaczyły, że DFS podkreślało, iż środki M3–M8 i M10 stanowiły środki realizowane w ramach wykonywania obowiązków rządowych. Niemcy podkreślały również, że wiele osób trzecich utrzymuje, iż zasady pomocy państwa nie mają zastosowania do przedmiotowych środków.
- (191) Ponadto Niemcy zauważyły, że w uwagach wyraźnie wykazano, iż finansowanie publiczne jest zgodnie z kryteriami określonymi w art. 107 ust. 3 Traktatu. Niemcy stwierdziły, że w szczególności miasta, władze lokalne i izby handlowe oraz przedsiębiorstwa z siedzibą w omawianym regionie podkreślają gospodarcze i regionalne znaczenie przedmiotowego portu lotniczego. Według Niemiec nie ulega zatem wątpliwości, że budowa i eksploatacja portu lotniczego służy jasno sprecyzowanemu celowi stanowiącemu przedmiot wspólnego zainteresowania. Ponadto Niemcy twierdziły, że uwagi osób trzecich potwierdzają też konieczność i proporcjonalność finansowania publicznego.
- (192) W odniesieniu do możliwego nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową Niemcy zwróciły uwagę na to, że port lotniczy Vatry ani port lotniczy w Brukseli nie przedstawiły uwag dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania. Według Niemiec świadczy to o tym, że przedmiotowe środki nie mają negatywnego wpływu na żaden ze wspomnianych portów lotniczych. Niemcy zaznaczyły, że opinię tę popierają także inne osoby trzecie, takie jak Lufthansa Cargo, Austrian Airlines, Germanwings i Jade Cargo. Niemcy stwierdziły poza tym, że Alltours, Deutscher Reise Verband, BARING i Aircargo Club Deutschland także utrzymują, iż nie istnieje żadna zbieżność konkurencyjna między obszarami ciężenia portu lotniczego Lipsk/Halle a portu lotniczego Bruksela lub portu lotniczego Vatry.
- (193) W odniesieniu do wymogu równego i niedyskryminującego dostępu do przedmiotowego portu lotniczego Niemcy zwróciły uwagę, że uwagi osób trzecich potwierdzają, iż opłaty lotniskowe zostały ustalone w sposób niedyskryminujący.

#### 6. OCENA

- (194) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (195) Kryteria wymienione w art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter łączny. Dlatego też aby stwierdzić, że przedmiotowe środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, środki te muszą spełniać następujące warunki:
- a) być przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych;
  - b) sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów;
  - c) zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji;
  - d) wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

#### 6.1. POJĘCIE PRZEDSIĘBIORSTWA I DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ

##### 6.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa

- (196) Jeżeli chodzi o istnienie lub nieistnienie pomocy państwa, należy w pierwszej kolejności określić, czy beneficjent prowadzi działalność gospodarczą i czy można zatem uznać go za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu <sup>(28)</sup>.

<sup>(28)</sup> Zob. sprawa C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851 i sprawy połączone C-180/98 do 184/98 Rec. 2000, s. I-6451.



- (197) W tej kwestii Niemcy twierdziły, że pojęcie „przedsiębiorstwa” w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do portów lotniczych, przynajmniej w odniesieniu do finansowania infrastruktury regionalnych portów lotniczych. Niemcy były zdania, że budowa takiej infrastruktury nie jest działalnością gospodarczą, ale ogólnym środkiem służącym realizacji celów polityki transportowej, gospodarczej i regionalnej. Ponadto Niemcy utrzymywały, że budowa infrastruktury portu lotniczego nie stanowi działalności gospodarczej, ponieważ inwestor prywatny nie podjąłby się takiej działalności. W tym względzie Niemcy stwierdziły dalej, że koszty stałe w odniesieniu do infrastruktury, sprzętu i eksploatacji ponoszone przez porty lotnicze są wyższe niż przeciętne. Ponadto swobodę ich działania ograniczają rygorystyczne obowiązki i warunki prawne. Niemcy uważają ponadto, że odniesienia do wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* i do wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle są nieistotne w kontekście przedmiotowych środków. Jeżeli chodzi o wyrok w sprawie *Aéroports de Paris*, Niemcy stwierdziły, że wyrok nie dotyczy budowy infrastruktury portu lotniczego, tylko eksploatacji portu lotniczego. Ponadto Niemcy uważają, że wyrok w sprawie *Aéroports de Paris* nie dotyczy interpretacji pojęcia „przedsiębiorstwa” w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu tylko naruszenia zakazu nadużywania pozycji dominującej w rozumieniu art. 102 Traktatu. Jeżeli chodzi o wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, Niemcy uważają, że przedmiotowy wyrok Sądu nie ma żadnego skutku jako wcześniejsze orzecznictwo, ponieważ podlega odwołaniu.
- (198) Jeżeli chodzi o pojęcie „przedsiębiorstwa”, należy zwrócić uwagę, że Trybunał Sprawiedliwości konsekwentnie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich statusu prawnego czy własności i sposobu ich finansowania<sup>(29)</sup>. Działalnością gospodarczą jest każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na rynku<sup>(30)</sup>. Charakter gospodarczy danej działalności jako takiej nie zależy od tego, czy dana działalność generuje zyski<sup>(31)</sup>.
- (199) W wyroku w sprawie *Aéroports de Paris*<sup>(32)</sup> Trybunał orzekł, że działalność portu lotniczego polegająca na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców również stanowi działalność gospodarczą. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle<sup>(33)</sup> Sąd wyjaśnił, że działalność portu lotniczego jest działalnością gospodarczą, której nieodłącznym elementem jest budowa infrastruktury portu lotniczego.
- (200) Komisja przypomina, że w wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd stwierdził, że od 2000 r. nie można już wykluczać stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego<sup>(34)</sup>. W rezultacie od dnia wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.) eksploatację i budowę infrastruktury portu lotniczego należy uznawać za wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa.
- (201) W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd orzekł także, że nie ma znaczenia, czy budowa lub rozwój infrastruktury portu lotniczego stanowi realizację celów polityki regionalnej, gospodarczej czy transportowej. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nie ma znaczenia, jakie cele są realizowane za pośrednictwem określonych środków, ale raczej jakie skutki te środki wywołują<sup>(35)</sup>.
- (202) Ponadto w wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd potwierdził, że o istnieniu rynku usług w zakresie infrastruktury portu lotniczego świadczy fakt, że port lotniczy Lipsk/Halle konkurował z innymi regionalnymi portami lotniczymi, w szczególności z portem lotniczym Vatry (Francja) i portem lotniczym w Brukseli (Belgia), o utworzenie europejskiej sortowni przesyłek lotniczych DHL.

<sup>(29)</sup> Zob. część 2.1 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4) oraz powiązane orzecznictwo, w szczególności sprawy połączone C-180/98 do C-184/98 Pavlov i in., Rec. 2000, s. I-6451, a także sprawa C-222/04 Cassa di Risparmio di Firenze i in., Zb.Orz. 2006, s. I-289, sprawa C-205/03 P FENIN przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2006, s. I-6295 i sprawa C-49/07 MOTOE, Zb.Orz. 2008, s. I-4863.

<sup>(30)</sup> Sprawa 118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1987, s. 2599, pkt 7; sprawa C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851, pkt 36; sprawa Pavlov i in., pkt 75.

<sup>(31)</sup> Sprawy połączone C-209/78 do 215/78 i C-218/78 Van Landewyck, Rec. 1980, s. 3125, pkt 88; sprawa C-244/94 FFSA i in., Rec. 1995, s. I-4013, pkt 21; oraz sprawa C-49/07 MOTOE, Zb.Orz. 2008, s. I-4863, pkt 27 i 28.

<sup>(32)</sup> Sprawa T-128/98 *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, Rec. 2000, s. II-3929, potwierdzona sprawą C-82/01, Rec. 2002, s. I-9297, pkt 75–79.

<sup>(33)</sup> Sprawy połączone T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH* przeciwko Komisji („wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle”), Zb.Orz. 2011, s. II-1311, w szczególności pkt 93 i 94; potwierdzone wyrokiem w sprawie C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle* przeciwko Komisji z 2012 r., dotychczas nieopublikowany.

<sup>(34)</sup> Zob. wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 106.

<sup>(35)</sup> Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 102 i następane.

- (203) Zgodnie z orzecznictwem należy także stwierdzić, że na potrzeby badania działalności operatora portu lotniczego w kontekście publicznego finansowania środków w zakresie rozbudowy infrastruktury działalności polegającej na budowie lub rozbudowie infrastruktury nie należy oddzielać od działalności w zakresie późniejszej jej eksploatacji <sup>(36)</sup>.
- (204) Ponadto w wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd orzekł, że: „Pasy startowe są bowiem zasadniczymi elementami umożliwiającymi operatorowi portu lotniczego prowadzenie jego działalności gospodarczej. Budowa pasów startowych pozwala zatem na wykonywanie w porcie lotniczym podstawowej działalności gospodarczej, do której prowadzenia on służy, bądź – gdy chodzi o budowę dodatkowego pasa lub rozbudowę istniejącego – rozwój tej działalności”.
- (205) W świetle orzecznictwa cytowanego w motywach 196 i 204 Komisja zauważa, że infrastruktura będąca przedmiotem niniejszej decyzji będzie bezpośrednio eksploatowana na zasadach komercyjnych przez FLH, operatora portu lotniczego, albo będzie pośrednio wspierała i umożliwiała komercyjną eksploatację przedmiotowego portu lotniczego jako całości.
- (206) W tym względzie Komisja odnotowuje, że zgodnie z niemieckim prawem, w szczególności [...], operator portu lotniczego ustala opłaty i przekazuje je Federalnemu Ministerstwu Transportu do zatwierdzenia. Komisja zauważa, że operatorzy portów lotniczych ustalają opłaty lotniskowe w ramach ograniczeń regulacyjnych w celu uniknięcia jakiegokolwiek nieuzasadnionej dyskryminacji wśród użytkowników portu lotniczego i ewentualnego nadużycia pozycji dominującej przez operatora portu lotniczego. Komisja uznaje jednak, że powyższe nie wyklucza uwzględniania przez operatorów portów lotniczych koniecznych inwestycji i ich kosztów przy ustalaniu poziomu opłat lotniskowych. Potwierdzają to w szczególności wymogi określone w [...] i [...] [...].
- (207) Komisja zauważa dalej, że budowa i rozwój infrastruktury będącej przedmiotem niniejszej decyzji umożliwi FLH jako operatorowi portu lotniczego Lipsk/Halle zwiększenie jego zdolności operacyjnych i skali działalności gospodarczej. FLH, operator portu lotniczego, świadczy usługi lotnicze za wynagrodzeniem wynikającym w szczególności z opłat lotniskowych, ale również z innych przychodów związanych z eksploatacją infrastruktury i świadczeniem usług pomocniczych, takich jak np. wynajem hangarów, co należy uznać za wynagrodzenie z tytułu świadczonych usług.
- (208) Komisja uznaje zatem, że infrastruktura będąca przedmiotem niniejszej decyzji jest infrastrukturą wykorzystywaną do celów komercyjnych. Dlatego też FLH jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

#### 6.1.2. Działalność objęta zakresem polityki publicznej

- (209) Nie każdy jednak rodzaj działalności wykonywanej przez port lotniczy ma charakter gospodarczy <sup>(37)</sup>. Ponieważ sklasyfikowanie podmiotu jako przedsiębiorstwa zawsze zależy od konkretnej działalności, konieczne jest dokonanie rozróżnienia rodzajów działalności danego portu lotniczego i ustalenie, w jakim stopniu mają one charakter gospodarczy. Jeżeli dany port lotniczy prowadzi zarówno działalność gospodarczą, jak i działalność pozagospodarczą, uznaje się go za przedsiębiorstwo jedynie w odniesieniu do jego działalności gospodarczej.
- (210) Trybunał orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa <sup>(38)</sup>. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym <sup>(39)</sup>.

<sup>(36)</sup> Sprawa C-205/03P FENIN przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2006, s. I-6295, pkt 88; i wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 95.

<sup>(37)</sup> Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 98.

<sup>(38)</sup> Sprawa C-118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1987, s. 2599, pkt 7 i 8; oraz sprawa C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Rec. 1988, Rec. 2479, pkt 18.

<sup>(39)</sup> Zob. w szczególności sprawa C-364/92 SAT/Eurocontrol, Rec. 1994, s. I-43, pkt 30; i sprawa C-113/07 P Selex Sistemi Integrati przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2009, s. I-2207, pkt 71.

- (211) Finansowanie publiczne tego rodzaju działalności pozagospodarczej nie stanowi pomocy państwa, ale powinno być ściśle ograniczone do rekompensowania kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i nie można go wykorzystywać w odniesieniu do innych rodzajów działalności<sup>(40)</sup>. Każda ewentualna nadwyżka rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych w związku z działalnością pozagospodarczą przyznana przez organy publiczne może stanowić pomoc państwa. Ponadto jeżeli oprócz prowadzenia działalności gospodarczej port lotniczy prowadzi działalność pozagospodarczą, niezbędne jest oddzielne księgowanie kosztów w celu uniknięcia jakiegokolwiek przenoszenia funduszy publicznych z działalności pozagospodarczej na działalność gospodarczą.
- (212) Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej<sup>(41)</sup>. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem na mocy danego porządku prawnego jest to, że jedne cywilne porty lotnicze muszą ponosić pewne koszty nieodłącznie związane ze swoją działalnością, a inne cywilne porty lotnicze nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie porty mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli koszty te dotyczą działalności, którą na ogół uznaje się za działalność pozagospodarczą.
- (213) W świetle motywów 209 i 212 Komisja musi zatem zbadać charakter środków infrastrukturalnych realizowanych w porcie lotniczym Lipsk/Halle, będących przedmiotem niniejszej decyzji.
- (214) Niemcy twierdziły, że zgłoszone środki M1–M11 dotyczą działalności wchodzącej w zakres polityki publicznej i że finansowanie tej działalności jest ściśle ograniczone do zakresu kosztów koniecznych do realizacji tych środków. Niemcy były zatem zdania, że koszty te nie wchodzą w zakres zasad pomocy państwa. W tym względzie Niemcy utrzymywały, że środki M1–M11 wchodzą w zakres jednej z następujących kategorii:
- (i) środki chroniące lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji<sup>(42)</sup>, które podlegają niemieckiej *Luftsi-cherheitsgesetz* (ustawa o bezpieczeństwie lotniczym, „LuftSiG”), w szczególności z jej § 8;
  - (ii) środki odnoszące się do bezpieczeństwa operacyjnego podlegające § 45 *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (rozporządzenie dotyczące udzielania zezwoleń w ruchu lotniczym „LuftVZO”); lub
  - (iii) środki związane z ochroną osób trzecich przed ryzykiem operacyjnym wiążącym się z transportem lotniczym (takim jak zagrożenie hałasem).
- (215) Jeżeli chodzi o środki związane z bezpieczeństwem operacyjnym, Komisja uważa, że zapewnianie bezpiecznych operacji w porcie lotniczym stanowi zwykły element działalności gospodarczej związanej z eksploatacją portu lotniczego<sup>(43)</sup>. W tym kontekście należy zauważyć, że nie można również uznać, iż koszty związane z wymogami i normami regulacyjnymi wchodzą w zakres polityki publicznej. Na podstawie bardziej szczegółowego przeglądu dotyczącego poszczególnych działań i kosztów Komisja stwierdza, że środki mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji w portach lotniczych nie stanowią działań wchodzących w zakres polityki publicznej. Każde przedsiębiorstwo, które chce być operatorem na danym rynku, musi zapewnić bezpieczeństwo instalacji (w przypadku portów lotniczych takimi instalacjami są na przykład pasy startowe, drogi kołowania i płyty postojowe) i zgodność z normami regulacyjnymi.
- (216) Jeżeli chodzi o pasy startowe, drogi kołowania i płyty postojowe, Komisja uznaje, że są one zasadniczymi elementami umożliwiającymi operatorowi portu lotniczego prowadzenie jego działalności gospodarczej. Budowa pasów startowych, dróg kołowania i płyt postojowych umożliwia zatem operatorowi portu lotniczego wykonywanie swojej podstawowej działalności gospodarczej.
- (217) W odniesieniu do środków objętych § 8 LuftSiG, kontrola ruchu lotniczego, świadczenie usług meteorologicznych i działania straży pożarnej mogą zasadniczo być uznane za działania wchodzące w zakres polityki publicznej.

<sup>(40)</sup> Sprawa C-343/95 *Cali & Figli przeciwko Servizi ecologici porto di Genova*, Rec. 1997, s. I-1547. Decyzja Komisji N 309/02 z dnia 19 marca 2003 r., *Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.* (Dz.U. C 148 z 25.6.2003, s. 7). Decyzja Komisji N 438/02 z dnia 16 października 2002 r., *Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej* (Dz.U. C 284 z 21.11.2002, s. 2).

<sup>(41)</sup> Zob. m.in. sprawa C-172/03 *Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck*, Zb.Orz. 2005, s. I-01627, pkt 36, oraz orzecznictwo cytowane w tym wyroku.

<sup>(42)</sup> Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającym wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1).

<sup>(43)</sup> Decyzja Komisji z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.35847 (2012/N) – Republika Czeska – Port lotniczy Ostrawa, motyw 16, dotychczas nieopublikowana w Dz.U.

- (218) Jeżeli chodzi o obowiązujące ramy prawne, Niemcy stwierdziły, że w odniesieniu do straży pożarnej nie istnieją żadne przepisy prawne wyraźnie obciążające operatora portu lotniczego kosztami straży pożarnej. Ponadto Komisja zauważa, że zwrot kosztów straży pożarnej wchodzi w zakres kompetencji prawnych krajów związkowych i że koszty te pokrywają zwykle właściwe władze regionalne. Zwrot tych kosztów ogranicza się do zakresu koniecznego do pokrycia tych kosztów.
- (219) W odniesieniu do kontroli ruchu lotniczego i świadczenia usług meteorologicznych Komisja zauważa, że art. § 27d i § 27f LuftVG stanowią, że w przypadku szeregu określonych portów lotniczych koszty związane z § 27c LuftVG pokrywa państwo. Porty lotnicze kwalifikują się do pokrycia kosztów jako „uznane porty lotnicze” zgodnie z § 27d i § 27f LuftVG, jeżeli Federalne Ministerstwo Transportu uznało konieczność ze względów bezpieczeństwa i ze względów związanych z polityką transportową<sup>(44)</sup>. Niemieckie porty lotnicze, które nie zostały uznane, nie kwalifikują się do pokrycia kosztów zgodnie z § 27d i § 27f LuftVG i w związku z tym muszą z zasady ponosić koszty związane ze środkami określonymi w § 27c LuftVG we własnym zakresie. Koszty te są nieodłącznie związane z eksploatacją portów lotniczych. Ponieważ tylko niektóre porty lotnicze muszą ponosić te koszty we własnym zakresie, te porty, na których nie spoczywa taki obowiązek, mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli można uznać, że kontrola i środki bezpieczeństwa lotniczego oraz świadczenie usług meteorologicznych mają charakter pozagospodarczy. Port lotniczy Lipsk/Halle został uznany za taki port lotniczy, w związku z czym kwalifikuje się do pokrycia kosztów zgodnie z § 27d i § 27f LuftVG. Inne porty lotnicze muszą ponosić te koszty we własnym zakresie. W związku z powyższym pokrywanie kosztów portu lotniczego Lipsk/Halle związanych z kontrolą lotniczą i środkami bezpieczeństwa oraz świadczeniem usług meteorologicznych zgodnie z § 27d i § 27f LuftVG przynosi portowi lotniczemu Lipsk/Halle korzyść.
- (220) Jeżeli chodzi o środki objęte § 8 LuftSiG, wydaje się, że Niemcy uważają, iż wszystkie koszty związane ze środkami, o których mowa w tym paragrafie, mogą ponosić właściwe organy publiczne. Komisja zauważa jednak, że zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG zwrot może obejmować wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia działań określonych w § 5 LuftSiG. Wszystkie inne koszty musi pokrywać operator portu lotniczego. W związku z powyższym w zakresie, w jakim publiczne finansowanie przyznane spółce FLH zwolniło więc to przedsiębiorstwo z poniesienia kosztów, które musiało ponosić zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG, wspomniane finansowanie publiczne nie jest wyłączone z kontroli na podstawie unijnych zasad pomocy państwa. W każdym razie niezależnie od klasyfikacji prawnej tych kosztów jako wchodzących lub niewchodzących w zakres polityki publicznej, wykazano, że koszty te musi ponosić operator portu lotniczego zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi. W związku z tym gdyby państwo miało pokrywać te koszty, operator portu lotniczego byłby zwolniony z kosztu, który w normalnych okolicznościach musiałby ponieść.
- (221) W świetle ustaleń określonych w motywach 215 i 220 Komisja uznaje za stosowne wyciągnięcie bardziej szczegółowych wniosków dotyczących kosztów inwestycji rzekomo wchodzących w zakres polityki publicznej.

*M1 – Nabycie gruntów, przemieszczenie, redukcja hałasu i powiązane planowanie ochrony krajobrazowej, M2 – Obiekt do testowania silników i M10 – Dodatkowa redukcja hałasu*

- (222) Niemcy stwierdziły, że środki M1, M2 i M10 wchodzą w zakres polityki publicznej, ponieważ mają na celu ochronę osób trzecich przed ryzykiem operacyjnym wiążącym się z transportem lotniczym, taką jak ochrona właścicieli domów i środowiska przed skutkami zagrożenia hałasem.
- (223) Komisja uznaje, że koszty związane ze środkami M1, M2 i M10 stanowią zwykłe koszty, jakie przedsiębiorstwo musiałoby ponieść w celu zbudowania instalacji zgodnych z określonymi standardami regulacyjnymi. Ponadto nie można oddzielać tych środków od działalności gospodarczej przedmiotowego portu lotniczego. Ilustruje to w szczególności fakt, że bez tych środków przedmiotowy port lotniczy nie mógłby obsługiwać lotów nocnych ani ukierunkowywać swojej działalności w szczególności na lotniczy transport towarowy w nawiązaniu do decyzji zatwierdzającej plany budowy południowego pasa startowego w porcie lotniczym Lipsk/Halle i strategii rozbudowy.
- (224) W związku z tym Komisja stwierdza, że środków M1, M2 i M10 nie można uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej.

<sup>(44)</sup> § 27d ust. 1 LuftVG: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt”.



M3 (droga kołowania i wiadukt na drodze kołowania E7), M4 (przedłużenie północnego pasa startowego (koszty planowania)), M5 (przygotowanie terenu pod budowę drogi kołowania Victor), M6 (równoległa droga kołowania Victor), M12 (procedura zatwierdzenia planów rozbudowy w części południowej (pasa startowego i płyty postojowej)), M13 (rozbudowa północnej płyty postojowej), M14 (rozbudowa wschodniej płyty postojowej), M15 (dostosowanie infrastruktury) oraz M16 (dodatkowe środki infrastrukturalne, takie jak rozbudowa hangarów w strefie północnej i budowa nowego terminalu lotniczego i hangaru dla małych statków powietrznych)

- (225) W omawianym przypadku przewiduje się, że rozbudowa pasa startowego zapewni możliwość startu samolotu transportowego o dużej maksymalnej masie startowej bez nakładania jakichkolwiek ograniczeń dotyczących ładunku handlowego, natomiast rozbudowa płyty postojowej powinna zapewnić lepszy rozkład operacji lotniczych. Ponadto jeżeli chodzi o drogi kołowania, Komisja zauważa, że w porcie lotniczym drogi kołowania łączą pasy startowe z płytami postojowymi, hangarami, terminalami i innymi obiektami. Dzięki tym połączeniom statek powietrzny może zwolnić pas startowy, pozwalając innemu statkowi powietrznemu wylądować lub wystartować. Drogi kołowania i wiadukty na drodze kołowania są więc nieodłącznie związane z pasami startowymi, za których użytkowanie operator portu lotniczego otrzymuje opłaty. Ponadto informacje przekazane przez Niemcy potwierdzają, że wdrożenie tych środków jest niezbędne, biorąc pod uwagę wielkość i natężenie ruchu. Gdyby prace budowlane nie zostały zrealizowane, port lotniczy nie skorzystałby z oczekiwanego wzrostu natężenia ruchu bądź też bieżące poziomy natężenia ruchu wymagałyby zmniejszenia w celu zapewnienia bezpiecznej obsługi statków powietrznych. Komisja uznaje, że nie stoi to w sprzeczności z faktem, że w przypadku ograniczonej wielkości ruchu lotniczego można bezpiecznie korzystać jedynie z określonej liczby dróg kołowania i wiaduktów na drodze kołowania.
- (226) W tym względzie Komisja przypomina, że pasy startowe, drogi kołowania i płyty postojowe są zasadniczymi elementami umożliwiającymi operatorowi portu lotniczego prowadzenie jego działalności gospodarczej. Budowa pasów startowych, dróg kołowania i płyt postojowych umożliwia zatem operatorowi portu lotniczego wykonywanie jego podstawowej działalności gospodarczej i nie można jej od takiej działalności oddzielać.
- (227) Komisja zauważa, że operator portu lotniczego realizuje środki M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 i M16 na zasadach komercyjnych. Środki te stanowią zatem infrastrukturę wykorzystywaną do celów komercyjnych i nie można uznać, że wchodzi one w zakres polityki publicznej.

*M11 – Zagospodarowanie terenu w południowo-wschodniej strefie etap I*

- (228) Komisja zauważa, że środek M11 wiąże się z wyposażeniem istniejących budynków w instalację elektryczną i wodociągową, instalację odprowadzającą ścieki i wody opadowe oraz dodatkowe środki redukcji hałasu.
- (229) W świetle oceny przeprowadzonej w motywach 215 i 220 środki te nie dotyczą działań, które zazwyczaj wchodzi w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej. Przyczyniają się one raczej do modernizacji infrastruktury wykorzystywanej do celów komercyjnych, a co za tym idzie wiąże się z działalnością gospodarczą i w związku z tym nie można ich uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej.

*M5 (nowy budynek straży pożarnej) i M9 (sprzęt gaśniczy)*

- (230) W odniesieniu do budynku straży pożarnej i sprzętu gaśniczego, jak określono w motywie 218, taką działalność można ogólnie uznać za wchodzącą w zakres polityki publicznej.
- (231) Jeżeli chodzi o ramy prawne, Niemcy stwierdziły, że w odniesieniu do budynku straży pożarnej i sprzętu gaśniczego nie istnieją żadne przepisy prawne bezwzględnie obciążające operatora portu lotniczego kosztami straży pożarnej. Ponadto Komisja zauważa, że zwrot kosztów budowy nowego budynku straży pożarnej i zakupu sprzętu gaśniczego wchodzi w zakres kompetencji prawnych krajów związkowych i że koszty te pokrywają zwykle właściwe władze regionalne zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Niemcy. Zwrot tych kosztów ogranicza się do zakresu koniecznego do pokrycia tych kosztów.
- (232) W związku z powyższym koszty związane z budową nowego budynku straży pożarnej i zakupu sprzętu gaśniczego można uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej.

*M5 (wielofunkcyjny hangar) i M9.3 (sprzęt do zimowego utrzymania portu lotniczego)*

- (233) W odniesieniu do wielofunkcyjnego hangaru Niemcy twierdziły, że jego budowa wchodzi w zakres polityki publicznej, ponieważ w nagłych przypadkach będzie wykorzystywany jako schronienie. Według Niemiec koszty budowy takiego hangaru również wchodzi w zakres polityki publicznej, ponieważ obecnie jest on wykorzystywany do przechowywania sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji portu lotniczego w okresie zimowym.



- (234) W odniesieniu do budowy wielofunkcyjnego hangaru w porcie lotniczym Lipsk/Halle, Komisja zauważa, że taki budynek może być wykorzystywany do różnych celów. Ponadto, jak już stwierdzono w motywie 215, koszty sprzętu zimowego utrzymania portu lotniczego (M9.3) niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji portu lotniczego stanowią normalne koszty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej i nie można ich uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej. W związku z tym Komisja uznaje, że koszty budowy wielofunkcyjnego hangaru również nie wchodzą w zakres polityki publicznej.
- (235) Powyższe ustalenie nie wyklucza jednak, aby Niemcy mogły powierzać portom lotniczym wykonywanie szczególnych zadań wchodzących w zakres usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w sytuacjach nadzwyczajnych.

*M7 – Dodatkowe stanowiska do odladzania*

- (236) Niemcy twierdzą, że dodatkowe stanowiska do odladzania są niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i szybkiej obsługi statków powietrznych w porcie lotniczym. W opinii Niemiec rozbudowa istniejących stanowisk do odladzania jest konieczna ze względu na wzrost ruchu w porcie lotniczym w celu uniknięcia opóźnień lotów regularnych. Ponadto Niemcy podkreślają, że przychody z tytułu usług odladzania świadczonych przez port lotniczy nie pokrywają kosztów utworzenia infrastruktury.
- (237) Po pierwsze, Komisja zauważa, że to, czy działalność jest rentowna, nie ma decydującego znaczenia dla zakwalifikowania działalności jako gospodarczej<sup>(45)</sup>. Po drugie, Komisja zauważa, że usługi odladzania są świadczone na rzecz przewoźników lotniczych odpłatnie. Są to niezbędne usługi świadczone przez każdy port lotniczy w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Im więcej takich usług jest świadczonych, tym więcej statków powietrznych może wystartować z portu lotniczego, dzięki czemu port lotniczy może zwiększyć swoje przychody.
- (238) W konsekwencji Komisja uznaje, że usługi odladzania są nieodłącznie związane z wykorzystywaniem portu lotniczego do celów komercyjnych i nie można ich oddzielać od takiej działalności, a więc świadczenie takich usług należy uznać za działalność gospodarczą.

*M8 – Lotnisko dla śmigłowców*

- (239) Środek ten obejmuje utworzenie miejsca postojowego dla śmigłowców, które będzie wykorzystywane wyłącznie jako baza powietrznych służb ratunkowych
- (240) Komisja uważa, że utworzenie lotniska dla śmigłowców ułatwi ratownictwo z powietrza. W związku z tym można uznać, że zapewnienie lotniska dla śmigłowców na potrzeby służb ratunkowych wchodzi w zakres polityki publicznej. Wysokość rekompensaty musi być ściśle związana z kosztami takich usług.

*M9 – Dodatkowe środki infrastrukturalne*

- (241) Dodatkowe środki infrastrukturalne obejmują przebudowę posterunku kontrolnego I, budowę funkcjonalnego budynku bezpieczeństwa na potrzeby policji federalnej i regionalnej, służb celnych, farmy dla zwierząt oraz ogrodzenia otaczającego teren portu lotniczego (wyposażonego min. w urządzenia dozoru w postaci kamer cyfrowych i czujniki ruchu). Według Niemiec środki te są niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji i w związku z tym wchodzą w zakres stosowania § 8 LuftSiG.
- (242) Jeżeli chodzi o środki objęte § 8 LuftSiG, wydaje się, że Niemcy uważają, iż wszystkie koszty związane ze środkami, o których mowa w tym paragrafie, mogą ponosić właściwe organy publiczne. Komisja zauważa jednak, że zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG zwrot może obejmować wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia działań określonych w § 5 LuftSiG. Wszystkie inne koszty musi pokrywać operator portu lotniczego. W związku z powyższym w zakresie, w jakim publiczne finansowanie przyznane spółce FLH zwalnia więc to przedsiębiorstwo z poniesienia kosztów, które musiało ponosić zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG, wspomniane finansowanie publiczne nie jest wyłączone z kontroli na podstawie unijnych zasad pomocy państwa.
- (243) W odniesieniu do kosztów związanych z użytkowaniem funkcjonalnego budynku bezpieczeństwa przez niemieckie służby meteorologiczne Komisja zauważa, że zgodnie z § 27f LuftVG w przypadku szeregu określonych portów lotniczych koszty związane z § 27c LuftVG pokrywa państwo. Porty lotnicze kwalifikują się do pokrycia kosztów jako „uznane porty lotnicze” zgodnie z § 27f LuftVG, jeżeli Federalne Ministerstwo Transportu uznało konieczność ze względów bezpieczeństwa i ze względów związanych z polityką transportową. Niemieckie porty lotnicze, które nie zostały uznane, nie kwalifikują się do pokrycia kosztów zgodnie z § 27f LuftVG i w związku z tym muszą z zasady ponosić koszty związane ze środkami określonymi w § 27c LuftVG we własnym zakresie. Koszty te są nieodłącznie związane z eksploatacją portów lotniczych. Ponieważ tylko niektóre porty

<sup>(45)</sup> Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 115.

lotnicze muszą ponosić te koszty we własnym zakresie, te porty, na których nie spoczywa taki obowiązek, mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli można uznać, że działalność niemieckich służb meteorologicznych ma charakter pozagospodarczy. Port lotniczy Lipsk/Halle został uznany za taki port lotniczy, w związku z czym kwalifikuje się do pokrycia kosztów zgodnie z § 27f LuftVG. Inne porty lotnicze muszą ponosić te koszty we własnym zakresie. W związku z powyższym pokrywanie kosztów portu lotniczego Lipsk/Halle związanych ze świadczeniem usług meteorologicznych zgodnie z § 27f LuftVG przynosi portowi lotniczemu Lipsk/Halle korzyść.

### 6.1.3. Wniosek

- (244) W świetle ustaleń przedstawionych w sekcji 6.1.1 spółka FLH jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (245) W odniesieniu do ustaleń przedstawionych w sekcji 6.1.2 finansowania następujących środków nie można uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej: M1 – nabycie gruntów, przemieszczenie, redukcja hałasu i powiązane planowanie ochrony krajobrazowej, M2 – obiekt do testowania silników, M3 – droga kołowania i wiadukt na drodze kołowania E7, M4 – przedłużenie północnego pasa startowego (koszty planowania), M5 – przygotowanie terenu pod budowę drogi kołowania Victor, M5 – wielofunkcyjny hangar, M6 – równoległa droga kołowania Victor, M7 – dodatkowe stanowiska do odladania, M9.3 – sprzęt zimowego utrzymania portu lotniczego, M10 – dodatkowa redukcja hałasu, M11 – zagospodarowanie części lądowej w południowo-wschodniej strefie – etap I, M12 – procedura zatwierdzenia planów rozbudowy w części południowej (pasa startowego i płyty postojowej), M13 – rozbudowa północnej płyty postojowej, M14 – rozbudowa wschodniej płyty postojowej, M15 – dostosowanie infrastruktury, oraz M16 – dodatkowe środki infrastrukturalne, takie jak rozbudowa hangarów w strefie północnej i budowa nowego terminalu lotniczego i hangaru dla małych statków powietrznych. Finansowanie tych działań umożliwia operatorowi portu lotniczego prowadzenie jego podstawowej działalności gospodarczej i nie można go od tej działalności oddzielać.
- (246) W odniesieniu do środków: M5 – nowy budynek straży pożarnej, M9 – sprzęt gaśniczy i M8 – lotnisko dla śmigłowców Komisja stwierdza, że środki te można uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej (zob. sekcja 6.1.2).
- (247) W odniesieniu do środka M9 – dodatkowe środki infrastrukturalne obejmujące przebudowę posterunku kontrolnego I, budowę funkcjonalnego budynku bezpieczeństwa na potrzeby policji federalnej i regionalnej, służb celnych, farmy dla zwierząt oraz ogrodzenia otaczającego teren portu lotniczego (wyposażonego min. w urządzenia dozoru w postaci kamer cyfrowych i czujniki ruchu) Komisja stwierdza, że działania te mogą wchodzić w zakres polityki publicznej. W zakresie, w jakim środki te są objęte § 8 ust. 3 LuftSiG, zgodnie z przywołanym przepisem prawa niemieckiego zwrot może obejmować jednak wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia działań określonych w § 5 LuftSiG. Wszystkie inne koszty musi pokrywać operator portu lotniczego. W związku z powyższym w zakresie, w jakim publiczne finansowanie przyznane spółce FLH zwalnia więc to przedsiębiorstwo z poniesienia kosztów, które musiało ponosić zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG, wspomniane finansowanie publiczne nie jest wyłączone z kontroli na podstawie unijnych zasad pomocy państwa.
- (248) W odniesieniu do kosztów związanych z użytkowaniem funkcjonalnego budynku bezpieczeństwa przez niemieckie służby meteorologiczne (w związku ze środkiem M9) Komisja uznaje, że z powodów przedstawionych w motywie 243 pokrywanie kosztów portu lotniczego Lipsk/Halle związanych ze świadczeniem usług meteorologicznych zgodnie z § 27f LuftVG przynosi portowi lotniczemu Lipsk/Halle korzyść, nawet jeżeli świadczenie usług meteorologicznych można uznać za mające charakter pozagospodarczy.

## 6.2. CHARAKTER POMOCOWY POŻYCZEK OD UDZIAŁOWCÓW NA RZECZ SPÓŁKI FLH

### 6.2.1. Związek między pożyczkami od udziałowców a zastrzykami kapitałowymi

- (249) Przed dokonaniem oceny, czy pożyczki od udziałowców na rzecz FLH stanowią pomoc państwa, konieczne jest ustalenie, czy pożyczki od udziałowców i zastrzyki kapitałowe należy uznać za oddzielne środki, czy za jeden środek.
- (250) Z dowodów wynika, że decyzje dotyczące obu operacji zostały podjęte w tym samym czasie w ramach szerszego planu finansowania poprawy infrastruktury portu lotniczego oraz że udziałowcy spółki FLH mieli zamiar przekształcenia zaciągniętych pożyczek w kapitał własny. Niemcy oświadczyły jednak, że zastrzyków kapitałowych nie przyznano nieodwołalnie i że FLH nie posiada bezpośrednich uprawnień do podwyższenia kapitału.
- (251) W tych okolicznościach Komisja uznaje, że pożyczki od udziałowców i zastrzyki kapitałowe można uznać za oddzielne środki.

### 6.2.2. Korzyść gospodarcza

- (252) Aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwo uzyskało korzyść gospodarczą dzięki pożyczce udzielonej na warunkach preferencyjnych, Komisja stosuje „zasadę kredytodawcy gospodarki rynkowej”. Zgodnie z tą zasadą kapitał udostępniony przedsiębiorstwu przez państwo w sposób bezpośredni lub pośredni w okolicznościach, które odpowiadają normalnym warunkom rynkowym, nie powinien kwalifikować się jako pomoc państwa <sup>(46)</sup>.
- (253) W przedmiotowym przypadku, Komisja musi ocenić, czy warunki pożyczek od udziałowców (zob. tabela 3) udzielonych spółce FLH przynoszą jej korzyść gospodarczą, której przedsiębiorstwo będące beneficjentem nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.
- (254) W opinii Niemiec „zasada kredytodawcy gospodarki rynkowej” była w pełni przestrzegana, ponieważ pożyczek od udziałowców udzielono na warunkach rynkowych. W celu uzasadnienia warunków udzielenia przedmiotowych pożyczek Niemcy dokonują porównania warunków udzielenia pożyczek od udziałowców z warunkami proponowanymi przez inne banki (zob. argumenty przedstawione w sekcjach 3.3.1 i 3.3.2).
- (255) Zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną oraz w celu określenia, czy finansowanie będące przedmiotem oceny zostało przyznane na preferencyjnych warunkach, Komisja może – wobec braku innych wskaźników zastępczych – porównać stopę procentową danej pożyczki ze stopą referencyjną Komisji. Stopę referencyjną Komisji określa się zgodnie z metodyką przedstawioną w komunikacie w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r.
- (256) W komunikacie w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r. określono metodę ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych, które stosuje się zastępczo dla stopy rynkowej. Ponieważ jednak stopa referencyjna Komisji jest jedynie wskaźnikiem zastępczym, jeżeli w szczególnym przypadku Komisja dysponuje innymi wskaźnikami stopy procentowej, którą pożyczkobiorca mógłby uzyskać na rynku, może ona przeprowadzić swoją ocenę w oparciu o te wskaźniki.

#### *Rating kredytowy spółki FLH*

- (257) Aby móc ocenić warunki pożyczek od udziałowców, Komisja w pierwszej kolejności musi dokonać oceny zdolności kredytowej FLH.
- (258) Spółka FLH nie została oceniona przez agencję ratingową. Niemcy argumentują jednak, że ze względu na umowy o pokrycie strat zawarte między FLH a MFAG należy wziąć pod uwagę rating kredytowy spółek dominujących.
- (259) Komisja zauważa, że zgodnie z prawem niemieckim FLH i MFAG ponoszą odpowiedzialność za wszelkie pożyczki zaciągnięte przez FLH w czasie obowiązywania umowy o pokrycie strat, nawet jeżeli umowa zostanie później unieważniona.
- (260) Na tej podstawie Komisja jest zdania, że za rating kredytowy FLH należy uznać przynajmniej rating kredytowy jej spółki dominującej, tj. MFAG.
- (261) Spółka MFAG również nie została oceniona przez publiczne agencje ratingowe. Niemcy przedstawiły jednak pewne wewnętrzne ratingi kredytowe MFAG, które zestawiono w tabeli 4.
- (262) W świetle motywów 257–261 Komisja uznaje, że FLH posiadała co najmniej niższy rating kredytowy niż MFAG, tj. [...] według skali ratingowej agencji Standard & Poor's w 2006 r. i [...] według skali ratingowej agencji Standard & Poor's w latach 2007–2012.

#### *Strata z tytułu niewykonania zobowiązania (lub poziom zabezpieczenia):*

- (263) Jeżeli można uznać, że poziom zabezpieczenia przedmiotowych pożyczek od udziałowców był wysoki, w takich przypadkach zgodnie z praktyką rynkową zaleca się zwiększenie ratingu przedmiotowego instrumentu dłużnego („ratingu emisji”) o jeden stopień w porównaniu z ratingiem emitenta <sup>(47)</sup>. W związku z powyższym Komisja musi określić stratę z tytułu niewykonania zobowiązania <sup>(48)</sup> („LGD”) w odniesieniu do przedmiotowych pożyczek od udziałowców.

<sup>(46)</sup> Komunikat Komisji do państw członkowskich – Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu EWG oraz art. 5 dyrektywy Komisji 80/723/EWG w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych w sektorze wytwórczym (Dz.U. C 307 z 13.11.1993, s. 3, pkt 11). Komunikat ten dotyczy sektora wytwórczego, ale ma zastosowanie do innych sektorów gospodarki. Zob. również sprawa T-16/96 Cityflyer, Rec. 1998, s. II-757, pkt 51.

<sup>(47)</sup> Zob. np. Moody's, *Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers* (luty 2007 r.).

<sup>(48)</sup> Poziom zabezpieczeni można zmierzyć jako stratę z tytułu niewykonania zobowiązania (LGD), która oznacza przewidywaną stratę wyrażoną jako wartość procentowa ekspozycji dłużnika na ryzyko, z uwzględnieniem wartości odzyskiwalnej z zabezpieczenia i masy upadłościowej; w konsekwencji LGD jest odwrotnie proporcjonalne do wartości zabezpieczeń.

- (264) Ponieważ przedmiotowe pożyczki miały służyć wyłącznie jako krótkoterminowy instrument finansowania pomostowego, nie były zabezpieczone. Niemcy argumentują jednak, że poziom LGD powinien być co najmniej niższy niż 30 %, ponieważ wartość aktywów FLH ([...] mln EUR w 2010 r.), które nie posłużyły jako zabezpieczenie, przekracza wartość zobowiązań ([...] mln EUR w 2010 r.).
- (265) W tym względzie Komisja zauważa, że wartość księgowa aktywów jest niewystarczająca, by umożliwić oszacowanie wartości likwidacyjnej w przypadku niewypłacalności lub upadłości portu lotniczego. W dokumencie opublikowanym przez Bazylejski Komitet Nadzoru Bankowego w czerwcu 2006 r. zalecono, aby uznawać, że poziom LGD dla należności uprzywilejowanych od przedsiębiorstw niezabezpieczonych uznanym zabezpieczeniem wynosi około 45 %<sup>(49)</sup>. W związku z tym zgodnie z komunikatem w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r. poziom zabezpieczenia przedmiotowych pożyczek od udziałowców jest „standardowy”, a związany z nimi poziom LGD zawiera się w średnim przedziale (30 % < LGD < 60 %).
- (266) Komisja uznaje zatem, że poziom zabezpieczenia nie jest wystarczający, by umożliwić zwiększenie ratingu kredytowego spółki o jeden stopień.

*Analiza porównawcza warunków pożyczek od udziałowców udzielonych FLH w odniesieniu do rynkowych wskaźników zastępczych w oparciu o spready swapu ryzyka kredytowego (spready CDS):*

- (267) Aby ocenić, czy pożyczki od udziałowców udzielone spółce FLH były zgodne z warunkami rynkowymi, Komisja przeprowadziła analizę porównawczą w odniesieniu do wskaźników zastępczych w oparciu o spready swapu ryzyka kredytowego (spready CDS).
- (268) Zgodnie z metodyką, na której opiera się komunikat w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r., Komisja jest zdania, że stopy procentowe pożyczek można uznać za zgodne z warunkami rynkowymi, w przypadku gdy pożyczki są wyceniane według stopy co najmniej równej stopie referencyjnej określonej za pomocą następującego wzoru:

Stopa referencyjna = stopa bazowa + margines ryzyka + opłata

- (269) Stopa bazowa odzwierciedla koszt, jaki ponoszą banki z tytułu zapewnienia płynności (koszt finansowania). W przypadku finansowania o stałej stopie procentowej (tj. stopa procentowa jest stała przez cały okres spłaty pożyczki) właściwe jest określenie stopy bazowej w oparciu o stopy swap<sup>(50)</sup> przy uwzględnieniu terminu zapadalności oraz waluty odpowiadających terminowi zapadalności oraz walucie długu. Margines ryzyka kompensuje pożyczkodawcy ryzyko związane z finansowaniem określonego długu, a w szczególności ryzyko kredytowe. Margines ryzyka można określić na podstawie właściwej próby spreadów CDS<sup>(51)</sup> odnoszących się do podmiotów referencyjnych (np. obligacji spółek) o ratingach zbliżonych do ratingów pożyczek udzielonych FLH. Ponadto słuszne wydaje dodanie 10–20 punktów bazowych jako wartości przybliżonej opłat bankowych, które zwykle muszą uiszczać przedsiębiorstwa<sup>(52)</sup>.
- (270) Komisja uznaje, że oceniane środki finansowania nie mają charakteru typowej pożyczki. Do celów bieżącej oceny przyjmuje się, że pożyczki są udzielane w formie odnawialnego instrumentu kredytowego, który jest odnawialny co roku na nowych warunkach oprocentowania. W związku z tym przyjmuje się, że termin zapadalności wynosi jeden rok.
- (271) Pożyczek udzielono w oparciu o zmienną stopę procentową z uwzględnieniem jednorocznej stopy EURIBOR jako stopy referencyjnej. Oceny marginesu ryzyka można dokonać na podstawie próby spreadów CDS odnoszących się do każdego odpowiedniego momentu. W tabeli 7 zestawiono liczbę obserwacji (spółek ze wszystkich sektorów posiadających taki sam rating kredytowy jak FLH, z wyłączeniem instytucji finansowych i rządu) oraz odpowiadające im spready CDS.

<sup>(49)</sup> Dokument Międzynarodowa konwergencja pomiaru kapitału i standardów dotyczących funduszy własnych, opublikowany przez Bazylejski Komitet Nadzoru Bankowego w czerwcu 2006 r.

<sup>(50)</sup> Stopa swap jest stopą dla instrumentów o dłuższym terminie wymagalności odpowiadającą międzybankowej oferowanej stopie referencyjnej (stopie IBOR). Jest ona wykorzystywana na rynkach finansowych jako stopa odniesienia przy ustalaniu stopy finansowania.

<sup>(51)</sup> Swap ryzyka kredytowego (CDS) jest umową dotyczącą (zbywalnego) kredytowego instrumentu pochodnego zawartą między dwoma kontrahentami, nabywcą zabezpieczenia i sprzedawcą zabezpieczenia, na mocy której zachodzi przekazanie ryzyka kredytowego na rzecz podstawowego podmiotu referencyjnego z nabywcy zabezpieczenia na sprzedawcę zabezpieczenia. Nabywca zabezpieczenia płaci sprzedawcy zabezpieczenia wynagrodzenie w każdym okresie aż do terminu zapadalności umowy CDS lub do wystąpienia uzgodnionego wcześniej wydarzenia kredytowego u podstawowego podmiotu referencyjnego (zależnie od tego, które ze zdarzeń wystąpi jako pierwsze). Okresowe wynagrodzenie płacone przez nabywcę zabezpieczenia (wyrażone jako odsetek lub w formie punktów bazowych zabezpieczanej kwoty – wartości „nominalnej”) jest nazywane spreadem CDS. Spready CDS można stosować jako przybliżony wskaźnik zastępczy kosztu ryzyka kredytowego.

<sup>(52)</sup> Zob. np. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3) lub dane Bloomberg'a dotyczące opłat gwarancyjnych za emisję obligacji. W pozostałej części niniejszej decyzji, aby otrzymać ostrożne szacunki, zastosowano opłatę w wysokości 20 punktów bazowych.

Tabela 7

**Przegląd obserwacji spółek posiadających rating kredytowy odpowiadający ratingowi FLH**

Data	Rating kredytowy	Liczba obserwacji	Kwartył 1 (punkty bazowe)	Kwartył 2 (punkty bazowe)	Kwartył 3 (punkty bazowe)
13.12.2006	[...]	34	4	5	7
1.1.2008	[...]	4	10	12	22
1.1.2009	[...]	15	73	107	141
1.1.2010	[...]	16	16	19	24
1.1.2011	[...]	18	12	17	21
1.1.2012	[...]	21	15	20	39

- (272) Margines ryzyka stopy referencyjnej określa się na podstawie średniej ważonej spreadów CDS z drugiego kwartyła (zob. tabela 7).
- (273) W tabeli 8 przedstawiono porównanie wartości faktycznej stopy procentowej przyjętej w odniesieniu do ocenianych pożyczek od udziałowców oraz wartości stopy referencyjnej.

Tabela 8

**Przegląd porównawczy faktycznej stopy procentowej FLH i stopy referencyjnej FLH**

Data	Faktyczna stopa procentowa (%)				Referencyjna stopa procentowa (%)			
	Stopa bazowa	Margines ryzyka	Oplata	Suma	Stopa bazowa	Margines ryzyka	Oplata	Suma
13.12.2006	3,90	[...]	0	[...]	3,90	[...]	[...]	[...]
1.1.2008	4,73	[...]	0	[...]	4,73	[...]	[...]	[...]
1.1.2009	3,03	[...]	0	[...]	3,03	[...]	[...]	[...]
1.1.2010	1,25	[...]	0	[...]	1,25	[...]	[...]	[...]
1.1.2011	1,50	[...]	0	[...]	1,50	[...]	[...]	[...]
1.1.2012	1,94	[...]	0	[...]	1,94	[...]	[...]	[...]

- (274) Zgodnie z praktyką rynkową stopa referencyjna określana na podstawie spreadów CDS musi uwzględniać opłatę bankową w wysokości około [...]punktów bazowych<sup>(53)</sup>. Aby otrzymać ostrożne szacunki, w przedmiotowym przypadku dodaje się opłatę bankową w wysokości [...] punktów bazowych.
- (275) Zdaniem Komisji wyniki przedstawione w tabeli 8 wskazują, że udzielone pożyczki były faktycznie zgodne z warunkami rynkowymi. W tym względzie Komisja zauważa, że we wszystkich latach – z wyjątkiem 2009 – faktyczna stopa procentowa FLH była wyższa od stopy referencyjnej. Niższą wartość faktycznej stopy procentowej w 2009 r. równoważą jednak wyższe wartości oprocentowania większych wolumenów pożyczek od udziałowców w latach 2010–2012.
- (276) Ponadto Komisja zauważa, że powyższe wyniki zostały również potwierdzone przez pożyczki referencyjne wymienione przez Niemcy w sekcjach 3.3.1 i 3.3.2.

**6.2.3. Wniosek**

- (277) W świetle ustaleń przedstawionych w sekcjach 6.2.1 i 6.2.2 Komisja uznaje, że pożyczki od udziałowców na rzecz FLH zostały udzielone na warunkach rynkowych, w związku z czym nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

<sup>(53)</sup> Zob. np. Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (s. 3) lub dane Bloomberg'a dotyczące opłat gwarancyjnych za emisję obligacji.



## 6.3. CHARAKTER POMOCOWY ZASTRZYKÓW KAPITAŁOWYCH NA RZECZ FLH

## 6.3.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

- (278) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków.
- (279) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień<sup>(54)</sup>. Dla celów stosowania art. 107 ust. 1 Traktatu zasoby władz lokalnych stanowią zasoby państwowe<sup>(55)</sup>.
- (280) Trybunał orzekł również, że kwestia, czy dany środek został przyznany bezpośrednio przez państwo, czy przez podmioty prywatne lub publiczne utworzone lub powołane przez państwo w celu zarządzania tym środkiem, nie wpływa na to, czy dany środek należy uznawać za pomoc państwa<sup>(56)</sup>.
- (281) W analizowanym przypadku przedmiotowe środki, tj. zastrzyki kapitałowe na rzecz FLH, zostaną przyznane częściowo z budżetu władz lokalnych (kraju związkowego Saksonia-Anhalt, kraju związkowego Saksonia oraz właściwych miast i gmin) i częściowo z funduszy przyznaných z budżetu władz krajowych, które zostaną przekazane FLH za pośrednictwem spółki MFAG pełniącej funkcję organu pośredniczącego. W tym kontekście Komisja zauważa, że fundusze przekazywane za pośrednictwem MFAG zostały przeznaczone przez władze lokalne do przekazania spółce FLH.
- (282) W związku z tym państwo sprawowało w sposób ciągły kontrolę pośrednią lub bezpośrednią nad przedmiotowymi zasobami. Komisja uznaje zatem, że odnośne środki są finansowane przy użyciu zasobów państwowych. Ponadto decyzję o przyznaniu takich zasobów państwowych można przypisać organom publicznym, ponieważ udziałowiec publiczny spółki FLH zgodził się dokonać zastrzyków kapitałowych.

## 6.3.2. Korzyść gospodarcza

- (283) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa<sup>(57)</sup>. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa<sup>(58)</sup>. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa.
- (284) Komisja przypomina dalej, że „kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa”<sup>(59)</sup>. W analizowanym przypadku, aby ustalić, czy finansowanie portu lotniczego Lipsk/Halle ze środków publicznych przyznaje spółce FLH korzyść, której nie uzyskałaby w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi porównać postępowanie organów publicznych zapewniających bezpośrednie dotacje inwestycyjne i zastrzyki kapitałowe z postępowaniem prywatnego inwestora dążącego do uzyskania rentowności w perspektywie długoterminowej<sup>(60)</sup>.
- (285) W ocenie należy pominąć wszelkie pozytywne skutki dla gospodarki regionu, w którym położony jest port lotniczy, zgodnie z wyjaśnieniem Trybunału, że właściwym pytaniem w kontekście stosowania testu prywatnego inwestora jest to, czy „w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym, względów związanych z polityką regionalną i względów sektorowych, zdecydowałby się subskrybować przedmiotowy kapitał”<sup>(61)</sup>.
- (286) W wyroku w sprawie Stardust Marine Trybunał orzekł, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy jego działania osadzić w kontekście okresu, w którym wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej”<sup>(62)</sup>.

<sup>(54)</sup> Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397.

<sup>(55)</sup> Sprawy połączone T-267/08 i T-279/08 Nord-Pas-de-Calais, Zb.Orz. 2011, s. II-1999, pkt 108.

<sup>(56)</sup> Sprawa 78/76 Steinike i Weinlig przeciwko Niemcom, Rec. 1977, s. 595, pkt 21.

<sup>(57)</sup> Sprawa C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) i in. przeciwko La Poste i in., Rec. 1996, s. I-3547, pkt 60 i sprawa C-342/96 Królestwo Hiszpanii przeciwko Komisji Europejskiej, Rec. 1999, s. I-2459, pkt 41.

<sup>(58)</sup> Sprawa 173/73 Republika Włosa przeciwko Komisji Europejskiej, Rec. 1974, s. 709, pkt 13.

<sup>(59)</sup> Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397, pkt 69.

<sup>(60)</sup> Sprawa C-305/89 Włochy przeciwko Komisji („Alfa Romeo”), Rec. 1991, s. I-1603, pkt 23; sprawa T-296/97 Alitalia przeciwko Komisji, Rec. 2000, s. II-3871, pkt 84.

<sup>(61)</sup> Sprawa C-40/85 Belgia przeciwko Komisji, Rec. 1986, s. I-2321.

<sup>(62)</sup> Sprawa Stardust Marine, pkt 71.

- (287) Ponadto w sprawie EDF Trybunał orzekł, że „[...] szacunki gospodarcze przeprowadzone po przyznaniu owej korzyści, retrospektywne stwierdzenie rzeczywistej opłacalności inwestycji zrealizowanej przez dane państwo członkowskie lub późniejsze uzasadnienie wybranego faktycznie sposobu postępowania nie mogą wystarczyć do wykazania, że to państwo członkowskie wydało – przed lub równocześnie z przyznaniem tej korzyści – taką decyzję w charakterze akcjonariusza”<sup>(63)</sup>.
- (288) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi osadzić swoją analizę w okresie, w którym podejmowano poszczególne decyzje o przekazywaniu środków publicznych na rzecz FLH. Komisja musi również oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi dysponowały właściwe władze lokalne w momencie podejmowania decyzji w sprawie przedmiotowych zastrzyków kapitałowych.
- (289) Niemcy podkreśliły również, że infrastruktura jest konieczna w celu stworzenia miejsc pracy (od portu lotniczego uzależnionych jest 5 106 miejsc pracy). Komisja zauważa jednak, że dokonując oceny zgodności z testem prywatnego inwestora, nie można brać pod uwagę względów regionalnych ani politycznych.
- (290) W tym konkretnym przypadku w odniesieniu do infrastruktury i inwestycji związanych z infrastrukturą wydaje się, że Niemcy kwestionują zastosowanie testu prywatnego inwestora.
- (291) Niemcy twierdziły, że testu prywatnego inwestora nie można stosować do infrastruktury transportowej, ponieważ w tym przypadku nie istnieją inwestorzy prywatni, z którymi można porównać inwestora publicznego. W opinii Niemiec inwestorzy prywatni nie są zainteresowani portami lotniczymi, tym bardziej w sytuacji, w której niezbędne są szeroko zakrojone inwestycje. W tym kontekście Niemcy twierdziły, że oznaczałoby to, iż inwestycje, których nie podjęliby się operatorzy prywatni, automatycznie nie są objęte zakresem stosowania zasad pomocy państwa.
- (292) Komisja nie może się zgodzić z tym argumentem Niemiec. Nie da się bowiem wykluczyć stosowania zasady prywatnego inwestora jedynie ze względu na fakt, że sektor prywatny nie jest zaangażowany w finansowanie infrastruktury portu lotniczego. Trudna sytuacja gospodarcza nie zwalnia inwestora publicznego z obowiązku podejmowania rozważnych decyzji, czyli zachowania porównywalnego z zachowaniem inwestora prywatnego w identycznej sytuacji. W tym kontekście Komisja zauważa, że w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości wyjaśniono, że inwestycja w działalność gospodarczą, której nie podjęliby się inwestorzy prywatni działający w warunkach gospodarki rynkowej, zawiera elementy pomocy państwa<sup>(64)</sup>.
- (293) Według Niemiec udziałowcy FLH, podejmując decyzję o zwiększeniu kapitału własnego portu lotniczego i przekształceniu pożyczek w kapitał własny, nie działali w taki sam sposób, jak inwestor prywatny. Komisja zauważa, że Niemcy stwierdziły, że podwyższeń kapitału dokonano bez związanego z tym biznesplanu i analizy długoterminowej rentowności.
- (294) Pomimo znacznej niepewności nierozzerwalnie związanej z projektem, np. niepewności wynikającej z długoterminowego charakteru projektu inwestycyjnego (ponad 50 lat), nigdy nie opracowano biznesplanu *ex ante* ani nie przeprowadzono analizy wrażliwości żadnego z podstawowych założeń dotyczących rentowności. Takie postępowanie nie odpowiada analizie, którą przeprowadziłby ostrożny inwestor w odniesieniu do projektu na taką skalę.
- (295) Na tej podstawie Komisja uznaje, że spółka FLH uzyskała korzyść gospodarczą dzięki zastrzykom kapitałowym dokonany na jej rzecz przez udziałowców publicznych i MFAG (w zakresie, w jakim dotacje na inwestycje nie były związane wyłącznie z działaniami wchodzącymi w zakres polityki publicznej, jak stwierdzono w sekcji 6.1.2).

### 6.3.3. Selektywność

- (296) Aby wejść w zakres art. 107 ust. 1 Traktatu, środek pomocy państwa musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym tylko te środki, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa.
- (297) W omawianym przypadku zastrzyki kapitałowe przynoszą korzyść wyłącznie spółce FLH. Środek jest zatem selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

### 6.3.4. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową

- (298) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te przedsiębiorstwa<sup>(65)</sup>. Korzyść gospodarcza uzyskana z tytułu zastrzyków kapitałowych przyznanych na rzecz operatora portu lotniczego wzmacnia jego pozycję gospodarczą, ponieważ operator portu lotniczego będzie mógł rozpocząć komercyjną działalność portu lotniczego bez ponoszenia kosztów inwestycyjnych związanych z przedmiotową działalnością.

<sup>(63)</sup> Sprawa C-124/10P Komisja Europejska przeciwko Électricité de France (EDF), z 2012 r., dotychczas nieopublikowana w Zb.Orz., pkt 85.

<sup>(64)</sup> Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 115.

<sup>(65)</sup> Sprawa T-214/95 Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

- (299) Jak wyjaśniono w sekcji 6.1.1, obsługa portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą. Konkurencja ma miejsce z jednej strony między portami lotniczymi w celu przyciągnięcia przedsiębiorstw lotniczych oraz związanego z nimi ruchu lotniczego (pasażerskiego i towarowego) i z drugiej strony między operatorami portów lotniczych, które mogą konkurować ze sobą o powierzenie im zarządzania danym portem lotniczym. Ponadto Komisja podkreśla, że w szczególności w odniesieniu do spedytorów, przedsiębiorstw lotniczych specjalizujących się w lotniczym transporcie towarowym, a także przedsiębiorstw lotniczych prowadzących przewozy pasażerskie i operatorów lotów czarterowych porty lotnicze, które nie są położone na tych samych obszarach ciężenia i które znajdują się w różnych państwach członkowskich, mogą również ze sobą konkurować o przyciągnięcie takich przedsiębiorstw lotniczych.
- (300) Sądy potwierdziły, że port lotniczy Lipsk/Halle konkuruje z portami lotniczymi w innych państwach członkowskich, w szczególności z portem lotniczym w Brukseli (Belgia) i z portem lotniczym Vatry (Francja), zwłaszcza w zakresie lotów towarowych<sup>(66)</sup>. Ponadto port lotniczy Lipsk/Halle obecnie obsługuje około 890 000 ton ładunku lotniczego i jest drugim co do wielkości towarowym portem lotniczym w Niemczech.
- (301) Niemcy stwierdziły, że konkurencja między portem lotniczym Lipsk/Halle a innymi niemieckimi towarowymi portami lotniczymi była ograniczona, ponieważ duże niemieckie lotnicze centra logistyczne (Frankfurt nad Menem, Monachium i Kolonia/Bonn), które konkurują z portem lotniczym Lipsk/Halle, borykały się z ograniczeniami przepustowości lub z ograniczeniami w zakresie nocnych lotów.
- (302) Według Niemiec nie dochodziło również do nakładania się konkurencyjnych działalności z innymi europejskimi towarowymi portami lotniczymi, głównie z portem lotniczym w Brukseli i z portem lotniczym Vatry. Jeżeli chodzi o port lotniczy w Vatry, Niemcy zwróciły uwagę, że jest to bardzo mały port lotniczy, a w 2010 r. wielkość ładunku lotniczego w porcie lotniczym Lipsk/Halle 80-krotnie przewyższała wielkość ładunku lotniczego w porcie lotniczym Vatry. W odniesieniu do portu lotniczego w Brukseli Niemcy utrzymywały, że chociaż w ostatnich latach w porcie lotniczym Lipsk/Halle nastąpił wzrost ilości przewożonych ładunków, w tym samym okresie w porcie lotniczym w Brukseli odnotowano spadek pod tym względem. Ponadto według Niemcy na port lotniczy w Brukseli nałożono znaczne ograniczenie nocnych lotów, przez co konkurencja z nim była ograniczona.
- (303) Na podstawie informacji przekazanych przez osoby trzecie Komisja odnotowuje, że z portu lotniczego Lipsk/Halle korzystają różni międzynarodowi operatorzy transportu lotniczego, tacy jak Wirtschaftsallianz w ramach projektu SALIS, Jade Cargo, Volga-Dnepr Group, Baring itp. Ponadto port lotniczy Lipsk/Halle stanowi europejską sortownię DHL. Zgłoszone środki infrastrukturalne obejmują dalszą rozbudowę infrastruktury portu lotniczego, aby można było w nim obsługiwać większe samoloty bez żadnych ograniczeń maksymalnej masy startowej. W tej kwestii Komisja zauważa dalej, że w porcie lotniczym wykorzystuje się dwa pasy startowe (południowy i północny pas startowy o długości 3 600 metrów).
- (304) Na podstawie powyższego Komisja uznaje, że potencjalna korzyść gospodarcza, jaką może uzyskać spółka FLH dzięki zastrzykom kapitałowym na finansowanie różnych projektów w zakresie rozwoju i rozbudowy infrastruktury portu lotniczego Lipsk/Halle, wzmacnia pozycję spółki w stosunku do jej konkurentów na unijnym rynku podmiotów świadczących usługi portu lotniczego, w szczególności w zakresie transportu towarowego.
- (305) W związku z tym Komisja uznaje, że badane finansowanie publiczne zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

### 6.3.5. Wniosek

- (306) W świetle ustaleń w motywach 278–305 Komisja stwierdza, że publiczne finansowanie przyznane na rzecz FLH w postaci zastrzyków kapitałowych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

## 6.4. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (307) Zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu państwa członkowskie muszą informować Komisję o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy i nie mogą wprowadzać w życie projektowanych środków dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.
- (308) Ponieważ zastrzyki kapitałowe podlegają decyzji Komisji i nie zostały jeszcze przekazane do dyspozycji FLH, Komisja uznaje, że Niemcy zastosowały się do zakazu określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu<sup>(67)</sup>.

## 6.5. ZGODNOŚĆ POMOCY

### 6.5.1. Ramy prawne mające zastosowanie

- (309) Ponieważ zastrzyki kapitałowe na rzecz FLH stanowią pomoc państwa, Komisja musi zbadać, czy tę pomoc ustaloną w motywie 306 można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

<sup>(66)</sup> Port lotniczy Lipsk/Halle, pkt 93 i decyzja 2008/948/WE, motyw 8.

<sup>(67)</sup> Sprawa T-109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. II-127.

- (310) W art. 107 ust. 3 Traktatu przewiduje się pewne odstępstwa od ogólnej zasady ustanowionej w art. 107 ust. 1 Traktatu, zgodnie z którą pomoc państwa nie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Przedmiotową pomoc można ocenić na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, który stanowi, że: „pomoc przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (311) W tym względzie wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. zapewniają ramy na potrzeby oceny, czy pomoc na rzecz portów lotniczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.
- (312) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja będzie stosowała określone w nich zasady do wszystkich zgłoszonych środków pomocy inwestycyjnej, względem których musi podjąć decyzję, poczynawszy od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku projektów zgłoszonych przed tą datą <sup>(68)</sup>.
- (313) W motywie 308 Komisja stwierdziła już, że bezpośrednie i roczne zastrzyki kapitałowe nie stanowią pomocy niezgodnej z prawem, udzielonej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.
- (314) W omawianym przypadku Komisja odnotowuje, że port lotniczy Lipsk/Halle przyjmujący ponad 800 000 ton ładunku jest portem lotniczym specjalizującym się w lotach towarowych. Komisja odnotowuje dalej, że przedmiotowe środki dotyczą strategii rozbudowy portu lotniczego mającej na celu wejście na rynek transportu towarowego.
- (315) Zgodnie z pkt 22 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja nie zdobyła jeszcze wystarczającego doświadczenia w zakresie oceny zgodności pomocy na rzecz portów lotniczych specjalizujących się w transporcie towarowym, aby mogła podsumować swoją praktykę w formie konkretnych kryteriów zgodności. W przypadku powyższych kategorii przedsiębiorstw Komisja będzie zatem stosować wspólne zasady zgodności określone w sekcji 5 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w drodze analizy poszczególnych przypadków.

#### 6.5.2. Ocena zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (316) W celu dokonania oceny, czy środek pomocy państwa można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, Komisja zasadniczo analizuje, czy środek pomocy opracowano w sposób gwarantujący, że pozytywny wpływ na osiągnięcie celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania przeważa nad ewentualnym negatywnym wpływem pomocy na wymianę handlową i konkurencję.
- (317) W komunikacie w sprawie unowocześnienia polityki w dziedzinie pomocy państwa <sup>(69)</sup> wzywa się do ustalenia i zdefiniowania wspólnych zasad mających zastosowanie do oceny zgodności wszystkich środków pomocy ze wspólnym rynkiem, przeprowadzanej przez Komisję. Środek pomocy zostanie uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu, pod warunkiem że spełnione zostaną łącznie następujące warunki:
- a) przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;
  - b) konieczność interwencji państwa;
  - c) adekwatność środka pomocy;
  - d) efekt zachęty;
  - e) proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum);
  - f) uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi;
  - g) przejrzystość pomocy: państwa członkowskie, Komisja, podmioty gospodarcze i podmioty zainteresowane muszą mieć łatwy dostęp do wszystkich stosownych aktów i istotnych informacji dotyczących pomocy udzielonej na mocy takich aktów, jak określono w sekcji 8.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

##### 6.5.2.1. Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania

- (318) Środek pomocy państwa musi mieć cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania zgodnie z art. 107 ust. 3 Traktatu. Pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych zazwyczaj jest uznawana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli pomoc ta (i) zwiększa mobilność i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych; lub (ii) przeciwdziała zbyt niemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub (iii) pociąga za sobą rozwój danego regionu.

<sup>(68)</sup> Pkt 173 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

<sup>(69)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Unowocześnienie unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa, COM(2012) 209 final.



- (319) Celem zastrzyków kapitałowych, których dotyczy niniejsza decyzja, jest finansowanie środków infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle specjalizującym się w lotniczym transporcie towarowym. Jak stwierdziły Niemcy, sektor lotniczego transportu towarowego, zwłaszcza branża przesyłek ekspresowych, odznacza się silną dynamiką wzrostu. Niemcy stwierdziły dalej, że ograniczenia nocnych lotów obowiązują w trzech dużych lotniczych centrach logistycznych w Niemczech – we Frankfurcie nad Menem, Monachium oraz Kolonii/Bonn. W tej kwestii Niemcy oznajmiły, że zgodnie z wyrokiem niemieckiego Federalnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 kwietnia 2012 r. w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem nie można już przeprowadzać żadnych nocnych operacji lotniczych. Niemcy stwierdziły zatem, że spółka FLH przyczynia się do uniknięcia poważnego załamania przepustowości w zakresie lotniczych lotów towarowych w Niemczech.
- (320) Niemcy stwierdziły dalej, że przewidziany projekt jest częścią strategii rozwoju portu lotniczego jako wspólnotowego punktu połączeń zawartej w planie przeglądowym transeuropejskiej sieci transportowej (program „Horyzont 2020”) z 2004 r. Port lotniczy Lipsk/Halle położony jest w środkowych Niemczech (w pobliżu pięciu głównych tras transeuropejskiej sieci transportowej i korytarzy paneuropejskich) i znajduje się w miejscu krzyżowania się dwóch autostrad krajowych łączących północ i południe Europy (A9) oraz Europę Wschodnią i Zachodnią (A14). Lotnisko dysponuje ponadto siecią transportową, dzięki połączeniom kolejowym i drogowym.
- (321) Ponadto według Niemiec dzięki położeniu w centrum Europy i połączeniu z infrastrukturą kolejową i drogową port lotniczy ma dostęp do rynku liczącego około 7 mln osób w obrębie 100 km i wykazuje duży potencjał wzrostu. Jak przedstawiono w motywie 319, sektor lotniczego transportu towarowego odznacza się silną dynamiką wzrostu (średnie tempo wzrostu międzynarodowego przewozu osób wynosiło w latach 2007–2011 około 5,0 %, a ruchu towarowego – około 4,3 %) <sup>(70)</sup>. W wyniku wprowadzania ograniczeń lotów nocnych przepustowość portów lotniczych ulega jednak ograniczeniu (zob. motyw 319).
- (322) Jak stwierdzono w motywie 319, oczekuje się stopniowego i zarazem znacznego wzrostu ruchu towarowego w porcie lotniczym. Jeżeli chodzi o wielkości przewozów towarowych, Niemcy stwierdziły, że w porównaniu z innymi portami lotniczymi port lotniczy Lipsk/Halle odnotowuje stałe stopy wzrostu (o ile w 2007 r. obsłużono 101 364 ton ładunku, wartość ta wzrosła do 442 453 ton w 2008 r., 524 084 ton w 2009 r. i 663 059 ton w 2010 r.). W uzupełnieniu tego stwierdzenia Niemcy wskazały, że wielkość przewozów towarowych wzrosła o 18,5 % w 2009 r. i 26,5 % w 2010 r. Zdaniem Niemiec oczekiwano dalszego wzrostu wielkości przewozów towarowych. W tym względzie Niemcy wyjaśniły, że do 2020 r. przewidywano obsługę około 820 000 ton przewozów towarowych <sup>(71)</sup>. Niemcy stwierdziły jednak, że prognoza ta sprawdzi się już w roku 2015 <sup>(72)</sup>. Wzrost prognozowany jest także w sektorze przewozów towarowych, co jest przede wszystkim konsekwencją wprowadzenia dalszych ograniczeń lotów nocnych na innych niemieckich lotniskach (Frankfurt nad Menem i in.).
- (323) Komisja zwraca uwagę, że wdrożenie projektu będzie miało pozytywny wpływ na cały region i pozytywnie wpłynie na jego rozwój gospodarczy i społeczny. Niemcy stwierdziły, że obecnie w porcie lotniczym obecnych jest 133 przedsiębiorstw, które w 2010 r. zatrudniały łącznie 5 106 osób (wzrost o 14,4 % w porównaniu z rokiem 2009). Niemcy stwierdziły dalej, że projekt inwestycyjny poprawi zwłaszcza dostęp do regionu oraz atrakcyjność regionu dla inwestorów i odwiedzających. Komisja zauważa, że zostało to potwierdzone w uwagach osób trzecich (zob. sekcja 4). Ponadto powinno to wywrzeć pozytywny wpływ na zatrudnienie, biorąc pod uwagę fakt, że w regionie Lipsk/Halle bezrobocie znacznie przewyższa średnią dla Niemiec (6,9 %) (stopa bezrobocia w Saksonii wynosi 10,3 %, w Saksonii-Anhalt – 11,2 %).
- (324) Komisja może zatem stwierdzić, że budowa oraz użytkowanie infrastruktury przyczyniają się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, którym w tym przypadku jest rozwój portu lotniczego o dużym wolumenie lotniczego transportu towarowego zgodnie z polityką unijną, z należyтым uwzględnieniem aspektów regionalnych w taki sposób, że przedmiotowe kryterium zgodności jest w tym przypadku spełnione.

#### 6.5.2.2. Konieczność interwencji państwa

- (325) Środek pomocy państwa musi być ukierunkowany na sytuację, w której pomoc może spowodować istotną poprawę, jaka nie może nastąpić samoistnie w wyniku działania rynku, np. poprzez usunięcie niedoskonałości rynku lub rozwiązanie problemu związanego ze sprawiedliwością lub spójnością.

<sup>(70)</sup> IATA, Passenger and freight forecasts 2007 to 2011, październik 2007 r.

<sup>(71)</sup> Na podstawie szacunków sprzed 2011 r.

<sup>(72)</sup> Na podstawie szacunków z 2011 r.



- (326) Niemcy stwierdziły, że port lotniczy Lipsk/Halle boryka się z problemami wynikającymi z zaległości inwestycyjnych uwarunkowanych przeszłością. Niemcy były zdania, że finansowanie ogranicza się do niezbędnego i przewidzianego w prawie minimum, zarówno pod względem kwoty, jak i intensywności pomocy. Ponadto według Niemiec przedmiotowe środki dotyczą długoterminowych inwestycji infrastrukturalnych, których celem jest sprostanie potrzebom portu lotniczego związanym z przyszłym wzrostem transportu towarowego i przewozu osób. Niemcy twierdziły, że środki nie są ani nieproporcjonalne pod względem wielkości ani nieproporcjonalnie kosztowne. Niemcy stwierdziły, że koszty ograniczono do minimalnego poziomu w następstwie przygotowanych wcześniej planów i oszacowań kosztów. W opinii Niemiec dalsze ograniczenie finansowania przez państwo nie jest możliwe, ponieważ infrastruktura o takiej wielkości nie może być finansowana ze środków własnych operatorów portu lotniczego.
- (327) Niemcy przedstawiły argument, zgodnie z którym przychody z tytułu usług nie pokrywają kosztów budowy infrastruktury, na poparcie czego powołały się na niedopasowanie poziomu płynności i ocenę scenariusza alternatywnego.
- (328) Komisja stwierdza, że pomoc przyniesie znaczną poprawę w odniesieniu do projektu inwestycyjnego, której nie można osiągnąć na zasadach rynkowych, i że interwencja państwa jest konieczna.

#### 6.5.2.3. Adekwatność środka pomocy

- (329) Środek pomocy musi stanowić instrument polityki właściwy do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.
- (330) Jak wyjaśniono w sekcji 6.5.2.2, Niemcy wykazały, że finansowanie projektu w ramach zastrzyków kapitałowych stanowi instrument właściwy dla poprawy stanu infrastruktury portu lotniczego Lipsk/Halle. Finansowanie niezbędnych prac infrastrukturalnych nie zostałoby zapewnione w ramach żadnej innej formy pomocy w mniejszym stopniu zakłócającej konkurencję.
- (331) Komisja stwierdza, że przedmiotowy środek pomocy jest właściwym instrumentem polityki.

#### 6.5.2.4. Efekt zachęty

- (332) Pomoc musi przynieść zmianę zachowania danych przedsiębiorstw w taki sposób, aby podjęły one dodatkową działalność, której nie prowadziłyby bez pomocy lub którą prowadziłyby w ograniczony bądź inny sposób lub w ograniczonej bądź innej lokalizacji.
- (333) Po pierwsze, prace nad indywidualną inwestycją można rozpocząć dopiero po złożeniu wniosku do organu przyznającego pomoc. Jeśli prace rozpoczną się przed złożeniem wniosku do organu przyznającego pomoc, żadna pomoc przyznana w odniesieniu do tej indywidualnej inwestycji nie zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (334) Niemcy twierdziły, że prace nie rozpoczęły się przed złożeniem wniosku o przyznanie pomocy do organu przyznającego pomoc. W związku z tym Komisja może uznać, że kryterium to zostało spełnione.
- (335) Po drugie, projekt inwestycyjny w porcie lotniczym może sam w sobie być atrakcyjny z gospodarczego punktu widzenia. Należy zatem potwierdzić, czy bez pomocy państwa nie podjęto by się inwestycji lub nie podjęto by się jej w takim samym zakresie. W przypadku uzyskania takiego potwierdzenia Komisja uzna, że środek pomocy ma efekt zachęty.
- (336) Efekt zachęty określany jest na podstawie analizy scenariusza alternatywnego poprzez porównanie poziomów zamierzonej działalności przy założeniu udzielenia i nieudzielenia pomocy.
- (337) Jeżeli żaden scenariusz alternatywny nie jest znany, istnienie efektu zachęty można założyć w przypadku niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału, tj. w sytuacji, w której na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante* można wykazać, że istnieje wyrażona wartością bieżącą netto różnica między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji w aktywa trwałe) w okresie użytkowania inwestycji<sup>(73)</sup>.
- (338) W badanym przypadku Niemcy przedstawiły obliczenie niedopasowania poziomu płynności, z którego wynika, że niedopasowanie poziomu płynności wynosi co najmniej 142,1 mln EUR (zob. tabela 5 i tabela 6). Ponadto z oceny scenariusza alternatywnego wynika, że gdyby inwestycje infrastrukturalne w całości finansowano w ramach pożyczek, port lotniczy nie byłby w stanie zapewnić niezbędnego finansowania.
- (339) W związku z tym Komisja może uznać, że pomoc inwestycyjna ma efekt zachęty.

<sup>(73)</sup> Nie wyklucza to przewidywania, że początkowe straty zostaną zrekomensowane przyszłymi korzyściami.

#### 6.5.2.5. Proporcjonalność pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

- (340) Kwota pomocy musi być ograniczona do minimum niezbędnego do przyciągnięcia dodatkowych inwestycji lub zainicjowania działalności w danym obszarze.
- (341) Aby pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych była proporcjonalna, musi ograniczać się do kosztów dodatkowych (po odliczeniu dodatkowych przychodów) wynikających z realizacji projektu lub działalności, które objęto pomocą, zamiast alternatywnego projektu/alternatywnej działalności, których beneficjent podjąłby się w scenariuszu alternatywnym, tj. jeżeli nie uzyskałby pomocy. Jeżeli żaden scenariusz alternatywny nie jest znany, aby kwota pomocy była proporcjonalna, nie powinna przekraczać wartości niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego (tzw. „niedopasowanie poziomu płynności do kosztów kapitału”), którą ustala się na podstawie biznesplanu przygotowanego *ex ante* jako wartość bieżącą netto różnicy między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi (wraz z kosztami inwestycji) w okresie użytkowania inwestycji. W przypadku pomocy inwestycyjnej przedmiotowy biznesplan powinien obejmować okres gospodarczego korzystania z danego składnika aktywów.
- (342) Poziom intensywności pomocy w żadnym przypadku nie powinien przekroczyć faktycznego niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego.
- (343) Jak stwierdzono w sekcjach 6.5.2.2 i 6.5.2.3, Niemcy przedstawiły uzupełniające obliczenie niedopasowania poziomu płynności w odniesieniu do zgłoszonego projektu, które to niedopasowanie wynosi 142,1 mln EUR i stanowi uzasadnienie intensywności pomocy na poziomie 75 % (zob. tabela 6), pod warunkiem że zastrzyki kapitałowe zostałyby dokonane równocześnie z realizowanymi inwestycjami. Ponieważ jednak zastrzyki kapitałowe zostaną dokonane dopiero po ich zatwierdzeniu przez Komisję w 2014 r., niedopasowanie poziomu płynności określone przez Niemcy wynosi 166,9 mln EUR i stanowi uzasadnienie intensywności pomocy na poziomie 88,1 % (zob. tabela 5).
- (344) Ze względu na brak prognozy maksymalnych dopuszczalnych poziomów intensywności pomocy w przypadku towarowych portów lotniczych intensywność pomocy ogranicza się do niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego. Komisja może zatem uznać, że kwota pomocy jest proporcjonalna i ograniczona do minimum.

#### 6.5.2.6. Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

- (345) Należy odpowiednio ograniczyć negatywne skutki pomocy tak, aby ogólny bilans środka był dodatni.
- (346) W celu dalszego ograniczenia wszelkich zakłóceń konkurencji port lotniczy, w tym każda inwestycja, na którą przyznano pomoc, musi być otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie może być przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika. W przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości przydziału należy dokonać na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.
- (347) Niemcy stwierdziły, że ogólny bilans wpływu środka na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi jest dodatni. W tym względzie, po pierwsze, Niemcy potwierdziły, że dostęp do nowej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników (przedsiębiorstw lotniczych i operatorów transportu lotniczego) w sposób równy i niedyskryminujący.
- (348) Po drugie, Niemcy stwierdziły, że przedmiotowe środki infrastrukturalne nie stanowią środków o charakterze ekspansywnym. Jeżeli chodzi o potencjalny wpływ na konkurentów portu lotniczego Lipsk/Halle, Niemcy stwierdziły, że porty lotnicze w sąsiedztwie portu lotniczego Lipsk/Halle nie specjalizują się w lotniczym transporcie towarowym. Ponadto, jeżeli chodzi o porty lotnicze Altenburg-Nobitz, Berlin Brandenburgia, Drezno, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt i Praga, Niemcy stwierdziły, że w przypadku niektórych z tych portów lotniczych odległość geograficzna była zbyt duża, porty lotnicze były położone w różnych regionach gospodarczych, obszary ciężenia były zupełnie inne lub porty lotnicze były bardzo małe.
- (349) W odniesieniu do pozostałych niemieckich towarowych portów lotniczych Niemcy stwierdziły, że konkurencja portu lotniczego Lipsk/Halle była ograniczona, ponieważ duże niemieckie lotnicze centra logistyczne (Frankfurt nad Menem, Monachium i Kolonia/Bonn), które konkurują z portem lotniczym Lipsk/Halle, borykały się z ograniczeniami przepustowości lub z ograniczeniami w zakresie nocnych lotów.
- (350) Według Niemiec nie dochodziło również do nakładania się konkurencyjnych działalności z innymi europejskimi towarowymi portami lotniczymi, głównie z portem lotniczym w Brukseli i z portem lotniczym Watry. Jeżeli chodzi o port lotniczy w Watry, Niemcy zwróciły uwagę, że jest to bardzo mały port lotniczy, a w 2010 r. wielkość ładunku lotniczego w porcie lotniczym Lipsk/Halle 80-krotnie przewyższała wielkość ładunku lotniczego w porcie lotniczym Watry. W odniesieniu do portu lotniczego w Brukseli Niemcy utrzymywały, że chociaż w ostatnich latach w porcie lotniczym Lipsk/Halle nastąpił wzrost ilości przewożonych ładunków, w tym samym okresie w porcie lotniczym w Brukseli odnotowano spadek pod tym względem. Ponadto Niemcy utrzymują, że na port lotniczy w Brukseli nałożono znaczne ograniczenia w zakresie nocnych lotów, przez co konkurencja z tym portem lotniczym była ograniczona.

- (351) Komisja może zatem uznać, że negatywne skutki pomocy są w wystarczającym stopniu ograniczone. Dlatego też Komisja może stwierdzić, że kryterium zgodności z rynkiem wewnętrznym zostało spełnione.

#### 6.5.2.7. Przejrzystość pomocy

- (352) Niemcom przypomina się o obowiązkach w zakresie przejrzystości w odniesieniu do publikowania informacji na temat udzielonej pomocy określonych w sekcji 8.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

#### 6.5.3. Wniosek

- (353) Komisja uznaje zatem, że w omawianym przypadku wszystkie wspólne warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu zostały spełnione.
- (354) W świetle przeprowadzonej oceny Komisja stwierdza, że przedmiotowy środek jest zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu w zakresie, w jakim ogranicza się on do finansowania niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego.

### 7. WNIOSEK

- (355) W świetle ustalenia dokonanego w sekcji 6.1.1 spółka FLH jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Na podstawie oceny przedstawionej w sekcji 6.1.2 Komisja stwierdza, że można uznać, iż finansowanie następujących środków: M5 – nowy budynek straży pożarnej, M9 – sprzęt gaśniczy i M8 – lotnisko dla śmigłowców, wchodzi w zakres polityki publicznej. Na podstawie oceny przedstawionej w sekcji 6.1.2 finansowania wszystkich pozostałych środków nie można wyłączyć z kontroli na podstawie unijnych zasad pomocy państwa.
- (356) Na podstawie ustaleń w sekcji 6.2.1 Komisja uznaje, że pożyczki od udziałowców na rzecz FLH zostały udzielone na warunkach rynkowych, w związku z czym nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (357) W świetle ustaleń w sekcji 6.3 Komisja stwierdza, że publiczne finansowanie przyznane na rzecz FLH w postaci zastrzyków kapitałowych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponieważ zastrzyki kapitałowe podlegają decyzji Komisji i nie zostały przekazane do dyspozycji FLH, Komisja uznaje, że Niemcy zastosowały się do zakazu określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (358) Na podstawie oceny przedstawionej w sekcji 6.5 Komisja uznaje, że w omawianym przypadku wszystkie wspólne warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu zostały spełnione. W związku z tym Komisja stwierdza, że przedmiotowe środki są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu w zakresie, w jakim ograniczają się one do finansowania niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego.
- (359) Komisja zauważa, że w dniu 17 czerwca 2014 r. Niemcy poinformowały Komisję, że w drodze wyjątku zgadzają się na przyjęcie niniejszej decyzji w języku angielskim,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pożyczki od udziałowców przyznane na rzecz Flughafen Leipzig/Halle GmbH nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

#### Artykuł 2

1. W zakresie, w jakim zastrzyki kapitałowe na rzecz Flughafen Leipzig/Halle GmbH pokrywają koszty wchodzące w zakres polityki publicznej, w przypadku których operator portu lotniczego jest uprawniony do zwrotu na podstawie art. 8 ust. 3 LuftSiG, oraz koszty lotniska dla śmigłowców, zastrzyki kapitałowe nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

2. W zakresie, w jakim zastrzyki kapitałowe na rzecz Flughafen Leipzig/Halle GmbH ograniczają się do niedopasowania poziomu płynności projektu inwestycyjnego i nie pokrywają kosztów związanych z zakresem polityki publicznej, określonych w ust. 1, zastrzyki kapitałowe stanowią pomoc państwa, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

3. W zakresie, w jakim zastrzyki kapitałowe przekraczają kwoty uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym w ust. 1 i 2, stanowią one pomoc państwa, która jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2014 r.

*W imieniu Komisji*  
Joaquín ALMUNIA  
Wiceprzewodniczący

---