

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/789**z dnia 1 października 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) wdrożonej przez Niemcy dotycząca finansowania portu lotniczego Frankfurt-Hahn oraz stosunków finansowych między tym portem lotniczym a Ryanaiem**

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 6853)

(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 ⁽¹⁾,

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

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽²⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W latach 2003–2006 Komisja otrzymała od szeregu stron skargi, w których zarzuca się przyznanie na rzecz spółki *Ryanair plc* („Ryanair” ⁽³⁾) oraz operatora portu lotniczego Frankfurt-Hahn, *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (zwanego dalej „FFHG”), niezgodnej z prawem pomocy państwa przez *Fraport AG* i kraje związkowe Nadrenia-Palatynat i Hesja. Skarżący dostarczył dalsze informacje dnia 22 września 2003 r. i dnia 1 czerwca 2006 r.
- (2) W pismach z dnia 25 września 2006 r. i dnia 9 lutego 2007 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o udzielenie informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w pismach odpowiednio z dnia 20 grudnia 2006 r. i dnia 29 czerwca 2007 r.
- (3) Pismem z dnia 17 czerwca 2008 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do finansowania FFHG oraz stosunków finansowych tej spółki ze spółką Ryanair (decyzja o wszczęciu postępowania z 2008 r.). Niemcy przekazały swoje uwagi dnia 27 października 2008 r.
- (4) Decyzja o wszczęciu postępowania z 2008 r. została zarejestrowana pod numerem sprawy SA.21121 (C29/08). Decyzja o wszczęciu postępowania z 2008 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾ dnia 17 stycznia 2009 r. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat badanych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji decyzji.
- (5) Komisja otrzymała uwagi od Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa”), federalnego stowarzyszenia niemieckich przewoźników lotniczych (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, „BDF”), Ryanair, Société Air France SA („Air France”) oraz Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych („AEA”). Następnie Komisja przekazała otrzymane uwagi władzom niemieckim w piśmie z dnia 16 kwietnia 2009 r. Niemcy uzyskały możliwość udzielenia odpowiedzi na przekazane uwagi w terminie jednego miesiąca i przekazały swoje uwagi oraz dodatkowe informacje w dniu 1 lipca 2009 r.

⁽¹⁾ 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 (zwanego dalej „Traktatem”). W obu przypadkach treść postanowień 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 terminologii, na przykład termin „Wspólnota” zastąpiono terminem „Unia” a „wspólny rynek” terminem „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji będzie stosowana terminologia Traktatu.

⁽²⁾ Dz.U. C 12 z 17.1.2009, s. 6.

⁽³⁾ Ryanair jest irlandzkim przedsiębiorstwem lotniczym oraz członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Tanich Linii Lotniczych. Model biznesowy tego przedsiębiorstwa lotniczego jest związany z drugorzędnymi, regionalnymi portami lotniczymi. Obecnie to przedsiębiorstwo lotnicze obsługuje około 160 połączeń na trasach europejskich. Ryanair posiada jednolitą flotę składającą się z 272 statków powietrznych Boeing 737-800, każdy z 189 miejscami siedzącymi.

⁽⁴⁾ Zob. przypis 2.

- (6) W odniesieniu do decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. pismem z dnia 4 marca 2011 r. Lufthansa przedstawiła dalsze informacje w sprawie nowych domniemanych środków pomocy państwa.
- (7) Pismem z dnia 18 marca 2011 r. Komisja przekazała skargę władzom niemieckim i zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji na temat wspomnianych nowych zarzutów dotyczących środków pomocy państwa. Niemcy odpowiedziały w pismach z dnia 19 maja 2011 r. i dnia 23 maja 2011 r.
- (8) Udzielone odpowiedzi były jednak niekompletne. W związku z tym Komisja pismem z dnia 6 czerwca 2011 r. wysłała przypomnienie zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ⁽⁵⁾ Niemcy udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 14 czerwca 2011 r. i dnia 16 czerwca 2011 r.
- (9) Pismem z dnia 13 lipca 2011 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do linii kredytowej przyznanej FFHG w ramach systemu łączenia środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, kredytu udzielonego FFHG przez Investitions- und Strukturbank kraju związkowego Nadrenia-Palatynat („ISB”) oraz gwarancji udzielonej FFHG przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat do kredytu udzielonego przez ISB („decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r.”). Decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r. została zarejestrowana pod numerem sprawy SA.32833 (2011/C). W dniu 21 lipca 2012 r. decyzja o wszczęciu postępowania z 2011 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁶⁾.
- (10) Pismem z dnia 20 lutego 2012 r. Komisja zwróciła się o przekazanie dodatkowych informacji dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Niemcy udzieliły odpowiedzi w piśmie z dnia 16 kwietnia 2012 r. Pismem z dnia 27 lipca 2012 r. Komisja ponownie zwróciła się o przedstawienie dalszych informacji. Niemcy odpowiedziały w piśmie z dnia 4 września 2012 r.
- (11) Pismem z dnia 25 lutego 2014 r. Komisja poinformowała Niemcy, że w dniu 20 lutego 2014 r. przyjęto wytyczne Komisji dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych ⁽⁷⁾ („wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.”). Komisja poinformowała Niemcy, że wytyczne te będą miały zastosowanie od daty ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niemcy uzyskały w ten sposób możliwość przedstawienia w ciągu 20 dni roboczych uwag na temat tych wytycznych i ich możliwego zastosowania do przedmiotowej sprawy. Pismem z dnia 17 marca 2014 r. Komisja przypomniała Niemcom, że jeżeli nie otrzyma żadnych uwag w terminie 20 dni roboczych, Komisja uzna, że Niemcy nie mają żadnych uwag.
- (12) W pismach z dnia 23 marca 2014 r. i dnia 4 kwietnia 2014 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o przekazanie dalszych informacji. Niemcy odpowiedziały w pismach z dnia 17 kwietnia 2014 r., dnia 24 kwietnia 2014 r. i dnia 9 maja 2014 r.
- (13) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 4 kwietnia 2014 r. Zastąpiły one wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. ⁽⁸⁾ oraz wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽⁹⁾.
- (14) W dniu 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie, w którym wezwano państwa członkowskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag dotyczących zastosowania w tym przypadku wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w terminie jednego miesiąca od daty ich publikacji ⁽¹⁰⁾. Uwagi zgłosiły Lufthansa oraz Transport & Environment. Pismem z dnia 26 sierpnia 2014 r. Komisja przekazała te uwagi Niemcom. Pismem z dnia 3 września 2014 r. Niemcy poinformowały Komisję, że nie mają żadnych uwag.
- (15) Pismem z dnia 17 czerwca 2014 r. Niemcy w drodze wyjątku wyraziły zgodę na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji wyłącznie w języku angielskim.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 traktatu o funkcjonowaniu unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

⁽⁶⁾ Dz.U. C 216 z 21.7.2012, s. 1.

⁽⁷⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

2. KONTEKST ŚRODKÓW

2.1. PRZEKSZTAŁCENIE PORTU LOTNICZEGO I JEGO STRUKTURY WŁASNOŚCI.

- (16) Port lotniczy Frankfurt-Hahn jest położony w kraju związkowym Nadrenia-Palatynat, około 120 km na zachód od miasta Frankfurt nad Menem. Do 1992 r. port lotniczy Frankfurt-Hahn był lotniczą bazą wojskową USA. Następnie został przekształcony w cywilny port lotniczy. Posiada on koncesję na prowadzenie działalności przez całą dobę.
- (17) W dniu 1 kwietnia 1995 r. *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* („Holding Hahn”), partnerstwo publiczno-prywatne Wayss & Freytag i kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, nabyło od Niemiec własność infrastruktury portu lotniczego Frankfurt-Hahn. W latach 1995–1998 wspomniane partnerstwo publiczno-prywatne rozwijało port lotniczy, dążąc do utworzenia w nim obszaru przemysłowego i handlowego. Według Niemiec w chwili, gdy okazało się, że partnerstwo Wayss & Freytag i kraju związkowego Nadrenia-Palatynat nie przynosi oczekiwanych rezultatów, w dniu 1 stycznia 1998 r. *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* („Fraport”) ⁽¹⁾ zaczął angażować się w projekt i ostatecznie przejął działalność portu lotniczego.
- (18) Według Niemiec Fraport, który już obsługiwał międzynarodowy port lotniczy we Frankfurcie nad Menem i zarządzał tym portem ulokowanym około 115 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, zaangażował się z kilku strategicznych powodów. Po pierwsze, Niemcy stwierdziły, że port lotniczy Frankfurt-Hahn był jedynym portem lotniczym w pobliżu portu lotniczego we Frankfurcie nad Menem, który miał potencjał stać się w pełni rozwiniętym międzynarodowym portem lotniczym. Ze względu na fakt, że port lotniczy we Frankfurcie nad Menem działał wtedy, wykorzystując pełną przepustowość, istniał potencjał dla funkcjonowania drugiego rentownego portu lotniczego w tym regionie. Po drugie, port lotniczy Frankfurt-Hahn był wtedy jedynym niemieckim portem lotniczym mającym koncesję na prowadzenie działalności przez całą dobę, szczególnie w odniesieniu do towarowego i pasażerskiego ruchu lotniczego. Po trzecie, droga startowa była w pełni wyposażona i mogła być wykorzystywana we wszystkich warunkach pogodowych. Ponadto Niemcy twierdziły, że właściciele portu lotniczego w Schiphol również rozważali nabycie portu lotniczego Frankfurt-Hahn, co oznacza, że poprzez przejście działalności portu lotniczego Frankfurt-Hahn Fraport mógł wyeliminować niepożądanego konkurenta.
- (19) Fraport nabył 64,90 % udziałów w spółce *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* („FFHG & Co KG”) będącej operatorem portu lotniczego za cenę [...] (*). Termin płatności części ceny nabycia ([...] EUR) przypadał na dzień 31 grudnia 2007 r. i podlegał określonym warunkom ⁽²⁾. W sierpniu 1999 r. Fraport nabył 73,37 % udziałów Holding Hahn i 74,90 % udziałów swojego komplementariusza *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* za cenę [...] EUR. Tym samym Fraport stał się efektywnie nowym wspólnikiem kraju związkowego Nadrenia-Palatynat.
- (20) Działania Fraportu w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn polegała głównie na systematycznym rozwoju działalności tego portu w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego. Pod tym względem Fraport był jednym z pierwszych przedsiębiorstw stosujących model biznesowy, którego głównym celem było przyciągnięcie tanich przewoźników lotniczych. Na tej podstawie Fraport zawarł nową umowę o pokrycie strat z Holding Hahn po przekształceniu Holding Hahn w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością na prawie niemieckim (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung*, „GmbH”). Przekształcenie i zawarcie przedmiotowej umowy nastąpiło w dniu 24 listopada 2000 r.
- (21) Następnie Holding Hahn i FFHG & Co KG połączyły się i powstała spółka *Flughafen Hahn GmbH*. Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat posiadał 26,93 %, a Fraport 73,07 % udziałów nowej spółki. W późniejszym czasie nazwa spółki została ponownie zmieniona na *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* („FFHG”). W 2001 r. obaj udziałowcy, Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat, wnieśli nowy kapitał do FFHG (zob. szczegółowy opis w sekcji 3).
- (22) Do dnia 11 czerwca 2001 r. 100 % akcji Fraportu znajdowało się w posiadaniu akcjonariuszy publicznych ⁽³⁾. W dniu 11 czerwca Fraport wszedł na giełdę papierów wartościowych i 29,71 % jego akcji sprzedano akcjonariuszom prywatnym, a pozostałe 70,29 % akcji pozostało w posiadaniu akcjonariuszy publicznych.
- (23) W listopadzie 2002 r. kraj związkowy Nadrenia-Palatynat, kraj związkowy Hesja, Fraport i FFHG zawarły umowę w sprawie dalszego rozwoju portu lotniczego Frankfurt-Hahn. W umowie przewidywano drugie podwyższenie kapitału zakładowego. Przy tej okazji do FFHG jako trzeci akcjonariusz przystąpił także kraj związkowy Hesja.

⁽¹⁾ W dalszej części niniejszej decyzji termin „Fraport” jest używany zarówno w odniesieniu do „FAG” przed zmianą nazwy przedsiębiorstwa, jak i do „Fraport AG” po jej zmianie.

(*). Informacje poufne.

⁽²⁾ Zgodnie z art. 7 pkt 3 umowy sprzedaży część ceny nabycia może zostać zmniejszona, np. jeżeli koszty poniesione przez FFHG z tytułu ochrony przed hałasem przekroczyłyby określony pułap.

⁽³⁾ Kraj związkowy Hesja posiadał 45,24 % akcji Fraportu, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (należący w całości do gminy Frankfurt nad Menem) posiadał 28,89 % akcji, a Republika Federalna Niemiec posiadała 25,87 % akcji.

Fraport posiadał zatem 65 % udziałów, a kraj związkowy Hesja i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat posiadały po 17,5 % udziałów. Wspomniana struktura własności pozostała niezmienną do 2009 r., gdy Fraport sprzedał wszystkie swoje udziały krajowi związkowemu Nadrenia-Palatynat, który od tego czasu posiadał pakiet większościowy obejmujący 82,5 % udziałów. Pozostałe 17,5 % udziałów jest nadal w posiadaniu kraju związkowego Hesja.

2.2. ZMIANY W PRZEPLYWIE PASAŻERÓW I RUCHU TOWAROWYM ORAZ POBLISKIE PORTY LOTNICZE

- (24) Przepływ pasażerów w porcie lotniczym wzrósł z 29 289 osób w 1998 r. do 4 mln osób w 2007 r., a następnie zmniejszył się do około 2,7 mln osób w 2013 r. (zob. tabela 1). Port lotniczy jest obecnie obsługiwany przez przedsiębiorstwa Ryanair, Wizz Air ⁽¹⁴⁾ i inne przedsiębiorstwa lotnicze. Odsetek pasażerów Ryanaira w 2013 r. wynosił w przybliżeniu [80-100 %].

Tabela 1

Rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn pod względem liczby pasażerów w latach 1998–2013

Rok	Liczba pasażerów	Liczba pasażerów Ryanaira
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 457 540	[2 766 032 – 3 457 540]
2011	2 894 363	[2 315 490–2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948–2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023–2 667 529]

⁽¹⁴⁾ Wizz Air jest węgierskim przedsiębiorstwem lotniczym oraz członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Tanich Linii Lotniczych. W skład grupy Wizz Air wchodzi trzy spółki operacyjne, mianowicie Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria i Wizz Air Ukraine. Model biznesowy tego przedsiębiorstwa lotniczego jest związany z drugorzędnymi, regionalnymi portami lotniczymi. Obecnie to przedsiębiorstwo lotnicze obsługuje około 150 połączeń na trasach europejskich. Wizz Air posiada jednolitą flotę statków o średnim wieku poniżej 3 lat, składającą się z 34 statków powietrznych Airbus A 320 ze 180 miejscami siedzącymi.

- (25) W porcie lotniczym Frankfurt-Hahn odnotowano również wzrost lotniczego transportu towarowego. Lotniczy transport towarowy w porcie lotniczym zwiększył się z ok. 16 000 ton w 1998 r. do 286 000 ton w szczytowym momencie w 2011 r., a następnie spadł do ok. 151 000 ton w 2013 r. (zob. tabela 2). W 2013 r. w porcie lotniczym obsłużono, z uwzględnieniem również spedytorów, ładunek o całkowitej masie około 447 000 ton.

Tabela 2

Rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn pod względem przewozów towarowych w latach 1998–2013

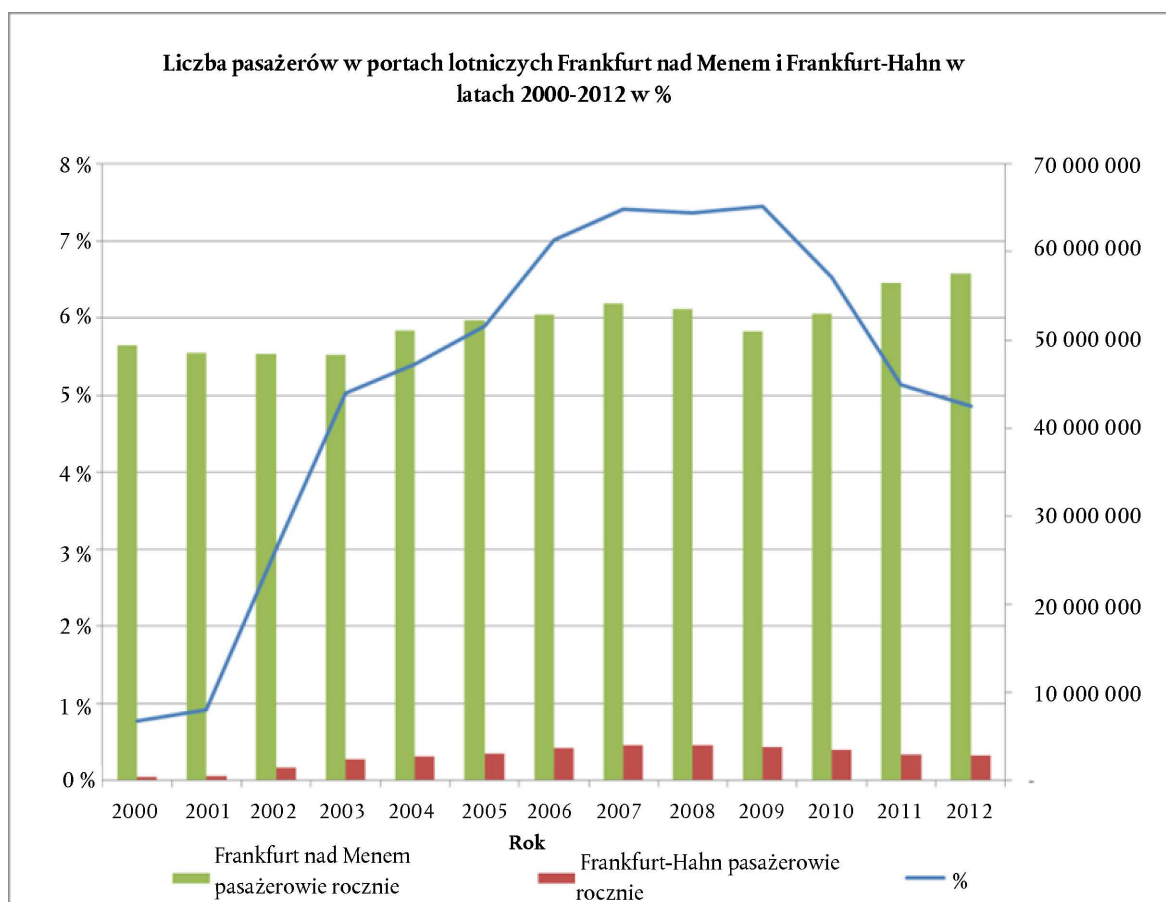
Rok	Całkowita masa ładunku lotniczego w tonach	Całkowita masa ładunku, z uwzględnieniem spedytorów, w tonach
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

- (26) W pobliżu portu lotniczego Frankfurt-Hahn znajdują się następujące porty lotnicze:
- (i) port lotniczy Frankfurt nad Menem (~115 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ~1 godzina i 15 minut jazdy samochodem) jest międzynarodowym węzłem lotniczym obsługującym szereg różnych tras, od krótkich po długodystansowe. Jest on obsługiwany przede wszystkim przez przewoźników sieciowych oferujących połączenia przesiadkowe, chociaż zapewnia również połączenia bezpośrednie oraz loty czarterowe. Oprócz przepływu pasażerów (około 58 mln w 2013 r.) port lotniczy Frankfurt nad Menem obsługuje również lotniczy transport towarowy (około 2 mln ton w 2013 r.). Na rys. 1 przedstawiono zmiany przepływu pasażerów w portach lotniczych Frankfurt nad Menem i Frankfurt-Hahn w latach 2000–2012;

- (ii) port lotniczy Luksemburg (~111 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ~1 godzina i 30 minut jazdy samochodem) jest międzynarodowym portem lotniczym obsługującym szereg różnych tras. Oprócz przepływu pasażerów (około 2,2 mln w 2013 r.) port lotniczy obsłużył również 673 500 ton lotniczego transportu towarowego;
- (iii) port lotniczy Zweibrücken (~128 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ~1 godzina i 35 minut jazdy samochodem);
- (iv) port lotniczy Saarbrücken (~128 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ~1 godzina 35 minut jazdy samochodem);
- (v) port lotniczy Kolonia/Bonn (~175 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ~1 godzina i 44 minuty jazdy samochodem).

Wykres 1

Zmiany przepływu pasażerów w portach lotniczych Frankfurt nad Menem i Frankfurt-Hahn w latach 2000-2012



(27) Tabela 3 przedstawia przegląd inwestycji podjętych przez FFHG w latach 2001–2012, wynoszących łącznie około 216 mln EUR.

Tabela 3

Przeгляд inwestycji podjętych w latach 2001–2012

W tys. EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Ogółem w latach 2001–2012
Inwestycje w infrastrukturę i wyposażenie													
Przychody środków trwałych, w tym przeksięgowania													
Grunty	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Hangar towarowy			3 850		3 222								
Budynek biurowy								2 428		[...]			
Inne inwestycje w infrastrukturę			10 194	1 152			13 275			[...]	[...]	[...]	
Płyta postojowa	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[...]	[...]		
Inna infrastruktura	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[...]	[...]	[...]	
Aktywa niematerialne i prawne (np. IT)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[...]	[...]	[...]	7 108
Wyposażenie	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[...]	[...]	[...]	75 550
Ogółem	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287

(28) Tabela 4 przedstawia przegląd rocznych wyników finansowych FFHG w latach 2001–2012.

Tabela 4

Roczne wyniki finansowe FFHG w latach 2001–2012

W tys. EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rachunek zysków i strat												
Przychody	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Inne przychody (z uwzględnieniem rekompensaty za działalność wchodzącą w zakres polityki publicznej i sprzedaż gruntów)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Całkowity przychód	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Koszty materiałów	- 7 092,39	- 10 211,13	- 12 560,46	- 14 601,17	- 17 895,97	- 24 062,81	- 22 491,85	- 25 133,61	- 24 979,59	- 27 650,17	- 20 017,99	- 21 871,65
Koszty personelu	- 9 185,12	- 9 672,37	- 10 734,62	- 11 217,21	- 12 101,84	- 13 337,28	- 14 433,17	- 15 758,34	- 15 883,08	- 17 893,60	- 18 228,23	- 18 349,10
Inne koszty (z uwzględnieniem marketingu)	- 5 692,81	- 11 434,31	- 10 521,27	- 11 454,36	- 14 058,15	- 12 885,28	- 9 897,46	- 9 630,21	- 7 796,81	- 8 029,40	- 6 760,92	- 6 643,00
EBITDA	- 4 121,41	- 10 895,06	- 7 555,27	- 4 669,21	- 3 577,94	- 708,22	- 89,56	- 280,39	- 4 917,58	- 4 262,96	- 7 965,23	- 15 510,62
EBIT (z wyłączeniem innych przychodów)	- 11 892,72	- 16 409,69	- 11 242,13	- 7 708,56	- 7 196,87	- 6 805,51	- 5 526,13	- 5 138,56	- 6 622,78	- 10 291,59	- 1 348,76	- 5 880,30
Amortyzacja	- 5 325,63	- 5 674,68	- 6 045,39	- 7 699,33	- 7 973,46	- 10 527,90	- 10 191,89	- 11 855,19	- 12 482,28	- 11 827,19	- 13 297,31	- 12 733,48
Wyniki finansowe (otrzymane odsetki - zapłacone odsetki)	- 2 896,64	- 3 013,42	- 4 006,57	- 4 105,53	- 4 548,42	- 4 588,16	- 5 235,30	- 5 693,02	- 4 915,39	- 2 778,06	- 5 063,04	- 8 177,54
Nadzwyczajne przychody i koszty	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 272,55	0,00	0,00
Podatki	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66	- 257,45	- 240,85	- 231,03	- 277,52
Pokrycie strat przez Fraport w ramach umowy o pokryciu strat	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Roczny wynik (zysk/strata)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- 7 114,17	- 10 855,69	- 10 626,14	- 5 677,92

3. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

3.1. EWENTUALNA POMOC PAŃSTWA PRZYZNANA NA RZECZ FFHG

3.1.1. ŚRODEK 1: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2001 R.

- (29) FFHG i Fraport zawarły umowę, na podstawie której Fraport był uprawniony do wszelkich zysków generowanych przez FFHG. Fraport był w zamian zobowiązany przejąć wszelkie straty FFHG. Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i Fraport zawarli umowę dnia 31 sierpnia 1999 r., w której Fraport zobowiązał się zawrzeć umowę o pokrycie strat. Dnia 24 listopada 2000 r. podpisano odpowiednią umowę notarialną, a umowa o pokrycie strat z 2001 r. zaczęła obowiązywać od dnia 1 stycznia 2001 r. ⁽¹⁵⁾.
- (30) Fraport miał prawo rozwiązać umowę o pokrycie strat z 2001 r. z sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia, jednak dopiero od dnia 31 grudnia 2005 r. W przypadku braku rozwiązania umowy przedłużano ją w sposób dorozumiany pod koniec każdego roku kalendarzowego na następny rok, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2010 r.
- (31) Rada nadzorcza i udziałowcy Fraportu zatwierdzili zawarcie umowy o pokrycie strat z 2001 r. ⁽¹⁶⁾. Okres obowiązywania umowy o pokrycie strat z 2001 r. został następnie przedłużony do 2014 r. na mocy umowy z dnia 5 kwietnia 2004 r. Do momentu, w którym umowa o pokrycie strat z 2001 r. została zastąpiona umową o pokrycie strat z 2004 r. (zob. motyw 45), Fraport przejął straty w wysokości [...] mln EUR.

3.1.2. ŚRODEK 2: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2001 R.

- (32) W sprawozdaniu dla komitetu udziałowców Fraportu ⁽¹⁷⁾ odnotowano dnia 19 stycznia 2001 r., że straty nagromadzone przez FFHG w latach 1998–2005 wyniosą prawdopodobnie [...] mln EUR, więc będą dwukrotnie wyższe niż przewidywano w 1997 r. Ponadto dwóch głównych klientów FFHG obsługujących transport towarowy przeniosło lub ograniczyło swoją działalność w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w tym samym czasie, wskutek czego znacznie spadł poziom ruchu towarowego, tj. o 45 % w pierwszej połowie 2001 r.
- (33) W następstwie tego sprawozdania Fraport upoważnił konsultanta, Boston Consulting Group („BCG”), a także własny dział strategiczny ds. przejęć i udziałów kapitałowych (Strategic Department Acquisitions and Holdings, „SD”) na początku 2001 r. do opracowania strategii dla FFHG. Zarówno BCG, jak i SD stwierdziły, że długoterminowy pozytywny rozwój FFHG jest możliwy tylko wtedy, gdy nastąpi znaczna poprawa infrastruktury, co będzie warunkiem wstępnym w odniesieniu do dalszego zwiększenia wielkości ruchu. SD zwrócił też uwagę na fakt, że tak znaczne rozszerzenie FFHG byłoby ryzykowne pod względem finansowym i że nawet w najbardziej optymistycznym scenariuszu dodatni wynik roczny (roczny zysk netto po opodatkowaniu) udałoby się osiągnąć prawdopodobnie najwcześniej w 2013 r.
- (34) W oparciu o badanie BCG oraz własną analizę SD opracował program rozwoju dla FFHG, w którym przewidziano inwestycje w wysokości 172 mln EUR w okresie do 2007 r. Inwestycje te składały się z programu „awaryjnego”, wycenianego na 27 mln EUR, obejmującego przedłużenie drogi startowej do 3 400 metrów i koszty planowania procedury zatwierdzenia planu (*Planfeststellungsverfahren*) w odniesieniu do przedłużenia drogi startowej do 3 800 m, jak również koszty dodatkowe rozpoczętej budowy nowego terminala pasażerskiego.
- (35) W 2001 r. współczynnik kapitału własnego FFHG do długu wynosił jednak tylko 4 % ⁽¹⁸⁾. Ponadto od dnia 31 grudnia 2005 r. Fraport ma prawo rozwiązać umowę o pokrycie strat z 2001 r. W tych warunkach FFHG nie mogło sfinansować programu „awaryjnego” poprzez dalsze zadłużenie się, lecz potrzebowało nowego kapitału.
- (36) W drodze uchwały rady nadzorczej Fraportu z dnia 14 grudnia 2001 r., a następnie uchwały udziałowców FFHG z dnia 9 stycznia 2002 r. zdecydowano o podwyższeniu kapitału. Każde podwyższenie kapitału zakładowego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jaką jest FFHG, wymaga zgody wszystkich uczestniczących w zgromadzeniu udziałowców.

⁽¹⁵⁾ Akt notarialny z dnia 24 listopada 2000 r. poświadczony przez notariusza Jürgena Scherzera (Rep. 268/2000).

⁽¹⁶⁾ Uchwały zgromadzenia udziałowców z dnia 3 maja 2000 r.

⁽¹⁷⁾ Komitet udziałowców Fraportu to komitet powołany przez radę nadzorczą, który monitoruje rozwój gospodarczy udziałów kapitałowych Fraportu.

⁽¹⁸⁾ Innymi słowy, współczynnik długu do kapitału własnego wynosił 96 %.

Kraj związkowy **Hesja**

	2005	2006	2007	2008	2009	Ogółem
Wpłaty na poczet kapitału	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Rezerwa kapitałowa	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
<i>Kapitał własny ogółem</i>						20 000

Kraj związkowy **Nadrenia-Palatynat**

	2005	2006	2007	2008	2009	Ogółem
Wpłaty na poczet kapitału	537	0	0	0	0	537
Rezerwa kapitałowa	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
<i>Kapitał własny ogółem</i>						11 786

3.1.4. ŚRODEK 4: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2004 R.

- (45) FFHG i Fraport przedłużyły okres obowiązywania umowy o pokrycie strat z 2001 r. do 2014 r. w drodze umowy z dnia 5 kwietnia 2004 r., gdyż takie przedłużenie było warunkiem otrzymania zgody na podwyższenie kapitału. Nowa umowa o pokrycie strat stała się jednak skuteczna dopiero po jej zatwierdzeniu przez zgromadzenie akcjonariuszy Fraportu. Jak uzgodnili udziałowcy FFHG w odniesieniu do podwyższenia kapitału, we wspomnianej umowie o pokrycie strat z 2004 r. ustalono, że wszelkie dalsze zadłużenie dokonane przez FFHG zostanie zrekompensowane przez Fraport, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja w stosunku odpowiadającym ich kapitałowi własnemu.
- (46) Zgodnie z umową o pokrycie strat z 2004 r. Fraport przejął do 2009 r. około [...] mln EUR strat. Na mocy obu kolejnych umów o pokrycie strat Fraport zrekompensował zatem łącznie [...] mln EUR strat poniesionych w latach 2001–2009. W ramach tej sumy [...] mln EUR odnosi się do kwoty odpisanej, a [...] mln EUR stanowi spłatę odsetek od kredytów na sfinansowanie infrastruktury.
- (47) W 2009 r. Fraport odsprzedał całość swoich udziałów w FFHG krajowi związkowemu Nadrenia-Palatynat i tym samym rozwiązał także umowę o pokrycie strat.

3.1.5. ŚRODEK 5: REKOMPENSATA DLA FFHG Z TYTUŁU KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA

- (48) Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat pobiera opłatę za zapewnienie bezpieczeństwa w portach lotniczych od wszystkich pasażerów odlatujących z portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Kraj związkowy nie przeprowadza kontroli bezpieczeństwa samodzielnie, lecz zleca jej podwykonawstwo portowi lotniczemu, który z kolei w drodze umowy zleca podwykonawstwo tego zadania firmie ochroniarskiej. W ramach wynagrodzenia za przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa kraj związkowy przekazuje portowi lotniczemu cały przychód z opłat za zapewnienie bezpieczeństwa.

3.1.6. ŚRODEK 6: DOTACJE BEZPOŚREDNIE PRYZNANE PRZEZ KRAJ ZWIĄZKOWY NADRENIA-PALATYNAT

- (49) Zgodnie ze sprawozdaniami finansowymi spółek holdingowych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat ⁽¹⁹⁾ kraj związkowy subsydiował FFHG, przyznając następujące kwoty, których zestawienie zawarto w tabeli 6.

⁽¹⁹⁾ Sprawozdania roczne spółek holdingowych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat za lata 1999, 2001, 2003 i 2004.

Tabela 6

Dotacje bezpośrednie przyznane przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat

Rok	Dotacje bezpośrednie (EUR)
1997	[...]
1998	[...]
1999	[...]
2000	[...]
Ogółem 1997–2000	[...]
2001	[...]
2002	[...]
2003	[...]
2004	[...]
Ogółem 2001–2004	[...]

- (50) Dotacje bezpośrednie przyznane FFHG przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat przed dniem 12 grudnia 2000 r. wynoszą [...] mln, podczas gdy dotacje bezpośrednie przyznane FFHG przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat w latach 2001–2004 wynoszą [...] mln EUR.

3.2. EWENTUALNA POMOC PAŃSTWA PRZYZNANA PRZEZ FFHG NA RZECZ RYANAIRA I WSZYSTKICH
POZOSTAŁYCH PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH PRZEWOŻĄCYCH PASAŻERÓW

- (51) W 1999 r. FFHG przyciągnęło pierwszego taniego przewoźnika, a mianowicie Ryanair. FFHG zawarło z Ryanairem trzy umowy w latach 1999, 2002 i 2005. Ponadto FFHG wprowadziło nowe opłaty lotniskowe w 2001 i 2006 r.

3.2.1. ŚRODEK 7: UMOWA Z RYANAIREM Z 1999 R.

- (52) Pierwsza umowa z Ryanairem weszła w życie z mocą wsteczną od dnia 1 kwietnia 1999 r., a jej okres obowiązywania miał wynieść 5 lat („umowa z Ryanairem z 1999 r.”). W dniu 22 kwietnia 1999 r., kiedy ustalono już wszystkie niezbędne warunki umów, Ryanair rozpoczął obsługę połączenia z portu lotniczego Frankfurt-Hahn do portu lotniczego Londyn Stansted.
- (53) Na posiedzeniu, które odbyło się dnia 5 maja 1999 r., zarząd FFHG przekazał radzie nadzorczej *Deckungsbeitragsrechnung* (analizę rentowności) w odniesieniu do umowy z Ryanairem z 1999 r. Według Niemiec rada nadzorcza FFHG nie głosowała w sprawie umowy z Ryanairem z 1999 r. ani w sprawie analizy rentowności, ponieważ zawarcie umowy uznano za bieżącą codzienną działalność gospodarczą stanowiącą wyłączną kompetencję rady nadzorczej FFHG.
- (54) Tabela 7 zawiera podsumowanie opłat do uiszczenia przez Ryanair zgodnie z załącznikiem 1 do umowy z Ryanairem z 1999 r.

Tabela 7

Oplaty do uiszczenia przez Ryanair zgodnie z załącznikiem 1 do umowy z Ryanairem z 1999 r.

Rodzaj opłaty/płatności/podatku	EUR
Opłata za postój na ziemi i obsługę między rejsami (za lot, obejmująca opłatę za lądowanie, obsługę ramp i odprawę pasażerów) ⁽¹⁾	[...]
Opłata pasażerska (za każdego przylatującego pasażera)	[...]
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa (za każdego odlatującego pasażera)	[...]
Płyn do odładzania, w tym ciepła woda (za litr)	[...]

⁽¹⁾ Roczna opłata za postój na ziemi i obsługę między rejsami do uiszczenia przez Ryanair w przypadku maksymalnie sześciu lotów dziennie była ustalona na poziomie [...] EUR.

- (55) Zgodnie z załącznikiem 3 do umowy z Ryanairem z 1999 r. FFHG dodatkowo otrzymywało prowizję w wysokości [...] % od każdego biletu sprzedanego (przy zapłacie gotówką lub kartą kredytową) lub wydanego przez kasy biletowe FFHG, prowizję w wysokości [...] % od opłat za nadbagaż pobranych przez FFHG, [...] EUR za każdy przedpłacony bilet zarejestrowany przez Ryanair oraz prowizję w wysokości [...] % za każde wynajęcie samochodu zarezerwowane za pośrednictwem FFHG.
- (56) Ryanair był uprawniony do wsparcia marketingowego w wysokości maksymalnie [...] EUR rocznie, które miało być wypłacone przez FFHG w ratach kwartalnych i tylko przez trzy lata działalności. Wsparcie marketingowe miało być wykorzystywane wyłącznie w odniesieniu do reklam dotyczących tras wychodzących z portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Ryanair musiał dostarczyć faktury i szczegółowe dowody potwierdzające sposób wykorzystania środków pieniężnych.

3.2.2. ŚRODEK 8: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2001 R.

- (57) Dnia 16 października 2001 r. departament transportu kraju związkowego Nadrenia-Palatynat zatwierdził i opublikował tabelę opłat lotniskowych portu lotniczego Frankfurt-Hahn z 2001 r. Weszła ona w życie z mocą wsteczną dnia 1 października 2001 r. ⁽²⁰⁾.
- (58) Z uwagi na to, że ramach strategii biznesowej portu lotniczego Frankfurt-Hahn skupiono się na tanich przewoźnikach lotniczych obsługujących statki powietrzne Boeing 737 lub Airbus A 319/320 o maksymalnej masie startowej („MTOW”) około 50–80 ton, wprowadzono zerowe opłaty za lądowanie i start dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej wynoszącej 5,7–90 ton.
- (59) Tabela 8 zawiera podsumowanie opłat na każdy statek powietrzny z tytułu usług w zakresie infrastruktury centralnej obsługi naziemnej, które to opłaty mają być uiszczane przez przedsiębiorstwa lotnicze na podstawie tabeli opłat lotniskowych z 2001 r.

Tabela 8

Oplaty dotyczące usług w zakresie infrastruktury centralnej obsługi naziemnej, które mają być uiszczane przez przewoźników lotniczych na podstawie tabeli opłat lotniskowych z 2001 r.

	Opłata w odniesieniu do każdego statku powietrznego w EUR
Maksymalna masa startowa do 90 ton	uwzględniona w opłatach za start i lądowanie
Maksymalna masa startowa powyżej 90 ton	50,00

⁽²⁰⁾ Nr akt V/21-1011/1.

- (60) Opłatę pasażerską ustalono na 4,35 EUR za każdego przylatującego pasażera. Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom, której podstawą jest liczba pasażerów na pokładzie statku powietrznego podczas odlotu, wynosi 4,35 EUR za każdego pasażera i jest płatna na rzecz departamentu ds. autostrad i transportu – sekcja transportu lotniczego kraju związkowego Nadrenia-Palatynat.
- (61) W przypadku każdego poszczególnego podejścia samolotu do lądowania zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) opłata za podejście do lądowania i kontrolę ruchu lotniczego musi być uiszczona u operatora portu lotniczego. Wspomniana opłata za loty zarobkowe lub niezarobkowe jest wliczana do opłaty za start i lądowanie, w przypadku gdy wspomniany lot jest obsługiwany w innych celach niż szkolenie i instrukcje. W związku z tym powyższa opłata jest zerowa w przypadku statków powietrznych, do których ma zastosowanie zerowa opłata za start i lądowanie.

3.2.3. ŚRODEK 9: UMOWA Z RYANAIREM Z 2002 R.

- (62) Druga umowa z Ryanaiem jest opatrzona datą 14 lutego 2002 r. („umowa z Ryanaiem z 2002 r.”) i została przedłożona radzie nadzorczej FFHG na posiedzeniu, które odbyło się dnia 16 listopada 2001 r. Zgodnie z protokołem wspomnianego posiedzenia większość członków rady nadzorczej zatwierdziła umowę.
- (63) Kopia umowy z Ryanaiem z 2002 r., którą przekazano Komisji, nie została podpisana. Według Niemiec, mimo że wspomniana umowa nigdy nie została podpisana, była ona stosowana przez strony od dnia 14 lutego 2002 r.
- (64) Ponadto Niemcy twierdzą, że umowa z Ryanaiem z 2002 r. zastępowała umowę z Ryanaiem z 1999 r. i została zawarta na okres [...] lat (do [...] r.). Opłata pasażerska pozostała jednak taka sama, jak w pierwszej umowie z 1999 r. Ryanair ma możliwość przedłużenia tej umowy na podobnych warunkach do [...] r.
- (65) Umowa z Ryanaiem z 2002 r. opiera się na standardowej umowie w sprawie obsługi naziemnej Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), która została dostosowana do indywidualnych potrzeb stron. Składa się ona z następujących elementów:
- (i) umowy podstawowej;
 - (ii) załącznika A – Opis obsługi naziemnej;
 - (iii) załącznika B – 1.0 Lokalizacja, uzgodnione usługi i opłaty na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn;
 - (iv) drugiego załącznika B – 1.0 Lokalizacja, uzgodnione usługi i opłaty na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn;
 - (v) załącznika 3 i dodatków 1–3 ⁽²¹⁾ do drugiego załącznika B – 1.0;
 - (vi) załącznika C – Opłaty lotniskowe;
 - (vii) załącznika D – Opis pakietu usług obsługi naziemnej „Hahn-Smart”
 - (viii) trzeciego załącznika B – Lokalizacja, uzgodnione usługi i opłaty lotniskowe na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn – „Umowa węzła lotniczego”;
 - (ix) załącznika E – Umowa marketingowa.
- (66) Umowa podstawowa, załącznik A i załącznik B – 1.0 są jedynie kopiami standardowego formularza. Strony nie wypełniły żadnych pól, ponieważ uznano, że wspomniana część standardowego formularza nie ma zastosowania.
- (67) Strony wypełniły drugi załącznik B – 1.0 w odniesieniu do informacji dotyczących nazw stron, rachunków bankowych i ceny za płyn do odladzania ([...] EUR za litr) oraz ciepłą wodę ([...] EUR za litr).
- (68) Załącznik 3 i załączniki 1–3 dotyczą „dalszych umów strategicznych” między stronami. Odnoszą się one do ustaleń technicznych dotyczących obsługi naziemnej, sprzedaży biletów i przestrzeni reklamowej w porcie lotniczym.

⁽²¹⁾ Załącznik 3: FFHG otrzymywało prowizję w wysokości [...] % od każdego biletu sprzedanego (przy zapłacie gotówką lub kartą kredytową) lub wydanego przez kasy biletowe FFHG, prowizję w wysokości [...] % od opłat za nadbagaż pobranych przez FFHG, [...] EUR za każdy przedpłacony bilet zarejestrowany przez Ryanair oraz prowizję w wysokości [...] % za każde wynajęcie samochodu zarezerwowane za pośrednictwem FFHG.

- (69) W załączniku D przewidziano, że w przypadku obsługi naziemnej obowiązują opłaty, których zestawienie przedstawiono w tabeli 9, pod warunkiem że czas postoju na ziemi i obsługi między rejsami nie przekracza 30 minut.

Tabela 9

Opłaty dotyczące obsługi naziemnej w przypadku maksymalnego czasu postoju na ziemi i obsługi między rejsami wynoszącego 30 minut

Statek powietrzny o maksymalnej masie startowej	Jednostka	EUR
Do 5,7 ton	Obsługa	[...]
Do 14 ton	Obsługa	[...]
Do 20 ton	Obsługa	[...]
Do 90 ton	Obsługa	[...]
Powyżej 90 ton	Obsługa	[...]

- (70) Wydaje się, że puste pola odnoszące się do statków powietrznych o masie „do” i „powyżej” [...] ton świadczą o tym, iż [...] pobierał opłatę od statków powietrznych o masie wynoszącej [...]–[...] ton ⁽²²⁾.
- (71) Analiza ta znajduje potwierdzenie w załączniku E (tj. umowie w zakresie Hahn Smart). Stanowi on w pkt 1:
„[...]”
- (72) Wysokość opłaty lotniskowej zamrożono do dnia 30 kwietnia 2004 r., po czym miała ona zostać skorygowana w stosunku do niemieckiego wskaźnika cen konsumpcyjnych, jeżeli wskaźnik ten wzrósłby o ponad [...] % w porównaniu z poprzednim rokiem.
- (73) W załączniku E przewidziano także wypłatę wsparcia marketingowego. Ryanair jest upoważniony do następujących form wsparcia marketingowego:
- (i) wypłat jednorazowych w wysokości [...] EUR za każdą nową trasę z portu lotniczego Frankfurt-Hahn uruchomioną po dniu 13 lutego 2002 r.; oraz
 - (ii) rabatów w odniesieniu do opłat lotniskowych w zależności od liczby statków powietrznych, których bazą jest port lotniczy Frankfurt-Hahn, i w odniesieniu do liczby pasażerów lądujących, jak podsumowano w tabeli 10.

Tabela 10

Rabaty w odniesieniu do opłat lotniskowych

Liczba statków powietrznych, których bazą jest port lotniczy Frankfurt-Hahn	Wsparcie marketingowe na pasażera (w EUR)
Do 2	[...]
Od 3 do 4	[...]
5–8	[...] ⁽¹⁾
⁽¹⁾ [...].	

⁽²²⁾ Wynika to również z pkt 68 testu prywatnego inwestora, który to test został przedłożony przez PwC w imieniu kraju związkowego Nadrenia-Palatynat.

- (81) Tabela 13 przedstawia przegląd systemu rabatowego w odniesieniu do opłat lotniskowych wprowadzonego w drodze umowy z Ryanair z 2005 r.

Tabela 13

Zmienione rabaty portów lotniczych wprowadzone w drodze umowy z Ryanair z 2005 r.

W EUR		Całkowity średni rabat na pasażera	Średnia opłata pasażerska
Rabaty w odniesieniu do wszystkich pasażerów przylatujących	[...]	[...]	[...]
Dodatkowe rabaty w odniesieniu do wszystkich pasażerów odlatujących powyżej [...] mln i do [...] mln rocznie	[...]	[...]	[...]
Dodatkowe rabaty w odniesieniu do wszystkich pasażerów odlatujących powyżej [...] mln rocznie	[...]	[...]	[...]

- (82) [...].

3.2.5. ŚRODEK 11: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2006 R.

- (83) Departament transportu kraju związkowego Nadrenia-Palatynat zatwierdził tabelę opłat lotniskowych z 2006 r. dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn dnia 26 kwietnia 2006 r. ⁽²³⁾, która weszła w życie dnia 1 czerwca 2006 r. Podlega ona tym samym podstawowym zasadom co tabela opłat lotniskowych z 2001 r. (zob. motyw powyżej 57 i nast.).
- (84) W porównaniu z poprzednią tabelą zmiany dotyczą opłat za start i lądowanie, opłaty pasażerskiej i wsparcia marketingowego. W tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. zachowano dwie podstawowe zasady tabeli opłat lotniskowych z 2001 r.:
- (i) opłaty za kontrolę ruchu lotniczego i za obsługę naziemną są uwzględnione w opłatach za start i lądowanie;
 - (ii) w przypadku statku powietrznego o maksymalnej masie startowej przekraczającej 5,7 ton nie ma żadnego obowiązku wnoszenia opłat za start ani za lądowanie (ani za kontrolę ruchu lotniczego czy obsługę naziemną).
- (85) W tabeli z 2006 r. wprowadza się jednak dwa ograniczenia tych zasad. Po pierwsze, o te korzyści można występować tylko w przypadku pasażerskich statków powietrznych. Po drugie, korzyści ograniczają się tylko do statków powietrznych, których czas postoju na ziemi i obsługi między rejsami wynosi poniżej 30 minut.
- (86) Poza tym, opłaty pasażerskie są ustalone w przeliczeniu na odlatującego pasażera i w zależności od całkowitej liczby pasażerów (odlatujących i przylatujących) przewożonych przez przedsiębiorstwo lotnicze, do którego należy samolot. Tabela 14 przedstawia przegląd opłat pasażerskich, które mają być uiszczane na podstawie tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. w zależności od całkowitej liczby pasażerów odlatujących i przylatujących.

Tabela 14

Opłaty pasażerskie według tabeli opłat lotniskowych z 2006 r.

Całkowita liczba pasażerów odlatujących i przylatujących	Opłata pasażerska za każdego odlatującego pasażera w EUR	Minimalna kwota całkowitych opłat lotniskowych do uiszczenia w EUR
Poniżej 100 000	5,35	
100 001–250 000	4,40	267 500,00

⁽²³⁾ Numer akt V/20-1011/1.

Całkowita liczba pasażerów odlatujących i przylatujących	Opłata pasażerska za każdego odlatującego pasażera w EUR	Minimalna kwota całkowitych opłat lotniskowych do uiszczenia w EUR
250 001–500 000	3,85	550 000,00
500 001–750 000	3,45	962 500,00
750 001–1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001–1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001–2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001–3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001–5 400 000	2,48 od 1 do 3 000 000 pasażerów 2,24 od 3 000 001 do 5 400 000 pasażerów	Nie dotyczy.
5 400 001–10 000 000	2,48 od 1 do 3 000 000 pasażerów 2,24 od 3 000 001 do 5 400 000 pasażerów 2,21 od 5 400 001 do 10 000 000 pasażerów	Nie dotyczy.
Powyżej 10 000 000	2,48 od 1 do 3 000 000 pasażerów 2,24 od 3 000 001 do 5 400 000 pasażerów 2,21 od 5 400 001 do 10 000 000 pasażerów 2,19 za pasażera	Nie dotyczy

- (87) Tabela 15 przedstawia kwotę wsparcia marketingowego, które można przyznać przedsiębiorstwom lotniczym korzystającym z portu lotniczego.

Tabela 15

Wsparcie marketingowe

Całkowita liczba pasażerów odlatujących	Najniższa liczba i częstotliwość połączeń z portu lotniczego Frankfurt-Hahn	Wsparcie marketingowe w EUR
5 000–100 000	[...]	[...]
100 001–250 000	[...]	[...]
250 001–500 000	[...]	[...]
500 001–750 000	[...]	[...]
750 001–1 000 000	[...]	[...]

- (88) Wsparcie marketingowe zostało ponadto uregulowane w oddzielnym dokumencie dostępnym na stronie internetowej portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Jednorazowe wsparcie marketingowe przyznaje się na następujących warunkach:
- (i) kwalifikują się do niego loty do miejsc przeznaczenia, które nie były obsługiwane z portu lotniczego Frankfurt-Hahn w ciągu ostatnich 24 miesięcy;
 - (ii) wsparcie wynosi najwyżej 33,3 % udowodnionych kosztów marketingowych nowych połączeń;
 - (iii) przedsiębiorstwo lotnicze musi wykazać średnioterminową rentowność nowego połączenia przedstawiając właściwe dokumenty potwierdzające;
 - (iv) FFHG może zażądać zwrotu kosztów wsparcia marketingowego, jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze nie wywiąże się ze swoich obowiązków w zakresie nowych połączeń.

3.3. ŚRODKI POMOCY POZA ZAKRESEM DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA Z 2008 R. (ŚRODEK 12)

- (89) Niemcy zobowiązały się wnieść do FFHG kapitał własny w wysokości [...] mln EUR w celu refinansowania pożyczek FFHG.
- (90) Z tych funduszy refinansuje się środki infrastrukturalne, które zostały nieodwołalnie określone decyzją organów publicznych przed 31 grudnia 2012 r., a których nie obejmują umowa o pokrycie strat, podwyższenia kapitału albo inne dotacje.

4. PRZYCZYNY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA I WSTĘPNA OCENA

4.1. EWENTUALNA POMOC PAŃSTWA PRYZNANA NA RZECZ FFHG

4.1.1. ŚRODEK 1: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2001 R.

- (91) W odniesieniu do umowy o pokrycie strat z 2001 r. Komisja stwierdziła w decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., że roczne straty zostały poniesione przez Fraport, spółkę stanowiącą w przeważającej większości własność publiczną. W związku z tym Komisja stwierdziła, że musi zbadać, czy Niemcy uczestniczyły w zawarciu umowy o pokrycie strat z 2001 r.
- (92) W wyroku w sprawie *Stardust Marine* ⁽²⁴⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że zasoby przedsiębiorstwa będącego przedsiębiorstwem prawa prywatnego, którego udziały są w większości własnością publiczną, stanowią zasoby państwowe. Komisja uznała, że zawarcie umowy również można przypisać państwu, ponieważ byłoby ono niemożliwe bez uwzględnienia wymogów organów publicznych.
- (93) Ponadto w przeciwieństwie do argumentów przedstawionych przez Niemcy Komisja wyraziła wątpliwości, czy prywatny inwestor zawarłby taką umowę, ponieważ wyraźnie widać, że umowa stanowiła korzyść dla spółki FFHG, zwalniając ją z obciążeń finansowych, które w przeciwnym razie zmuszona byłaby ponieść.
- (94) Komisja uznała również, że środek ma charakter selektywny, ponieważ służy pokryciu strat jedynie FFHG oraz zakłóca konkurencję na rynku operatorów portów lotniczych lub grozi jej zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (95) W związku z powyższym Komisja wstępnie przyjęła, że środek może stanowić pomoc państwa w formie pomocy operacyjnej.
- (96) Ponieważ Niemcy nie przedstawiły żadnych dowodów ani nie twierdziły, że taką pomoc operacyjną można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu oraz w świetle wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., Komisja wyraziła poważne wątpliwości w kwestii tego, czy taką pomoc można uznać za zgodną.

⁽²⁴⁾ Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („*Stardust Marine*”), Rec. 2002, s. I-4397, pkt 51 i nast.

4.1.2. ŚRODEK 2: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2001 R.

- (97) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Komisja stwierdziła, że Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat podwyższyli kapitał zakładowy FFHG o 27 mln EUR, przeznaczając odpowiednio 19,7 mln EUR i 7,3 mln EUR. Jeżeli chodzi o istnienie pomocy państwa Komisja wskazała, że zasoby Fraport i kraju związkowego Nadrenii-Palatynatu stanowią zasoby państwowe zgodnie z kryteriami ustanowionymi w sprawie dotyczącej *Stardust Marine* ⁽²⁵⁾. Ponadto Komisja wstępnie przyjęła, że decyzje Fraport prawdopodobnie również można przypisać państwu.
- (98) Co więcej, Komisja wskazała, że nie jest przekonana, czy spełniono wymogi dotyczące testu prywatnego inwestora w odniesieniu do podwyższenia kapitału. Komisja przyjęła zasadę, że ocena przeprowadzona przez jedną lub większą liczbę niezależnych firm audytowych może stanowić dowód, że transakcji dokonano według wartości rynkowej ⁽²⁶⁾. Komisja miała jednak wątpliwości, czy sprawozdanie na temat Fraport złożone przez PwC wystarczy, aby wykluczyć obecność korzyści.
- (99) Wątpliwości wynikały z zawartości testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez PwC, ponieważ dotyczył on kwestii czysto jakościowych, a nie oceny kosztów związanych z wycofaniem się spółki Fraport. W sprawozdaniu nie przedstawiono ilościowo, ani nie wyjaśniono szczegółowo „wysokiego ryzyka” określonego przez SD spółki Fraport i generalnie ograniczono ocenę do Fraport, nie analizując, czy kraj związkowy Nadrenia-Palatynat działał jako inwestor prywatny. Z tych względów Komisja nie może wykluczyć, że podwyższenie kapitału stanowiło korzyść dla FFHG.
- (100) Komisja uznała również, że środek ma charakter selektywny, ponieważ FFHG jest jedyną spółką, której przyznano podwyższenie kapitału w 2001 r. oraz że środek ten zakłóca konkurencję na rynku operatorów portów lotniczych lub grozi jej zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (101) W związku z powyższym Komisja wstępnie przyjęła, że przedmiotowy środek może stanowić pomoc państwa w formie pomocy inwestycyjnej i wyraziła wątpliwości co do jego zgodności z rynkiem wewnętrznym, w szczególności w związku z art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu i wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

4.1.3. ŚRODEK 3: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2004 R.

- (102) W odniesieniu do drugiego podwyższenia kapitału Komisja zauważyła, że w 2004 r. dotychczasowi akcjonariusze FFHG podwyższyli kapitał zakładowy spółki o 10,75 mln EUR, przy czym Fraport wniósł wkład w wysokości 10,21 mln EUR, a kraj związkowy Nadrenia-Palatynat wkład w wysokości 0,54 mln EUR. Ponadto kraj związkowy Hesja, który dołączył jako nowy udziałowiec, wniósł wkład w wysokości 8,75 mln EUR. Co więcej oba kraje związkowe, Nadrenia-Palatynat i Hesja, zobowiązały się wnieść wkład w wysokości 11,25 mln EUR każdy, jako rezerwę kapitałową.
- (103) Komisja przyjęła odpowiednio tę samą argumentację co w przypadku podwyższenia kapitału w 2001 r. (zob. sekcja 4.1.2) w odniesieniu do istnienia pomocy oraz wyraziła te same obawy co do zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym.

4.1.4. ŚRODEK 4: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2004 R.

- (104) Zgodnie z decyzją o wszczęciu postępowania z 2008 r. Fraport przejął straty FFHG wynoszące co najmniej [...] mln EUR na podstawie umowy o pokrycie strat z 2004 r. Komisja zastosowała odpowiednio tę samą argumentację co w przypadku umowy o pokrycie strat z 2001 r., zob. motyw 91 i nast. W odniesieniu do testu prywatnego inwestora przedłożonego przez PwC Komisja wyraziła wątpliwości dotyczącego jego wiarygodności, z uwagi na fakt, że ocena miała w znacznym stopniu charakter jakościowy. W związku z tym Komisja uznała, że umowa o pokrycie strat z 2004 r. stanowi pomoc operacyjną i wyraziła wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym, w szczególności w świetle wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

⁽²⁵⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, pkt 51 i nast.

⁽²⁶⁾ Zob. komunikat Komisji w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne, pkt II.2.

4.1.5. ŚRODEK 5: REKOMPENSATA DLA FFHG Z TYTUŁU KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA

- (105) Komisja wskazała w decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., że usługi w zakresie ochrony portu lotniczego nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa ⁽²⁷⁾.
- (106) Następnie Komisja zauważyła, że analiza ekonomiczna PwC wydaje się wskazywać, iż kraj związkowy Nadrenia-Palatynat przekazał FFHG nadmierną rekompensatę z tytułu prowadzenia kontroli bezpieczeństwa. W tym względzie Komisja wskazała, że dana korzyść została sfinansowana z zasobów państwowych oraz że mogła zakłócić konkurencję i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W związku z tym Komisja uważa, że nadmierna rekompensata stanowiła pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (107) W odniesieniu do oceny zgodności tej pomocy operacyjnej Komisja zastosowała tę samą argumentację co w przypadku umowy o pokrycie strat z 2001 r., zob. motyw 95 i nast. Inną możliwą podstawę prawną do przeprowadzania oceny zgodności z rynkiem wewnętrznym stanowił art. 106 ust. 2 Traktatu. Niemcy nie przedstawiły jednak żadnych wskazówek, czy na FFHG nałożono obowiązek świadczenia usług publicznych. W związku z powyższym Komisja nie znalazła podstawy prawnej do uznania nadmiernej rekompensaty wynikającej z opłaty za ochronę za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.1.6. ŚRODEK 6: DOTACJE BEZPOŚREDNIE PRYZNANE PRZEZ KRAJ ZWIĄZKOWY NADRENIA-PALATYNAT

- (108) Komisja zauważyła w swojej decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., że wydaje się, iż dotacje bezpośrednie udzielone w latach 2001–2004 zostały przyznane bez namysłu, z zasobów państwowych (w szczególności ogólnego budżetu kraju związkowego Nadrenii-Palatynatu) oraz w sposób selektywny (jedynie na rzecz FFHG). Komisja uznaje, że przedmiotowe dotacje mogą zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi. W związku z tym Komisja wstępnie przyjęła, że dotacje stanowiły pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu w formie pomocy inwestycyjnej.
- (109) Komisja wyraziła również wątpliwości co do zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym, w szczególności w związku z art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu i wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

4.2. EWENTUALNA POMOC PAŃSTWA PRYZNANA PRZEZ FFHG NA RZECZ RYANAIRA I WSZYSTKICH POZOSTAŁYCH PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH PRZEWOŻĄCYCH PASAŻERÓW

4.2.1. ŚRODEK 7: UMOWA Z RYANAIREM Z 1999 R.

- (110) W odniesieniu do umowy z Ryanairem z 1999 r. Komisja wskazała ogólnie w decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., że obniżka lub system obniżek przyznający preferencyjne traktowanie określonego przedsiębiorstwu prawdopodobnie wchodził w zakres stosowania art. 107 Traktatu.
- (111) Komisja uznała, że ze względu na fakt, iż FFHG jest głównie przedsiębiorstwem publicznym, jego zasoby stanowią zasoby państwowe. Komisja wskazała w odniesieniu do umowy z Ryanairem z 1999 r., że choć rada nadzorcza nie głosowała za tą umową, nie złożyła też żadnego wniosku ani nie podjęła działań sugerujących, że sprzeciwia się tej umowie. W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że nie ma żadnych przesłanek pozwalających stwierdzić, że umowa z Ryanairem z 1999 r. nie może zostać przypisana państwu.
- (112) Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy prywatny inwestor zawarłby z Ryanairem umowę z 1999 r. Komisja zauważyła w tym względzie, że opłaty nałożone przez FFHG na Ryanaira nie pokrywają całości kosztów FFHG, w związku z czym wydają się przynosić korzyść Ryanairowi.

⁽²⁷⁾ Pkt 33 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

- (113) Komisja wskazała również, że w teście prywatnego inwestora przedłożonym przez Niemcy nie zostały uwzględnione koszty nowego terminalu, wynoszące w przybliżeniu [...] mln EUR. Na wstępie należy zauważyć, iż Komisja odrzuciła argumentację Niemiec, że w 1999 r. HHN i tak potrzebowało nowego terminalu pasażerskiego i że zdolność przewozowa wynosząca 1,25 mln pasażerów była znacznie wyższa niż oczekiwany ruch pasażerski generowany przez Ryanaira, ponieważ Ryanair był jedynym dużym przewoźnikiem lotniczym oferującym loty pasażerskie w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w 1999 r. Z tych powodów Komisja wyraziła wątpliwości co do testu prywatnego inwestora przekazanego przez Niemcy.
- (114) Komisja uznała również, że umowa z Ryanairem z 1999 r. stanowi selektywny i konkretny środek, ponieważ tylko Ryanair uzyskał takie warunki podczas negocjacji z FFHG oraz że dany środek zakłóca konkurencję na rynku przedsiębiorstw lotniczych lub grozi jej zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (115) W związku z tym Komisja wstępnie przyjęła, że umowa z Ryanairem z 1999 r. stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ wydaje się, że nie spełnia ona testu prywatnego inwestora i można ją przypisać państwu. Ponadto Komisja nie widziała podstaw prawnych do uznania takiej stałej pomocy operacyjnej dla przedsiębiorstwa lotniczego za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.2.2. ŚRODEK 8: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2001 R.

- (116) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Komisja przeanalizowała również, czy tabela opłat lotniskowych z 2001 r. mogłaby ewentualnie stanowić pomoc państwa na rzecz Ryanaira. W tym względzie uznała, że zasoby FFHG i Fraport, jako spółek, w których organy publiczne mają przeważającą część udziałów, stanowią zasoby państwowe, a ich utrzymywanie również można przypisać państwu.
- (117) Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy struktura opłat w tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. została ustalona w taki sposób, aby umożliwić portowi lotniczemu opłacalną działalność, ponieważ Niemcy nie przedstawiły testu prywatnego inwestora w odniesieniu do tej tabeli. Ponieważ wydawało się, że Ryanair jest jedynym przedsiębiorstwem lotniczym oferującym loty pasażerskie, które korzystało z portu lotniczego w latach 2001–2003 i miało przewozy pasażerskie na poziomie wyższym niż 95 % do 2006 r., wyniki testu prywatnego inwestora w kontekście umowy z Ryanairem z 2002 r., która opiera się na tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. i którą wprowadzono dodatkowe wsparcie marketingowe, mogą służyć jako punkt odniesienia. Na podstawie dostarczonych informacji Komisja wyraziła wątpliwości, czy spełniony został test prywatnego inwestora w odniesieniu do tabeli opłat lotniskowych z 2001 r.
- (118) Komisja uznała, że środek ma charakter selektywny, ponieważ jedyne przedsiębiorstwo lotnicze, które korzystało z portu lotniczego Frankfurt-Hahn, czerpało korzyści z tabeli opłat lotniskowych z 2001 r., oraz że środek ten zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (119) W związku z tym, jeżeli chodzi o tabelę opłat lotniskowych z 2001 r., Komisja wstępnie przyjęła, że może ona stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponadto Komisja nie znalazła podstaw prawnych do uznania takiej stałej pomocy operacyjnej dla przedsiębiorstwa lotniczego za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.2.3. ŚRODEK 9: UMOWA Z RYANAIREM Z 2002 R.

- (120) Jeżeli chodzi o kwestię zasobów państwowych Komisja zastosowała odpowiednio tę samą argumentację, co w przypadku umowy z Ryanairem z 1999 r., omówionej w sekcji 4.2.1 (motyw 110 i nast.). Jeżeli chodzi o możliwość przypisania środka, umowa z Ryanairem z 2002 r. została formalnie zatwierdzona przez radę nadzorczą FFHG, w skład której wchodziły głównie członkowie wyznaczeni przez organy publiczne. W związku z tym Komisja wstępnie przyjęła, że umowę z Ryanairem z 2002 r. można przypisać Niemcom.
- (121) Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy prywatny inwestor zawarłby umowę z Ryanairem z 2002 r. W związku z tym Komisja miała wątpliwości dotyczące obliczeń przedstawionych przez Niemcy. Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości w sprawie obliczeń kosztów, ponieważ obliczenia kosztów ogólnej infrastruktury portu lotniczego i ogólnej administracji portu lotniczego podane przez Niemcy opierały się na krańcowych, a nie na średnich kosztach. Do dnia 30 kwietnia 2004 r. zamrożono również wysokość opłat lotniskowych, po czym miała ona zostać skorygowana w stosunku do niemieckiego wskaźnika cen konsumpcyjnych tylko w przypadku gdyby wzrósłby on o ponad [...] % w porównaniu z poprzednim rokiem.

- (122) W odniesieniu do selektywności, zakłócenia konkurencji i wpływu na wymianę handlową Komisja zastosowała tę samą argumentację co w przypadku umowy z Ryanaiem z 1999 r., zob. sekcja 4.2.1 (motyw 110 i nast.).
- (123) W związku z powyższym Komisja wstępnie przyjęła, że umowa z Ryanaiem z 2002 r. może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponadto Komisja nie widziała podstaw prawnych do uznania takiej stałej pomocy operacyjnej dla przedsiębiorstwa lotniczego za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.2.4. ŚRODEK 10: UMOWA Z RYANAIREM Z 2005 R.

- (124) Jeżeli chodzi o kwestię zasobów państwowych, Komisja zastosowała odpowiednio tę samą argumentację co w przypadku umowy z Ryanaiem z 1999 r., omówionej w sekcji 4.2.1 (motyw 110 i nast.). Na pytanie, czy istnieje korzyść gospodarcza, Komisja wyraziła wątpliwości w odniesieniu do testu prywatnego inwestora przedstawionego przez Niemcy, ponieważ informacje potrzebne do zweryfikowania obliczeń były niewystarczające, a inwestycje spowodowane zwiększeniem liczby pasażerów nie zostały w żaden sposób uwzględnione ani przypisane Ryanaiowi.
- (125) Ponadto Komisja wskazała, że chociaż umowa z Ryanaiem z 2005 r. różniła się od umów z tym przewoźnikiem z 1999 r. i 2002 r. tym, że wprowadzono w niej rodzaj umownego systemu kar na wypadek, gdyby Ryanair nie generował umownie określonego ruchu pasażerskiego, Komisja wyraziła wątpliwości co do skuteczności wspomnianych sankcji.
- (126) W odniesieniu do selektywności zakłócenia konkurencji i wpływu na wymianę handlową Komisja zastosowała odpowiednio tę samą argumentację co w przypadku umowy z Ryanaiem z 1999 r., zob. sekcja 4.2.1 (motyw 110 i nast.).
- (127) Komisja stwierdziła, że umowa z Ryanaiem z 2005 r. również stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Komisja nie znalazła podstaw prawnych do uznania takiej stałej pomocy operacyjnej dla przedsiębiorstwa lotniczego za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.2.5. ŚRODEK 11: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2006 R.

- (128) W odniesieniu do tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. Niemcy przedstawiły Komisji jedynie częściowe uzasadnienie ekonomiczne w formie testu prywatnego inwestora. Komisja wskazała w swojej decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., że z uwagi na niekompletne informacje nie jest w stanie sprawdzić, czy, jak twierdzą Niemcy, efekt korzyści skali uzasadnia zróżnicowanie opłat pasażerskich. Ponadto uzasadnienia ekonomiczne przedstawione w tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. pozostawiły kilka pytań bez odpowiedzi, a mianowicie, które koszty zostały uwzględnione w pokryciu kosztów oraz dlaczego wsparcie marketingowe nie zostało uwzględnione w uzasadnieniu ekonomicznym tabeli.
- (129) Komisja uznała, że środek ma charakter selektywny, ponieważ tylko przedsiębiorstwa lotnicze korzystające z portu lotniczego Frankfurt-Hahn czerpały korzyści z tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. oraz że środek ten zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (130) W związku z tym, jeżeli chodzi o tabelę opłat lotniskowych z 2006 r., Komisja wstępnie przyjęła, że może ona stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponadto Komisja nie widziała podstaw prawnych do uznania takiej stałej pomocy operacyjnej dla przedsiębiorstwa lotniczego za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

5. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ NIEMCY

- (131) Niemcy przedłożyły obszerne uwagi i analizę ekonomiczną w trakcie przedmiotowego postępowania.

5.1. UWAGI OGÓLNE

- (132) Przede wszystkim w swoich uwagach Niemcy przedstawili pewne ogólne uwarunkowania dotyczące portu lotniczego Frankfurt Hahn. Niemcy podkreślali, że zgodnie z projektem port lotniczy Frankfurt-Hahn miał się stać rentownym przedsiębiorstwem prywatnym od momentu jego przekształcenia. W związku z powyższym Raport strategicznie zaangażował się z zamiarem zapewnienia długotrwałej rentowności portu lotniczego. Dzięki modelowi biznesowemu tanich linii, znacznie uproszczonej infrastrukturze i niskim kosztom inwestycji według

Niemiec port lotniczy Frankfurt-Hahn stał się pionierem w Europie. Niemcy twierdziły jednak, że ramy czasowe niezbędne dla osiągnięcia pozytywnych wyników operacyjnych w tego rodzaju projekcie infrastrukturalnym wyniosłyby około 20 lat. Niemcy wskazały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn po raz pierwszy osiągnął pozytywny wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją w 2006 r., a więc po upływie ośmiu lat od wejścia na rynek, co potwierdza jego rentowność. Według Niemiec port lotniczy Frankfurt-Hahn był najszybciej rozwijającym się portem lotniczym w Niemczech.

- (133) Ponadto Niemcy są zdania, że środki dotyczące portu lotniczego Frankfurt-Hahn podjęto wyłącznie zgodnie z testem prywatnego inwestora. Według Niemiec, gdyby przedsiębiorstwo prywatne tej samej wielkości i znajdujące się w porównywalnej sytuacji również podjęło się finansowania opartego na logice handlowej, wykluczyłoby to wszelką korzyść. Niemcy twierdziły, że Komisja powinna jedynie ocenić, czy dany środek jest możliwy do obronienia w kontekście handlowym, a nie czy będzie ponad wszelką wątpliwość skuteczny. Niemcy odwołały się również do zasady równości przedsiębiorstw publicznych i prywatnych, zgodnie z którą środki oferowane przedsiębiorstwu przez państwo zgodnie z warunkami rynkowymi nie będą uznawane za pomoc państwa. Podsumowując, według Niemiec wszystkie środki na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn zostały przyznane zgodnie z warunkami rynkowymi; co potwierdza test prywatnego inwestora przedstawiony przez Niemcy. Następnie Niemcy szczegółowo omówiły te uwagi ogólne w odniesieniu do odpowiednich środków ocenionych w decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r.

5.2. DOMNIEMANA POMOC PAŃSTWA PRZYZNANA NA RZECZ FFHG

5.2.1. ŚRODEK 1: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2001 R.

- (134) Niemcy twierdziły, że zasady pomocy państwa nie mają zastosowania do umowy o pokrycie strat z 2001 r., ponieważ została zawarta w sierpniu 1999 r., tj. przed wydaniem przez Trybunał Sprawiedliwości wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾ w dniu 24 października 2002 r. Według Niemiec wyrok wydany przez Sąd pierwszej instancji stał się ostateczny dopiero po wydaniu wyroku przez Trybunał Sprawiedliwości i dopiero wtedy, gdy wyjaśniono, że porty lotnicze uznano za przedsiębiorstwa, a zatem są one objęte zakresem stosowania zasad pomocy państwa. Takie podejście zostało potwierdzone później w wyroku w sprawie *Leipzig-Halle* ⁽²⁹⁾.
- (135) Niemcy wyjaśniły ponadto, że nie wykorzystano żadnych zasobów państwowych. W tym względzie Niemcy wyjaśniły, że straty poniesione przez Fraport nie obciążąły budżetu państwa. Ponadto Niemcy twierdziły, że decyzji podjętych przez Fraport nie można przypisać Niemcom, ponieważ akcjonariusze publiczni nie byli w stanie wywrzeć zdecydowanego wpływu. W związku z powyższym Niemcy podkreśliły, że należy sprawdzać w każdym indywidualnym przypadku, czy zasoby przedsiębiorstwa są faktycznie kontrolowane przez państwo. Według Niemiec fakt, że większość akcjonariuszy była podmiotami publicznymi nie wystarcza, aby przyjąć, że umowa o pokrycie strat z 2001 obejmuje zasoby państwowe.
- (136) Według Niemiec akcjonariusze nie mogą określić zachowania zarządu w przypadku niemieckiej spółki akcyjnej, *Aktiengesellschaft*, takiej jak Fraport. Zdaniem Niemiec Fraport jest niezależną spółką akcyjną notowaną na giełdzie papierów wartościowych, a regionalne organy publiczne nie sprawują stałej kontroli nad jej funduszami. Niemcy wyjaśniły, że zgodnie z sekcją 76 *Aktiengesetz* (niemieckiej ustawy o spółkach akcyjnych, „AktG”) zarząd posiada szerokie uprawnienia do podejmowania decyzji niezależnie od akcjonariuszy. Niemcy twierdziły, że w sprawach *Stadtwerke Brixen AG* ⁽³⁰⁾ i *Carbotermo* ⁽³¹⁾ Trybunał Sprawiedliwości uznał już charakter niemieckiej spółki giełdowej oraz znaczną niezależność, jaką cieszy się jej zarząd wraz z akcjonariuszami. W tym względzie organy publiczne nie mogą kontrolować codziennej działalności gospodarczej Fraport.
- (137) W tym sensie Niemcy wyjaśniły, że Fraport nie był w żaden sposób włączony w struktury administracji publicznej, nie odpowiadał za swoje działania przed Niemcami, ani w żaden sposób nie był podporządkowany administracji publicznej. Choć Niemcy zdawały sobie sprawę, że akcjonariusze publiczni uczestniczyli w procesie

⁽²⁸⁾ Sprawa T-128/98 *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3929, potwierdzona sprawą C-82/01P *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2002, s. I-9297.

⁽²⁹⁾ Sprawy połączone T-443/08 i T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH przeciwko Komisji* (zwane dalej „wyrokiem w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle”), Zb.Orz. 2011, s. II-1311, w szczególności pkt 93–94; potwierdzone wyrokiem w sprawie C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle przeciwko Komisji* z 2012 r., dotychczas nieopublikowany.

⁽³⁰⁾ Sprawa C-458/03 *Stadtwerke Brixen AG*, Zb.Orz. 2005, s. I-08585, pkt 67.

⁽³¹⁾ Sprawa C-340/04 *Carbotermo*, Zb.Orz. 2006, s. I-04137, pkt 36 i nast.

decyzyjnym na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy, w trakcie którego podjęto decyzję w sprawie umowy o pokrycie strat z 2001 r., Niemcy twierdziły, że nie oznacza to, iż akcjonariusze publiczni zrobili więcej niż wykonywanie praw i zobowiązań spoczywających na nich jako na akcjonariuszach.

- (138) Ponadto Niemcy stwierdziły, że umowa o pokrycie strat z 2001 r. nie przyznaje żadnej korzyści FFHG. Odniosły się do testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez PwC w tym zakresie, w którym uznano, że każdy prywatny inwestor również zawarłby taką umowę. Ponadto Niemcy stwierdziły, że ryzyko i korzyści związane z umową o pokrycie strat z 2001 r. były równomiernie rozłożone, co również ma sens z punktu widzenia prawa podatkowego. Ogólnie rzecz biorąc Niemcy przedstawiły umowę o pokrycie strat z 2001 r. jako zupełnie normalny środek w grupie przedsiębiorstw do stosowania globalnej lub sektorowej polityki strukturalnej.

5.2.2. ŚRODEK 2: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2001 R.

- (139) Niemcy wyjaśniły, że podwyższenie kapitału z 2001 r. było konieczne, ponieważ zewnętrzne finansowanie inwestycji infrastrukturalnych nadmiernie obciążałoby roczne wyniki FFHG w krótkim okresie.
- (140) Niemcy stwierdziły, że podwyższenie kapitału z 2001 r. zostało zatwierdzone przez radę nadzorczą FFHG w dniu 14 grudnia 2001 r. i doprowadziło do zmiany umowy spółki FFHG w dniu 9 stycznia 2002 r. W związku z tym Niemcy zaprzeczyły, że zasady pomocy państwa mają zastosowanie do danego środka i w tym przypadku odniosły się również do argumentacji dotyczącej umowy o pokrycie strat z 2001 r. (zob. motyw 134).
- (141) Niemcy stwierdziły również, że środki zainwestowane przez Fraport (kwota 19,7 mln EUR z 27 mln EUR) nie stanowią zasobów państwowych, ponieważ państwo nie ma kontroli nad spółką Fraport. W tym względzie Niemcy odniosły się do swojej argumentacji w kwestii zasobów państwowych dotyczącej umowy o pokrycie strat z 2001 r. (zob. motyw 136). Ponadto Niemcy stwierdziły, że podwyższenia kapitału również nie można przypisać państwu i odniosły się do swoich wyjaśnień w sprawie przypisania dotyczących umowy o pokrycie strat z 2001 r. (zob. motyw 134). Niemcy dodały, że nie można uznać zatwierdzenia przez akcjonariuszy FFHG podwyższenia kapitału z 2001 r. za czynnik decydujący o możliwości przypisania tego państwu. Zdaniem Niemiec musi istnieć możliwość przypisania działań przedsiębiorstwa, które przyznało ewentualną pomoc, a nie działań przedsiębiorstwa, które skorzystało z pomocy. Ponieważ przedsiębiorstwem korzystającym z pomocy było FFHG, zatwierdzenie przez nie podwyższenia kapitału nie powoduje, że przyznanie pomocy można przypisać Niemcom. Według Niemiec zatwierdzenie przez radę nadzorczą Fraport też nie może stanowić przesłanki w przypisaniu pomocy państwu, ponieważ w tym czasie radę nadzorczą tworzyli na równi przedstawiciele pracowników i akcjonariusze posiadający prawo do współdecydowania, co oznacza, że było 10 przedstawicieli pracowników i 10 przedstawicieli akcjonariuszy.
- (142) Niemcy utrzymywały również, że w wyniku podwyższenia kapitału z 2001 r. FFHG nie przyznano żadnej korzyści. Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat działali tak jak każdy inny prywatny inwestor działałby w tej sprawie.
- (143) Niemcy nie zgodziły się z wątpliwościami wyrażonymi przez Komisję w sprawie testu prywatnego inwestora dotyczącego decyzji Fraport o podwyższeniu kapitału z 2001 r. Niemcy przedłożyły Komisji wszystkie dodatkowo wymagane dokumenty wewnętrzne. Według Niemiec decyzja podjęta przez Fraport w 2001 r. o podwyższeniu kapitału opierała się ponadto na ocenie środka przeprowadzonej przez BCG oraz na dwóch ogólnych badaniach na temat rozwoju ruchu lotniczego zleconych przez Fraport. Niemcy podkreśliły, że Fraport podwyższył kapitał, ponieważ z oceny BCG wynikało, że port lotniczy Frankfurt-Hahn nie będzie mógł osiągnąć rentowności bez dalszych środków konstrukcyjnych i infrastrukturalnych. W teście prywatnego inwestora uwzględniono wszystkie te dokumenty.
- (144) W wyniku wątpliwości wyrażonych przez Komisję w odniesieniu do testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez PwC Niemcy przedłożyły drugą dodatkową ocenę złożoną przez PwC w celu uzupełnienia i uszczegółowienia pierwszego testu prywatnego inwestora. W przypadku tej bardziej szczegółowej oceny wyciągnięto ten sam wniosek co w przypadku pierwszej, a mianowicie, że test prywatnego inwestora został spełniony. Niemcy odrzuciły wątpliwości Komisji co do braku oceny wycofania Fraport przez PwC i w związku z tym, nie znając kosztów wycofania, nie było można sprawdzić, czy Fraport działał jako prywatny inwestor. Niemcy utrzymywały, że koszt związany z wycofaniem spółki nie miał wpływu na ocenę. Ponadto Niemcy

wskazały, że Fraport rozważał wycofanie się, ale było to niemożliwe przez pięć kolejnych lat ze względu na umowę o pokrycie strat z 2001 r. Ponadto ocena PwC wskazywała, że w dłuższej perspektywie inwestycje przyniosłyby pozytywne rezultaty dla Fraport.

- (145) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Niemcy przedstawiły również test prywatnego inwestora w odniesieniu do zachowania kraju związkowego Nadrenia-Palatynat i jego decyzji o przeznaczeniu kwoty 7,3 mln EUR na podwyższenie kapitału FFHG. Zgodnie z oceną, która była również przeprowadzona przez PwC, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat postępował jako podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej, ponieważ środki inwestycyjne, w sprawie których decyzja zapadła w 2001 r., były konieczne, a zatem podwyższenie kapitału było uzasadnione względami handlowymi.

5.2.3. ŚRODEK 3: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2004 R.

- (146) Niemcy twierdziły również, że po wydaniu wyroku w sprawie Aéroports de Paris zasady pomocy państwa nie będą miały zastosowania do podwyższenia kapitału z 2004 r. Według Niemiec w tamtym czasie obowiązywały wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. i zgodnie z tymi wytycznymi środki infrastrukturalne w portach lotniczych nie odnosiły się do stosowania zasad pomocy państwa.
- (147) Niemcy utrzymywały, że w przeciwieństwie do opisu przedstawionego przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. podwyższenie kapitału z 2004 r. zostało zatwierdzone w dniu 30 marca 2005 r. i zarejestrowane w rejestrze handlowym w dniu 19 maja 2005 r. Ponadto podstawowa umowa w sprawie przedmiotowego podwyższenia kapitału nawiązuje do umowy z 2002 r. Niemcy wyjaśniły, że w umowie tej przewidziano ustanowienie systemu portów lotniczych między portem lotniczym Frankfurt nad Menem a portem lotniczym Frankfurt-Hahn na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92⁽³²⁾. Według Niemiec ocenę dotyczącą podwyższenia kapitału z 2004 r. należało przeprowadzić w tym kontekście.
- (148) Niemcy wskazały, że według testu prywatnego inwestora złożonego przez PwC, popartego dodatkowymi ocenami po podjęciu decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Fraport, kraje związkowe Nadrenia-Palatynat i Hesja działały jako prywatni inwestorzy w odniesieniu do podwyższenia kapitału z 2004 r. W odniesieniu do argumentacji dotyczącej Fraport Niemcy odniosły się do swoich argumentów przedstawionych w odniesieniu do podwyższenia kapitału z 2001 r. (zob. motyw 140 i nast.). Według Niemiec zarówno w pierwszym jak i w uzupełniającym teście prywatnego inwestora PwC uznało, że w tamtym czasie podwyższenie kapitału z 2004 r. oraz zawarcie nowej umowy o pokrycie strat miały być korzystne dla Fraport pod względem jakościowym i ilościowym. Zdaniem Niemiec takie podejście zostało uzasadnione ustaleniem PwC, że zwrot z zainwestowanego przez Fraport kapitału (zwany dalej: zwrotem z zainwestowanego kapitału) w przypadku zainwestowania w FFHG był wyższy niż alternatywny zwrot z zainwestowania równoważnego kapitału.
- (149) W odniesieniu do kraju związkowego Nadrenia-Palatynat Niemcy powołały się na wniosek PwC, a mianowicie, że kraj związkowy również działał jako prywatny inwestor, ponieważ dla kraju związkowego zwrot z zainwestowanego kapitału był, podobnie jak w przypadku Fraport, powyżej porównywalnej alternatywnej inwestycji.
- (150) W odniesieniu do zachowania kraju związkowego Hesja Niemcy twierdziły, że ograniczone możliwości rozwoju portu lotniczego Frankfurt nad Menem wynikające między innymi z zakazu lotów nocnych wpłynęły na dalszy rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn, który był niezbędny z punktu widzenia kraju związkowego Hesja. W przeciwnym razie port lotniczy Frankfurt nad Menem musiałby zmagać się z poważnymi konsekwencjami gospodarczymi. Niemcy wskazały, że przedmiotowy rozwój był konieczny, aby umożliwić kompleksowe wykorzystanie istniejących możliwości wzrostu w ramach zezwolenia na prowadzenie lotów 24 godziny na dobę dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn i przewidywanego wprowadzenia systemu portów lotniczych między portem lotniczym Frankfurt nad Menem i Frankfurt-Hahn. W związku z powyższym według Niemiec udział kraju związkowego Hesja w podwyższeniu kapitału był nieunikniony.

5.2.4. ŚRODEK 4: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2004 R.

- (151) Niemcy stwierdziły, że umowę o pokrycie strat z 2004 r. można jedynie postrzegać w świetle podwyższenia kapitału i zmian w strukturze akcjonariatu w 2004 r., zwłaszcza od czasu, gdy kraje związkowe Nadrenia-Palatynat i Hesja dokonały redystrybucji udziałów FFHG pod warunkiem zawarcia umowy o pokrycie strat z 2004 r. między Fraportem a FFHG do 2014 r.

⁽³²⁾ Rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrz-wspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8).

- (152) Niemcy odniosły się do swoich argumentów przedstawionych w stosunku do podwyższenia kapitału z 2004 r. i twierdziły, że zasady pomocy państwa nie miały również zastosowania do umowy o pokrycie strat z 2004 r. (zob. motyw 146 i nast.).
- (153) W odniesieniu do zaangażowania zasobów państwowych Niemcy odniosły się do swoich wyjaśnień dotyczących umowy o pokrycie strat z 2001 r. (zob. motyw 134 i nast.). Stąd zdaniem Niemiec zasoby Fraport nie stanowiły zasobów państwowych, ponieważ Fraport nie podlegał kontroli państwa.
- (154) Niemcy twierdziły również, że aby zatwierdzić decyzję w sprawie umowy o pokrycie strat z 2004 r. potrzebna była większość wynosząca 75 %, natomiast akcjonariusze publiczni posiadali jedynie około 70 % akcji, a zatem nie mogli w rzeczywistości kontrolować decyzji Fraport. Ponadto pozostałe 30 % akcji Fraport stanowiło akcje rozproszone. W wyniku głosowania otrzymano 99,992 % pozytywnych głosów, więc również prywatni inwestorzy głosowali za umową o pokrycie strat z 2004 r.
- (155) Jeżeli chodzi o istnienie korzyści gospodarczej Niemcy ponownie odniosły się do wyjaśnień dotyczących umowy o pokrycie strat z 2001 r. (zob. motyw 137), zgodnie z którymi podział zysków i strat jest całkowicie normalnym środkiem stosowanym w obrębie grupy przedsiębiorstw. Ponadto według PwC każdy prywatny inwestor podjąłby taką samą decyzję o zawarciu umowy o pokrycie strat z 2004 r, ponieważ z tą chwilą można było oczekiwać zysku począwszy od 2008/2009 r. Co więcej Niemcy utrzymywały, że na podstawie wątpliwości wyrażonych przez Komisję PwC ponownie zbadało przedmiotowe środki zgodnie z obliczeniami jakościowymi w ramach dodatkowej oceny i doszło do tych samych wniosków.
- (156) Niemcy utrzymywały, że warunkiem podwyższenia kapitału z 2004 r. było zawarcie umowy o pokrycie strat z 2004 r. oraz że z uwagi na oczekiwany pozytywny rozwój począwszy od roku 2008/2009 zawarcie umowy o pokrycie strat z 2004 r. na okres co najmniej pięciu lat leżało w interesie Fraport. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że Fraport mógłby przejmować wszystkie zyski FFHG co najmniej do dnia 31 grudnia 2024 r., przy zachowaniu możliwości anulowania umowy do dnia 31 grudnia 2010 r. w przypadku odwrotnego scenariusza. W związku z powyższym Niemcy twierdziły, że Fraport byłby w stanie czerpać w 100 % korzyści z umowy i kierować codzienną działalnością gospodarczą FFHG, będąc w posiadaniu jedynie 65 % jego udziałów. Niemcy wyraziły również pogląd, że test prywatnego inwestora jest poparty faktem, iż prywatni inwestorzy, stanowiący w tym czasie 30 % akcjonariuszy Fraport, także zatwierdzili decyzję.

5.2.5. ŚRODEK 5: REKOMPENSATA DLA FFHG Z TYTUŁU KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA

- (157) W tym względzie Niemcy oświadczyły, że dany środek nie obejmował żadnych zasobów państwowych. Niemcy odniosły się do wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie ⁽³³⁾ Preussen-Elektra, twierdząc, że pomoc państwa ma miejsce, gdy płatności są dokonywane przed podmiot publiczny lub prywatny wyznaczony lub ustanowiony przez państwo. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że w przypadku opłat z tytułu kontroli bezpieczeństwa przedsiębiorstwa lotnicze uiszczają te opłaty na rzecz kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, a kraj związkowy przekazywał je FFHG jako rekompensatę za przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa w imieniu kraju związkowego. W związku z powyższym według Niemiec opłaty nigdy nie stały się częścią funduszy kraju związkowego.
- (158) Niemcy wyjaśniły, że zgodnie z §5 *Luftsicherheitsgesetz* (ustawa o bezpieczeństwie lotniczym) to państwo jest odpowiedzialne za kontrolę pasażerów i ich bagaży w celu ochrony bezpieczeństwa ruchu lotniczego przed atakami terrorystycznymi. Niemcy utrzymywały, że władze pobierają opłaty za kontrolę każdego pasażera od przedsiębiorstw lotniczych. Niemcy stwierdziły, że poziom opłat za ochronę zależy od indywidualnych okoliczności panujących w danym porcie lotniczym i waha się od 2 EUR do 10 EUR za pasażera. W porcie lotniczym Frankfurt-Hahn opłata wynosi 4,35 EUR, a zatem jest odpowiednia w porównaniu z innymi portami lotniczymi.
- (159) Władze mogą również zlecić to zadanie operatorowi portu lotniczego, co miało miejsce w tym przypadku, w którym kontrole bezpieczeństwa są wykonywane przez FFHG, który z kolei powierzył je zewnętrznej spółce ochroniarzkiej.

⁽³³⁾ Sprawa C-379/98 Preussen-Elektra, Rec. 2001, s. I-02099, pkt 58.

- (160) Ponadto Niemcy stwierdziły, że kontrole bezpieczeństwa wchodzą w zakres polityki publicznej i nie stanowią działalności gospodarczej.
- (161) Niemcy podzielają opinię Komisji w tym względzie, że nie powinna mieć miejsca żadna nadmierna rekompensata w odniesieniu do usług świadczonych przez FFHG. Niemcy podkreśliły jednak, że FFHG nie otrzymał nadmiernej rekompensaty, ponieważ musiał ponieść wszystkie koszty związane z kontrolami bezpieczeństwa.

5.2.6. ŚRODEK 6: DOTACJE BEZPOŚREDNIE PRYZNANE PRZEZ KRAJ ZWIĄZKOWY NADRENIA-PALATYNAT

- (162) Niemcy wyjaśniły, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat dokonał następujących płatności na rzecz FFHG w latach 2001–2004. Po pierwsze, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat zapewnił wsparcie FFHG w niektórych inwestycjach infrastrukturalnych i w 2001 r. przyznał FFHG na ten cel kwotę [...] EUR. Według Niemiec dotacje te opierały się na decyzjach podjętych już w latach 1999–2000. Niemcy utrzymywały, że w momencie podejmowania tych decyzji zasady pomocy państwa nie miały zastosowania do portów lotniczych jako przedsiębiorstw w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (163) Po drugie, Niemcy twierdziły, że finansowanie kosztów personelu odpowiedzialnego na kontrole bezpieczeństwa zostało częściowo przejęte przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat w roku 2001 (60 % wszystkich kosztów), 2002 (50 %), 2003 (40 %) i 2004 (30 %).
- (164) Po trzecie, Niemcy przyznały, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat współfinansował dwa badania naukowe zlecone przez FFHG, których przeprowadzenie leżało jednak głównie w ogólnym interesie publicznym według Niemiec. Niemcy oświadczyły, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat pokrył 90 % wszystkich kosztów pierwszego badania dotyczącego regionalnych skutków gospodarczych w odniesieniu do portu lotniczego Frankfurt-Hahn oraz 70 % wszystkich kosztów drugiego badania dotyczącego potencjału rozwojowego działalności gospodarczej w zakresie przewozu ładunków. Niemcy utrzymywały, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat udzielił przedmiotowych dotacji tylko ze względu na własny interes w badaniach i równie dobrze sam mógłby zlecić przeprowadzenie tych badań. Niemcy nie dostrzegają żadnej korzyści przyznanej FFHG w ramach tego częściowego finansowania, ponieważ badania miały na względzie interes ogółu społeczeństwa, ani też nie widzą, w jaki sposób takie finansowanie mogłoby zakłócić konkurencję. Na ile badania te leżały w interesie FFHG, spółka ta również wносиła wkład finansowy w ich realizację.

5.3. EWENTUALNA POMOC PAŃSTWA PRYZNANA PRZEZ FFHG NA RZECZ RYANAIRA I WSZYSTKICH POZOSTAŁYCH PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH PRZEWOŻĄCYCH PASAŻERÓW

5.3.1. ŚRODEK 7: UMOWA Z RYANAIREM Z 1999 R.

- (165) W odniesieniu do umowy z Ryanirem z 1999 r. Niemcy ogólnie zauważyły, że od początku port lotniczy Frankfurt-Hahn zbudował jedynie bardzo podstawową infrastrukturę, tak więc ten port lotniczy mógł być opłacalnym i innowacyjnym partnerem dla tanich przewoźników lotniczych. Według Niemiec również w innych europejskich portach lotniczych tzw. „stali klienci” są naturalnymi czynnikami stymulującymi początkowy rozwój portu lotniczego. W przypadku portu lotniczego Frankfurt-Hahn stałym klientem, tj. klientem, dzięki któremu można zdobyć określoną pozycję na rynku, był Ryanair.
- (166) Niemcy utrzymywały, że gdy zawarto pierwszą umowę z Ryanirem, koncepcja portu lotniczego dla tanich przewoźników była jeszcze na początkowym etapie rozwoju. W związku z powyższym w ramach tej umowy Ryanair otrzymał zachęty na uruchomienie lotów do rzadko uczęszczanego portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Niemcy stwierdziły, że zobowiązanie tak dużego przewoźnika lotniczego do lądowania w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn doprowadziło do zawarcia większej liczby umów z przewoźnikami („zasada kontynuacji”). Poprzez tzw. „efekt domina” ostatecznie doprowadziło to również do zwiększenia zysków w sektorze pozalotniczym.
- (167) Niemcy twierdziły, że z uwagi na tę dynamikę takie przedsiębiorstwa lotnicze jak Ryanair mają ogromną siłę przetargową, ponieważ w tym czasie wiele innych mniejszych portów lotniczych próbowało zawrzeć umowy z Ryanirem.
- (168) Ponadto Niemcy stwierdziły, że nie przyznano żadnych zasobów państwowych za pośrednictwem umowy z Ryanirem z 1999 r. Ponadto Niemcy utrzymywały, że stosunki umowne między operatorem portu lotniczego a przedsiębiorstwem lotniczym nie przyniosły żadnej korzyści przedsiębiorstwu lotniczemu. Zdaniem Niemiec odpowiedzialność za zawarcie tej umowy należy przypisać wyłącznie zarządowi, ponieważ zawarcie umowy z Ryanirem z 1999 r. wiąże się z codzienną działalnością gospodarczą, i rada nadzorcza nie podjęła żadnej decyzji w tej sprawie. Według Niemiec Komisja nie może przypisać zawarcia umowy z Ryanirem z 1999 r. Niemcom, ponieważ rada nadzorcza nie zrobiła nic, aby temu zapobiec. Zdaniem Niemiec takie działania nie

wchodzą w zakres obowiązków i zadań rady nadzorczej. Ponadto kryteria wspomniane przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie Stardust Marine byłyby stosowane *ad absurdum*, gdyby fakt, że organ nadzorczy spółki publicznej nie zareagował, był wystarczający, aby stwierdzić, że istnieje możliwość przypisania środka państwu. W związku z powyższym według Niemiec w żaden sposób nie można przypisać danej umowy państwu.

- (169) Ponadto Niemcy utrzymywały, że umowa z Ryanaiem z 1999 r. nie przyniosła żadnych korzyści Ryanaiowi, ponieważ każdy prywatny inwestor również zawarłby taką umowę. Niemcy podkreśliły zwłaszcza że przedmiotowa umowa nie spowodowała żadnych strat, wbrew temu, co twierdziła Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., ale przyniosła bardzo wysokie przychody, które zdecydowanie przewyższyły poniesione koszty.
- (170) W tym względzie Niemcy podkreśliły, że port lotniczy Frankfurt-Hahn stosował „podejście oparte na finansowaniu z jednego źródła”, zgodnie z którym przychody z lotnictwa i sektora pozalotniczego są łączone („jedno źródło”). W związku z powyższym według Niemiec należy uwzględnić przychody z sektora lotniczego i pozalotniczego generowane przez przedsiębiorstwa lotnicze i ich pasażerów w porcie lotniczym. Zgodnie z wcześniejszym twierdzeniem Niemiec PwC uznało, że prywatny inwestor posiadający długoterminową strategię podpisałby umowę z Ryanaiem z 1999 r., w szczególności gdy weźmie się pod uwagę sytuację portu lotniczego Frankfurt-Hahn w 1999 r. Według Niemiec w tym czasie port lotniczy Frankfurt-Hahn zmagał się z wysokimi kosztami stałymi związanymi z konserwacją infrastruktury powietrznej i naziemnej, natomiast wykorzystanie zdolności przepustowej portu lotniczego było niskie. Stąd Niemcy utrzymywały, że możliwość wygenerowania dodatkowego ruchu pasażerskiego była okazją do ograniczenia strat i pozyskania klientów mających potencjał wzrostu.
- (171) Niemcy są zdania, że w analizie rentowności dotyczącej umowy z Ryanaiem z 1999 r. nie należy uwzględniać kosztów, które zatwierdzono przed zawarciem umowy, takich jak koszty ogólnej infrastruktury portu lotniczego i ogólne koszty administracji (innymi słowy koszty, które powstały niezależnie od umowy z Ryanaiem z 1999 r.), i PwC zgadza się z taką opinią Niemiec. Niemcy w szczególności utrzymywały, że jedynie port lotniczy z istniejącą siecią klientów mógłby przerzucać częściowo na swoich klientów koszty środków infrastrukturalnych i że sytuacja, w jakiej znajdował się port lotniczy Frankfurt-Hahn, na to nie pozwalała.
- (172) Niemcy utrzymywały ponadto, że gdyby miano uwzględnić faktyczne koszty budowy nowego terminalu, można byłoby uwzględnić co najwyżej przewidywany ruch pasażerski, jaki miałby wygenerować Ryanair. W opinii Niemiec w takim przypadku byłby odpowiedni okres amortyzacji wynoszący 25 lat, co oznaczałoby amortyzację w wysokości [...] EUR rocznie. Nawet w przypadku okresu amortyzacji wynoszącego 15 lat, jak sugerowała Komisja, Niemcy utrzymywały, że oznaczałoby to amortyzację w wysokości [...] EUR rocznie, więc ogólna analiza prognozy rentowności wciąż dawałaby dodatni wynik. W związku z tym, uwzględniając czas potrzebny na uruchomienie portu lotniczego Frankfurt-Hahn, w opinii Niemiec dla prywatnego inwestora wystarczyłoby to do zawarcia umowy.

5.3.2. ŚRODEK 8: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2001 R.

- (173) Według Niemiec nie można uznać tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. za pomoc państwa. Niemcy utrzymywały, że nie doszło do przyznania zasobów państwowych, i odnoszą się w tym względzie do swoich wyjaśnień dotyczących umowy z Ryanaiem z 1999 r. (zob. sekcja 5.3.1, a w szczególności motyw 167). Niemcy stwierdziły, że tabela opłat lotniskowych z 2001 r. umożliwiła wygenerowanie przychodów na rzecz FFHG i że nie było konieczne ani możliwe, aby tabela opłat lotniskowych doprowadziła do pokrycia wszystkich kosztów poniesionych przez FFHG. Aby uzyskać taki wynik, zdaniem Niemiec konieczne było również uwzględnienie przychodów spoza sektora lotnictwa w ramach podejścia opartego na finansowaniu z jednego źródła (zob. motyw 169).
- (174) Niemcy ponadto zakwestionowały twierdzenie, że środek można było przypisać państwu ze względu na zatwierdzenie opłat lotniskowych przez departament transportu Nadrenii-Palatynatu. Przedmiotowe zatwierdzenie nie oznaczało żadnej gospodarczej ani politycznej zależności, ale stanowiło po prostu formalność regulacyjną wymaganą ustawą niemiecką, której przestrzegać musi zgodnie z prawem każdy port lotniczy niezależnie do tego, czy stanowi własność państwa, czy też nie. Celem przedmiotowej ustawy jest ochrona przedsiębiorstw lotniczych przed ewentualnym nadużyciem władzy monopolistycznej portu lotniczego przy ustalaniu cen za korzystanie z tego portu.

- (175) Niemcy utrzymywały ponadto, że wprowadzenie tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. nie doprowadziło do przyznania jakiegokolwiek korzyści na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Niemcy zgodziły się z Komisją, że wyniki testu prywatnego inwestora w odniesieniu do umowy z Ryanair z 2002 r., która opiera się na tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. i wprowadza dodatkowe wsparcie marketingowe, mogą służyć jako punkt odniesienia. Ponieważ test prywatnego inwestora w odniesieniu do umowy z Ryanair z 2002 r. dał wynik pozytywny, Niemcy utrzymywały w związku z tym, że żaden inny wynik nie może mieć zastosowania do tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. W odniesieniu do wątpliwości wyrażonych przez Komisję wobec testu prywatnego inwestora Niemcy odniosły się do swojej argumentacji dotyczącej testu prywatnego inwestora dla umowy z Ryanair z 2002 r. (zob. motyw 178 i nast.).
- (176) Ponadto Niemcy wyraźnie nie zgadzały się z Komisją w kwestii oceny dotyczącej selektywności tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. Niemcy utrzymywały, że tabela opłat lotniskowych z 2001 r. miała charakter ogólny i obowiązywała wszystkich przedsiębiorstwa lotnicze korzystające z portu lotniczego, a zatem nie mogła być selektywna ani specjalna. Według Niemiec w tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. nie przewidziano żadnego zróżnicowania, które przyznawałoby jednemu przedsiębiorstwu lotniczemu korzyść w stosunku do pozostałych, ani też żadnego rodzaju systemu rabatowego. W związku z tym Niemcy uznały, że żadnemu przedsiębiorstwu lotniczemu nie przyznano korzyści o charakterze selektywnym.
- (177) Ponadto w odniesieniu do tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. Niemcy utrzymywały, że tabela ta była zgodna z postępowaniem odpowiadającym warunkom rynkowym i w związku z tym nie mogłaby zakłócić konkurencji między portami lotniczymi ani konkurencji na rynku wewnętrznym.

5.3.3. ŚRODEK 9: UMOWA Z RYANAIREM Z 2002 R.

- (178) W przeciwieństwie do decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Niemcy uważały, że umowa z Ryanair z 2002 r. nie tylko nie generowała żadnych strat, a wręcz była źródłem dochodów dla FFHG. W kwestii pytania o możliwość przypisania państwu umowy z Ryanair z 2002 r. i wykorzystania zasobów państwowych Niemcy odniosły się do swoich wyjaśnień dotyczących umowy z Ryanair z 1999 r. (zob. motyw 167 i nast.). Niemcy dodały ponadto, że w 2002 r. w czasie podpisywania umowy właścicielem udziałów w FFHG był już głównie Fraport, którego zasoby nie stanowią zasobów państwowych i którego działań nie można przypisać państwu, jak już Niemcy zwróciły na to uwagę w związku z umową o pokrycie strat z 2001 r. (zob. motyw 134 i nast.).
- (179) Według Niemiec rada nadzorcza FFHG, która zatwierdziła zawarcie umowy z Ryanair z 2002 r., nie była zdominowana przez państwo. W tym względzie Niemcy twierdziły, że w motywie 18 decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. w błędny sposób przedstawiono skład rady nadzorczej FFHG. Niemcy stwierdziły, że zgodnie z umową spółki FFHG Fraport miał sześciu przedstawicieli, a kraj związkowy Nadrenia-Palatynat miał ośmiu, spośród których trzech było przedstawicielami władz lokalnych. Zdaniem Niemiec członkowie dysponowali jednak różną liczbą głosów i większość głosów zawsze należała do spółki prywatnej Fraport. Wynikało to stąd, że każdy przedstawiciel spółki Fraport dysponował liczbą 12 głosów, natomiast każdy przedstawiciel kraju związkowego dysponował jedynie 5 głosami, a każdy przedstawiciel władz lokalnych miał tylko jeden głos. W związku z tym według Niemiec Fraport miał 72 głosy, natomiast przedstawiciele kraju związkowego i władz lokalnych mieli jedynie 28 głosów. Ponieważ rada nadzorcza decyduje zwykłą większością głosów, zdaniem Niemiec zawarcie umowy z Ryanair z 2002 r. nie byłoby możliwe bez głosów Fraportu, a zatem zawarcia umowy nie można przypisać państwu.
- (180) Ponadto Niemcy odrzuciły wątpliwości Komisji dotyczące przyznania korzyści i przekazanego przez PwC w tej sprawie testu prywatnego inwestora. Niemcy utrzymywały, że szacunkowa liczba pasażerów w wysokości [...] na każdy lot nie została zawyżona, ponieważ już w 2002 r. [...] % lotów Ryanaira było obsługiwanych przez statki powietrzne typu Boeing 737-800 i średni współczynnik obciążenia tych lotów wynosił [...] %, co oznaczało, że liczba pasażerów na statek powietrzny faktycznie wynosiła średnio [...] na każdy lot obsługiwany przez Ryanaira. W związku z tym Niemcy uznały, że oszacowanie liczby pasażerów w wysokości [...] było rozsądne i nie zbyt wysokie, w szczególności dlatego że spółka FFHG uwzględniła, iż zamiana statków powietrznych typu Boeing 737-200 na statki powietrzne typu Boeing 737-800 przez Ryanaira nadejdzie bardzo szybko.
- (181) Jeżeli chodzi o wątpliwości Komisji związane z kosztem ogólnej infrastruktury portu lotniczego i ogólnym administrowaniem portem lotniczym, Niemcy odniosły się do swojej argumentacji dotyczącej umowy z Ryanair z 1999 r. (zob. motyw 171 i nast.). Niemcy odniosły się również do swoich oświadczeń dotyczących tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. (zob. motyw 176) w odniesieniu do selektywności środka.

5.3.4. ŚRODEK 10: UMOWA Z RYANAIREM Z 2005 R.

- (182) W kwestii zasobów państwowych i możliwości przypisania pomocy państwu Niemcy odniosły się do swoich oświadczeń dotyczących umów z Ryanaiem z 1999 r. i 2002 r. (zob. motywy 167 i nast. oraz motywy 178 i nast.). Niemcy stwierdziły ponadto, że w czasie zawierania umowy z Ryanaiem z 2005 r. rada nadzorcza FFHG była utworzona w sposób, który uniemożliwiał organom publicznym wywarcie decydującego wpływu na decyzję. W tamtym czasie Fraport miał 156 głosów, natomiast kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja miały po 42 głosy. W związku z tym Niemcy utrzymywały, że państwo nie mogło mieć decydującego wpływu, ponieważ posiadało jedynie 84 z 240 głosów.
- (183) Niemcy uznały ponadto, że w wyniku zawarcia przedmiotowej umowy nie przyznano żadnej korzyści na rzecz Ryanaira. Niemcy stwierdziły, że wbrew sugestii Komisji z decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. PwC dostarczono wszystkie istotne dane liczbowe, ponieważ inaczej PwC nie przeprowadziłoby tego kompleksowego, neutralnego i niezależnego testu prywatnego inwestora. Niemcy ponadto odrzuciły wątpliwości Komisji, że inwestycje związane z działalnością Ryanaira nie zostały prawidłowo przypisane. Niemcy stwierdziły, że PwC przeprowadziło drugą ewaluację w swojej ocenie uzupełniającej, w której to wyjaśniło, że większość kosztów wiązała się z inwestycjami o charakterze ogólnym, których port lotniczy dokonał niezależnie od usług świadczonych przez Ryanaira. Na ile koszty są ponoszone w związku z obsługą pasażerów Ryanaira, koszty te zostały przypisane zdaniem Niemiec Ryanairowi.
- (184) Niemcy odrzuciły również wątpliwości Komisji dotyczące skuteczności systemu kar, który wprowadzono w umowie z Ryanaiem z 2005 r. Niemcy stwierdziły, że ten system kar odzwierciedla postępowanie odpowiadające warunkom rynkowym. Niemcy utrzymywały, że kary dodatkowe w stosunku do kar uzgodnionych byłyby niepotrzebne i niewłaściwe, ponieważ Ryanair nie miał żadnych wyłącznych praw do korzystania z portu lotniczego i również ponosił ryzyko.
- (185) Niemcy stwierdziły ponadto, że umowa nie była środkiem o charakterze selektywnym, ponieważ uzgodnione opłaty lotniskowe opierały się na ogólnej tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. Niemcy utrzymywały również, że straty poniesione przez FFHG powstały w związku z inwestycjami niezbędnymi dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn, a nie w wyniku zawarcia umowy z Ryanaiem z 2005 r., natomiast inwestycje związane z działalnością Ryanaira pokryto z przychodów wygenerowanych przez umowę z Ryanaiem z 2005 r.

5.3.5. ŚRODEK 11: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2006 R.

- (186) Jeżeli chodzi o tabelę opłat lotniskowych z 2006 r., Niemcy w zasadzie utrzymywały, że te opłaty lotniskowe ustalono wyłącznie w oparciu o względy gospodarcze, mając na uwadze model biznesowy portu lotniczego Frankfurt-Hahn jako portu lotniczego obsługującego tanich przewoźników, tj. oczekując, że koszty operacji zostałyby pokryte w perspektywie krótkoterminowej, a w perspektywie długoterminowej generowałyby zysk.
- (187) W odniesieniu do pytań o zasoby państwowe i możliwość przypisania pomocy państwu Niemcy odniosły się do swojej argumentacji przedstawionej w związku z umowami z Ryanaiem z 1999 r., 2002 r. i 2005 r. (zob. motywy 167 i nast., 178 i nast. oraz 182 i nast.), a także w związku z tabelą opłat lotniskowych z 2001 r. (zob. motyw 173 i nast.).
- (188) Niemcy utrzymywały, że Ryanairowi nie przyznano żadnej korzyści w wyniku wprowadzenia tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. Po pierwsze, Niemcy uzasadniły różne opłaty za pasażera, które ustanowiono w celu zapewnienia środka zachęty dla tanich przewoźników a zarazem w celu pokrycia kosztów operacyjnych portu lotniczego. Obniżenie opłat w zależności od wielkości ruchu pasażerskiego – jak utrzymywały Niemcy – stanowi powszechne podejście w krajowych i międzynarodowych portach lotniczych, co zatwierdził już Trybunał Sprawiedliwości. Kiedy przyznaje się takie obniżki w oparciu o wielkość ruchu pasażerskiego, muszą być one uzasadnione na podstawie obiektywnych i niedyskryminujących kryteriów i to właśnie zdaniem Niemiec miało miejsce w przypadku portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Ponieważ próg uprawniający do otrzymania rabatu był bardzo niski, a mianowicie 100 000 pasażerów na rok, te rabaty stanowiły również wsparcie dla mniejszych przedsiębiorstw lotniczych.
- (189) Po drugie, Niemcy utrzymywały, że uzasadnienie gospodarcze opłat lotniskowych zależało od podejścia opartego na finansowaniu z jednego źródła, odnosząc się do swoich oświadczeń dotyczących umowy z Ryanaiem z 1999 r. (zob. motyw 169). Niemcy uzasadniły również zróżnicowanie ze względu na czas postoju na ziemi i obsługi między rejsami (zwany dalej: czasem postoju) poniżej lub powyżej 30 minut, wyjaśniając, że czas postoju wynoszący powyżej 30 minut generuje w rzeczywistości więcej kosztów. Niemcy stwierdziły również, że chociaż opłaty lotniskowe nie pokrywały 100 % kosztów, prywatny inwestor mimo to wybrałby tę tabelę opłat, ponieważ

nie można by osiągnąć pokrycia kosztów infrastruktury takiej jak port lotniczy w tak krótkim czasie. Spółka FFHG oczekiwała jednak, że dzięki tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. liczba pasażerów wzrośnie i że przed 2008 r. osiągnięte zostanie pełne pokrycie kosztów. Zgodnie z oceną przeprowadzoną przez PwC dla przedmiotowej tabeli opłat lotniskowych było to realistyczne z gospodarczego punktu widzenia w czasie wprowadzania opłat lotniskowych, co PwC potwierdziło również w ocenie uzupełniającej.

- (190) W związku ze wsparciem marketingowym przyznanym zgodnie z tabelą opłat lotniskowych z 2006 r. Niemcy utrzymywały, że w rzeczywistości nie stanowi to nieodłącznego elementu tabeli. Niemcy utrzymywały również, że każdy prywatny inwestor udzieliłby takiego samego wsparcia marketingowego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, ponieważ z otwarciem nowej trasy wiąże się większe ryzyko gospodarcze. Tego wsparcia udziela się wyłącznie na nowo oferowane trasy, czyli trasy, których nie obsługiwano wcale lub których nie obsługiwano w ciągu ostatnich 24 miesięcy. Kwota wsparcia opiera się na liczbie odlatujących pasażerów obsługiwanych w ciągu jednego roku. Spełnienie kryteriów, takich jak trasy tymczasowe oferowane w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn, połączenia tygodniowe i czas ciągłej operacji lotniczej, zapewnia, że wsparcie faktycznie prowadzi do rozbudowy sieci lotów oferowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze.
- (191) Niemcy utrzymywały, że wsparcia marketingowego nie można postrzegać jako jednostronnego postępowania portu lotniczego. Według Niemiec promocja nowych tras doprowadziła do większych zysków portu lotniczego, ponieważ wyższa liczba pasażerów spowoduje zwiększenie przychodów z działalności pozalotniczej. Co więcej, Niemcy wyjaśnili, że kwoty wsparcia zostały ustalone w oparciu o rozsądne założenia.
- (192) Niemcy odrzuciły również wątpliwości Komisji, że ryzyko marketingowe było wyższe w przypadku przedsiębiorstw lotniczych, które nie są jeszcze aktywne w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn. Niemcy utrzymywały, że w przypadku przedsiębiorstw lotniczych obsługujących większe liczby pasażerów i atrakcyjną sieć koszty marketingowe muszą być wyższe, co z kolei uzasadnia większe wsparcie marketingowe ze strony portu lotniczego, tym bardziej, że wyższe liczby pasażerów zwiększają zyski portu lotniczego. W każdym razie kwota wsparcia nie przekroczyłaby jednej trzeciej rzeczywistych kosztów marketingowych, wykluczając tym samym jakąkolwiek dyskryminację między przedsiębiorstwami lotniczymi już świadczącymi usługi w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn a innymi przedsiębiorstwami lotniczymi. Co więcej, Niemcy przekonywały, że większe przedsiębiorstwa lotnicze będą miały ogólnie większy budżet przeznaczony na marketing, więc udzielone wsparcie będzie w rzeczywistości niższe w stosunku do całkowitego budżetu niż w przypadku mniejszych przedsiębiorstw lotniczych.
- (193) Ponadto Niemcy stwierdziły, że test prywatnego inwestora przeprowadzony przez PwC wykazał, iż tego wsparcia marketingowego udzielono w sposób zgodny z rynkiem.
- (194) Jeżeli chodzi o selektywność środka i zakłócenie konkurencji na rynku wewnętrznym Niemcy odniosły się do swoich oświadczeń dotyczących tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. (zob. motywy 176 i nast.).
- (195) Niemcy utrzymywały więc, że tabela opłat lotniskowych z 2006 r. nie wiązała się z pomocą państwa. Gdyby Komisja ustaliła, że opłaty lotniskowe stanowiły pomoc państwa, to w przypadku tego scenariusza alternatywnego – jak utrzymywały Niemcy – pomoc byłaby zgodna z rynkiem wewnętrznym.

5.4. ZGODNOŚĆ ŚRODKÓW Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

5.4.1. ZGODNOŚĆ POMOCY INWESTYCYJNEJ NA FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY PORTU LOTNICZEGO

- (196) Według Niemiec przy założeniu, że środki 1–6 stanowiły pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu w zakresie, w jakim ich celem było finansowanie infrastruktury portu lotniczego w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn, pomoc tę można by uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu i wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

5.4.1.1. *Przyczynienie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania*

- (197) Jeżeli chodzi o wyraźnie określony cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, Niemcy stwierdziły, że celem finansowania infrastruktury portu lotniczego w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn była zawsze poprawa struktury gospodarczej słabo rozwiniętego pod względem gospodarczym i mało zaludnionego regionu Hunsrück.

- (198) W tym względzie Niemcy stwierdziły, że po pierwsze, celem wsparcia FFHG była pomoc w przezwyciężeniu słabości gospodarki regionu Hunsrück pod względem strukturalnym. Niemcy utrzymywały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn jest otoczony wieloma obszarami uznanymi za regiony wymagające wsparcia w ramach Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur”⁽³⁴⁾ będącego zadaniem realizowanym wspólnie przez rząd federalny i rządy lokalne. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że cztery regiony wokół portu lotniczego, mianowicie powiat Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell i powiat Rhein-Hunsrück, są średnio jedynie w połowie tak gęsto zaludnione jak pozostała część kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Niemcy zwróciły uwagę, że w przypadku tych powiatów, których gospodarkę kształtują małe i średnie przedsiębiorstwa, zatrudnienie jest głównym czynnikiem zapobiegającym dalszemu spowolnieniu w gospodarce regionalnej, a port lotniczy Frankfurt-Hahn odgrywa istotną rolę jako pracodawca i klient.
- (199) Po drugie, Niemcy utrzymywały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn odgrywa istotną rolę w rozwoju strategicznym turystyki przyjazdowej (~33 % pasażerów odpowiadających około 1 mln pasażerów w 2005 r.) i wyjazdowej (~67 % pasażerów) kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Niemcy stwierdziły, że 88 % przylatujących pasażerów zostaje w regionie na kilka nocy. Niemcy stwierdziły, że turyści przylatujący do portu lotniczego Frankfurt-Hahn wygenerowali liczbę około 5,7 mln noclegów w 2005 r.⁽³⁵⁾ Według Niemiec liczba noclegów w dalszym ciągu rosła; kraj związkowy Nadrenia-Palatynat odwiedziło w 2011 r. 8,2 mln osób, co przełożyło się na 21,5 mln noclegów. Niemcy zwróciły uwagę na wzrost liczby odwiedzających przede wszystkim z państw Europy Wschodniej i Południowej oraz na fakt, że obsługiwana jest duża liczba lotów na trasach z tych państw do Frankfurt-Hahn. Zdaniem Niemiec spowodowało to powstanie w Nadrenii-Palatynacie około 198 000 miejsc pracy w sektorze turystyki. Uzyskane efekty w postaci wzrostu dochodów i zatrudnienia wynikają przede wszystkim z turystyki przyjazdowej, w której port lotniczy Frankfurt-Hahn odgrywa główną rolę jako miejsce, przez które turyści docierają do regionu Hunsrück, ale również, ogólniej, do Nadrenii-Palatynatu, jak wyjaśniły Niemcy. Niemcy stwierdziły, że w latach 1990–2001 liczba turystów wzrosła o 70 % w przypadku regionu Hunsrück i o 35 % w przypadku Nadrenii-Palatynatu. Według Niemiec w tym samym okresie liczba turystów napływających z zagranicy wzrosła o 163 % w regionie Hunsrück. Ponieważ 88 % przybywających turystów z Frankfurt-Hahn zatrzymuje się na co najmniej jedną noc, a ponad 80 % z nich zostaje nawet na dwa do dziesięciu dni, generują oni łączny obrót o wartości około 133,7 mln EUR rocznie. Ponadto Niemcy utrzymywały, że turystyka wyjazdowa (67 %) również przynosi dochód portowi lotniczemu Frankfurt-Hahn dzięki przychodom z działalności pozalotniczej.
- (200) Po trzecie, Niemcy uznały, że biorąc pod uwagę wszystkie elementy działalności portu lotniczego, w 2012 r. port lotniczy Frankfurt-Hahn stworzył w regionie Hunsrück 3 063 miejsc pracy, z czego 74 % stanowiły stanowiska w pełnym wymiarze czasu pracy. Według Niemiec 90 % tych pracowników również mieszka w tym regionie. Niemcy utrzymywały ponadto, że obecność portu lotniczego Frankfurt-Hahn zapobiega przemieszczaniu się młodych, wykwalifikowanych pracowników do innych regionów, a także pogarszaniu się sytuacji gospodarczej i społecznej regionalnych społeczności oraz ich infrastruktury. Ponadto Niemcy zwróciły uwagę, że obecność portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie tylko przynosi wyżej wymienione bezpośrednie skutki dla rynku pracy, ale wywiera również znaczący pośredni wpływ w wyniku rosnącej liczby różnych rodzajów działalności gospodarczej i turystycznej. W tym względzie Niemcy odniosły się do pozytywnych skutków ubocznych dla regionu, a mianowicie spadku bezrobocia i większej liczby podatników, które zapewniają gminom w regionie większe środki finansowe na wsparcie gospodarki lokalnej. Dzięki turystyce przyjazdowej wygenerowało to łącznie około 11 000 miejsc pracy dla całej Nadrenii-Palatynatu.
- (201) Niemcy utrzymywały, że finansowanie infrastruktury w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn pomogło również w osiągnięciu wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, który polegał na przeciwdziałaniu zbyt niemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii Europejskiej. W tym względzie Niemcy zwróciły uwagę na fakt, że w przeszłości limity przepustowości portu lotniczego Frankfurt nad Menem były stale przekraczane. Niemcy stwierdziły, że port lotniczy Frankfurt-Hahn – w szczególności w świetle koncesji na prowadzenie działalności przez całą dobę – służył zatem zapewnieniu dodatkowej przepustowości w celu ograniczenia zagęszczenia ruchu w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem.
- (202) Ponadto Niemcy stwierdziły, że wspieranie portu lotniczego Frankfurt-Hahn służy również osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jakim jest zwiększenie mobilności obywateli Unii. W tym względzie Niemcy zauważyły, że port lotniczy Frankfurt-Hahn jest jedynym niemieckim portem lotniczym oferującym bezpośrednie loty do Kowna (Łotwa), Kerry (Irlandia), na Kos (Grecja), do Montpellier (Francja), Nadoru (Maroko), Płowdiwu (Bułgaria), Puli (Chorwacja), na Rodos (Grecja), do Santiago de Compostela (Hiszpania) i do Wolos (Grecja). Ponadto według Niemiec port lotniczy Frankfurt-Hahn przyczynia się do

⁽³⁴⁾ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz” z dnia 6 października 1969 r. (BGBl. I S. 1861), ostatnio zmieniony art. 8 ustawy z dnia 7 września 2007 r. (BGBl. I, s. 2 246).

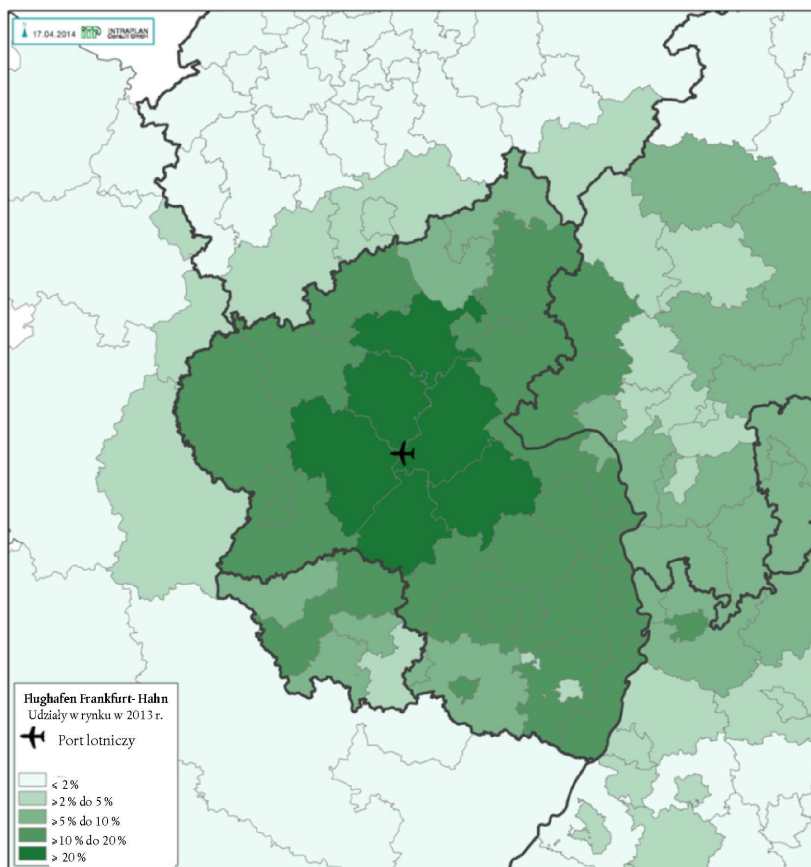
⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt-Hahn – Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, 03/2007.

mobilności zawodowej osób młodych, które mogą dotrzeć do regionu Hunsrück i do regionu Nadrenia-Palatynat po niskich cenach. Podobnie Niemcy zauważyły, że wysokiej jakości uniwersytety i instytucje szkolnictwa wyższego znajdujące się w Koblencji, Moguncji, Kaiserslautern, Trewirze, Wiesbaden, Mannheim, Bonn itp., gdzie w większości przypadków opłaty za kształcenie nie są wymagane, są obecnie łatwo dostępne dla studentów z całej Europy.

- (203) Co więcej, Niemcy utrzymywały, że we wspólnym interesie leży również połączenie regionu Hunsrück i regionów otaczających Nadrenię-Palatynat z innymi peryferyjnymi regionami, np. z miastem Limerick, czemu wyraz dają już partnerstwa miast. Niemcy, jako czwarta co do wielkości krajowa gospodarka na świecie, stwierdziły, że skoncentrują się nie tylko na połączeniu z głównymi węzłami lotniczymi w Europie, ale również na wzajemnym połączeniu poszczególnych regionów. Zdaniem Niemiec uniezależnienie się od głównych węzłów lotniczych, takich jak Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol lub Frankfurt nad Menem, jest dla Europy ważne, ponieważ będzie oznaczało nie tylko więcej bezpośrednich połączeń, ale również większe bezpieczeństwo, zwłaszcza w odniesieniu do działalności gospodarczej w zakresie przewozów towarowych, ponieważ w przypadku regionalnych portów lotniczych ryzyko anulowania lotów z powodu warunków pogodowych, strajków, aktów terroryzmu lub z innych przyczyn jest mniejsze.
- (204) Ponadto Niemcy zasadniczo podkreśliły, że bliskość portu lotniczego Zweibrücken nie prowadzi do nakładania się obszaru ciężenia portów lotniczych ze względu na odległość między portem lotniczym Frankfurt-Hahn a portem lotniczym Zweibrücken wynoszącą 127 km. Według Niemiec odległość ta przekłada się na czas podróży wynoszący 1 godzinę i 27 minut jazdy samochodem lub około 4 godzin jazdy pociągiem. W związku z tym Niemcy utrzymywały, że żaden rozsądny pracownik, przewoźnik ładunku ani turysta, którego miejsce rozpoczęcia podróży znajduje się w regionie Hunsrück, nie wybrałby portu lotniczego Zweibrücken zamiast portu lotniczego Frankfurt-Hahn, aby dotrzeć do miejsca docelowego. Ponadto Niemcy stwierdziły, że analizując pasażerski i towarowy ruch lotniczy w latach 2005–2012, nie można wywieść żadnego związku o charakterze substytucyjnym między portami lotniczymi. Zdaniem Niemiec wśród pasażerów portu lotniczego Frankfurt-Hahn największy udział mają pasażerowie z regionu Hunsrück-Mozela-Nahe (zob. rys. 5).

Rysunek 2

Udział portu lotniczego Frankfurt-Hahn w rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2013 r. ⁽³⁶⁾.



⁽³⁶⁾ Uwagi Niemiec, wrzesień 2014 r.

5.4.1.2. Infrastruktura jest niezbędna i współmierna do osiągnięcia wyznaczonego celu

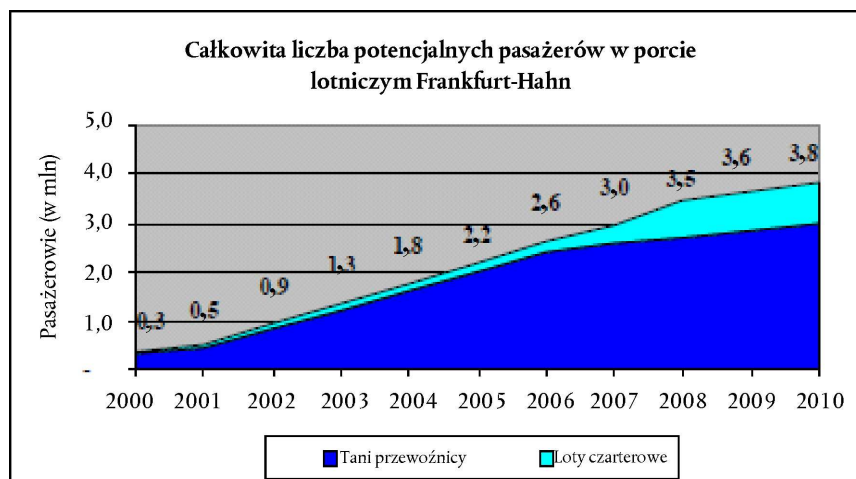
- (205) Niemcy podkreśliły, że sfinansowane inwestycje były niezbędne i współmierne do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania (zob. motyw 197 i nast.). Według Niemiec inwestycje były dokonywane stosownie do potrzeb, a wybudowana infrastruktura była niezbędna dla zapewnienia przez port lotniczy łączności i rozwoju regionu oraz odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem. Niemcy zauważyły, że infrastruktura nie była niewspółmierna ani nadmierna w stosunku do potrzeb użytkowników portu lotniczego. W związku z tym Niemcy uznały, że ten warunek zgodności został spełniony.

5.4.1.3. Infrastruktura stwarza zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

- (206) Niemcy stwierdziły, że przed podjęciem decyzji o rozbudowie infrastruktury portu lotniczego Fraport zlecił przeprowadzenie badań przewidywanego ruchu lotniczego, aby określić potencjał ruchu dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Niemcy przedstawiły przedmiotowe badania, które zostały przeprowadzone przez ekspertów ds. lotnictwa w imieniu Fraportu. Na rys. Figure 3, rys. Figure 4 i rys. Figure 5 podsumowano wyniki jednego z tych badań w odniesieniu do oczekiwanych zmian w ruchu pasażerskim i towarowym w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 2000–2011.

Rysunek 3

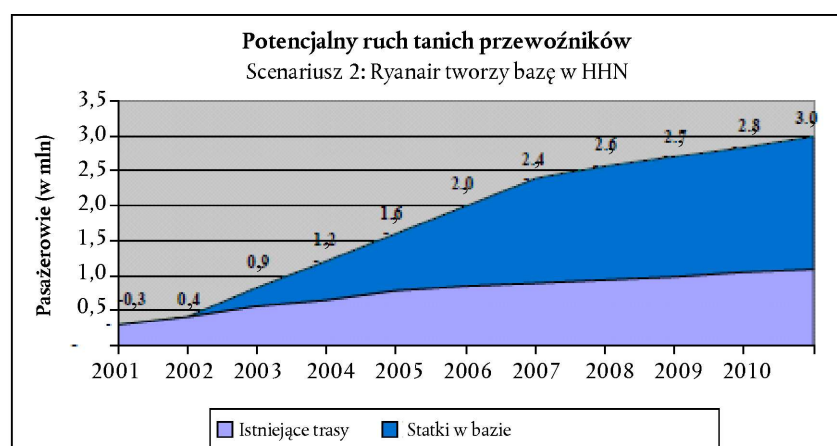
Całkowita liczba potencjalnych pasażerów w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 2000–2010



Źródło: SH&E

Rysunek 4

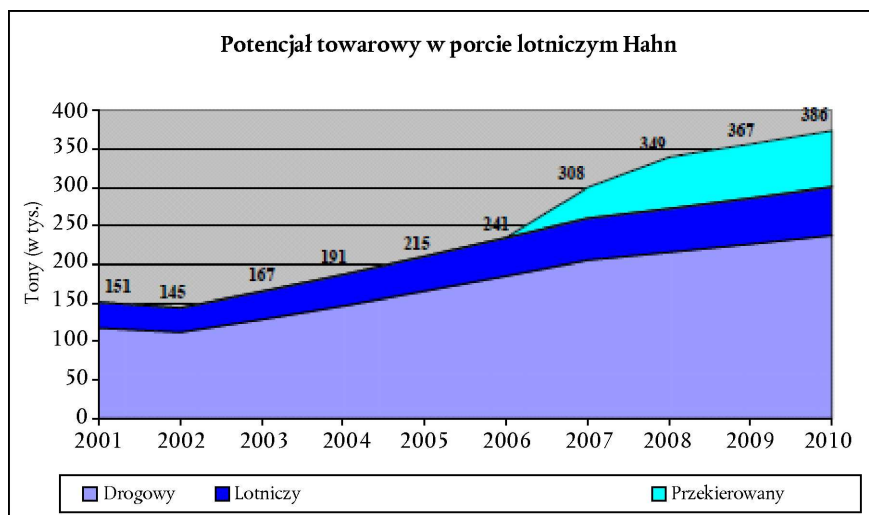
Potencjalny przepływ pasażerów korzystających z tanich przewoźników (przy założeniu, że Ryanair stworzy swoją bazę) w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 2001–2011



Źródło: SH&E

Rysunek 5

Całkowity potencjalny ruch towarowy w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 2001–2010



Źródło: SH&E

5.4.1.4. Równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury

- (207) Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Niemcy dostęp do portu lotniczego otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników infrastruktury na równych i niedyskryminujących warunkach. Niemcy stwierdziły, że opłaty lotniskowe uiszczane za użytkowanie infrastruktury były oparte na uzasadnionym z handlowego punktu widzenia zróżnicowaniu oraz że tabela opłat lotniskowych jest dostępna dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób przejrzysty i niedyskryminujący.

5.4.1.5. Wpływ na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem

- (208) Po pierwsze, Niemcy uznały, że nie występują żadne efekty substytucyjne między portem lotniczym Frankfurt-Hahn a innymi portami lotniczymi w obszarze ciężenia, takimi jak port lotniczy Zweibrücken i port lotniczy Frankfurt nad Menem. Według Niemiec nie można wskazać żadnych nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji z tymi portami lotniczymi, będących skutkiem pomocy udzielonej FFHG, ani w ruchu pasażerskim, ani w ruchu towarowym. Niemcy utrzymywały, że w istocie w ostatnich latach tani przewoźnicy musieli w coraz częściej oferować loty do głównych węzłów lotniczych, ponieważ tradycyjne przedsiębiorstwa lotnicze obniżyły swoje ceny i zaczęły wchodzić na rynek tanich lotów. W tym względzie Niemcy zauważyły, że regionalne porty lotnicze, takie jak Frankfurt-Hahn, są obecnie pod większą presją konieczności konkurowania z węzłami lotniczymi o pasażerów podróżujących w celach wypoczynkowych. W związku z tym Niemcy stwierdziły, że zapewnione wsparcie finansowe nie doprowadziło do żadnych nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji, a wręcz przeciwnie okazało się właściwe pod tym względem, że ułatwiło proces dostosowania w kierunku stabilnego modelu biznesowego w przyszłości.
- (209) Po drugie, Niemcy utrzymywały, że fakt, iż Fraport był już operatorem portu lotniczego Frankfurt nad Menem, zanim zaczął obsługiwać port lotniczy Frankfurt-Hahn, świadczy o tym, że nie oczekiwano żadnych ruchów w zakresie substytucji ze strony portu lotniczego Frankfurt nad Menem w stosunku do portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Fraport inwestował natomiast w możliwość odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem i wykorzystania dodatkowej, uzupełniającej funkcji portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ponieważ według prognoz przepustowość węzła lotniczego Frankfurt nad Menem miała w przyszłości ulec przeciążeniu. Zdaniem Niemiec zakaz nocnych lotów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem był jednym z głównych czynników tego toku rozumowania, ponieważ port lotniczy Frankfurt-Hahn posiadał koncesję na prowadzenie działalności przez całą dobę.
- (210) W rezultacie Niemcy utrzymywały, że skutki wszelkiej pomocy na rzecz FFHG ograniczały się do pozytywnych skutków regionalnych dla regionu Hunsrück, natomiast pomoc ta nie doprowadziła do wystąpienia żadnych nadmiernych negatywnych skutków w odniesieniu do innych portów lotniczych, ponieważ port lotniczy Frankfurt-Hahn jest po prostu wykorzystywany do odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem. Ponadto

Niemcy stwierdziły, że oprócz portu lotniczego Luksemburg oddalonego o 1 godzinę i 30 minut jazdy (111 km) od portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie ma żadnych innych zagranicznych portów lotniczych konkurujących w tym samym obszarze ciężenia. Według Niemiec nawet w odniesieniu do portu lotniczego Luksemburg nie można zaobserwować żadnego negatywnego i zakłócającego wpływu na konkurencję w związku z udzieloną pomocą.

5.4.1.6. *Efekt zachęty, konieczność i proporcjonalność*

- (211) Niemcy stwierdziły, że w sytuacji braku pomocy inwestycyjnej poziom działalności gospodarczej portu lotniczego uległby znacznemu zmniejszeniu. Niemcy stwierdziły, że pomoc była konieczna, ponieważ stanowiła rekompensatę jedynie kosztów finansowania i mniejsza kwota doprowadziłaby do niższych poziomów inwestycji.

5.4.2. ZGODNOŚĆ POMOCY OPERACYJNEJ NA POTRZEBY FINANSOWANIA OPERACJI PORTU LOTNICZEGO

- (212) W wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. przedstawiono warunki, na których pomoc inwestycyjna na rzecz portów lotniczych może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W dniu 17 kwietnia 2014 r. Niemcy przedstawiły swoje opinie dotyczące zgodności środków z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Niemcy utrzymywały, że nawet gdyby środki będące przedmiotem postępowania stanowiły pomoc operacyjną na rzecz FFHG, byłyby one zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu i sekcji 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

5.4.2.1. *Przyczynienie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania*

- (213) Uwzględniając wyraźnie określony cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, Niemcy stwierdziły, że celem pokrycia kosztów operacyjnych FFHG była zawsze poprawa regionalnej struktury gospodarczej słabo rozwiniętego pod względem gospodarczym i mało zaludnionego regionu Hunsrück. W tym względzie Niemcy przedstawiły tę samą argumentację co w przypadku oceny zgodności pomocy inwestycyjnej na sfinansowanie infrastruktury portu lotniczego (zob. sekcja 5.4.1.1).

5.4.2.2. *Potrzeba interwencji państwa*

- (214) W odniesieniu do potrzeby interwencji państwa Niemcy wyjaśniły, dlaczego Frankfurt-Hahn przynosi straty operacyjne, które wymagają pokrycia. Zdaniem Niemiec osiągnięcie rentowności i możliwości pokrycia kosztów operacyjnych jest dość ambitnym celem dla takiego portu lotniczego jak Frankfurt-Hahn, który obsługuje 1-3 mln pasażerów. Według Niemiec osiągnięcie tego ambitnego celu w ciągu kilku pierwszych lat od rozpoczęcia działalności nie było możliwe, ponieważ port lotniczy był obciążony bardzo dużymi inwestycjami w infrastrukturę, które finansował we własnym zakresie na rynku finansowym oraz z tytułu których musiał płacić wysokie odsetki. Ponadto Niemcy stwierdziły, że od początku światowego kryzysu gospodarczego i finansowego można było zauważyć zastój w ruchu pasażerskim, a w szczególności w ruchu towarowym.
- (215) Niemcy utrzymywały, że w świetle tych okoliczności zaszła potrzeba interwencji ze strony państwa w celu pokrycia strat z działalności operacyjnej, ponieważ w przeciwnym wypadku spółka FFHG stałaby się niewypłacalna. Zdaniem Niemiec spowodowałoby to również cofnięcie koncesji na prowadzenie działalności przez całą dobę, co oznaczałoby, że w okresie niewypłacalności spółka FFHG musiałaby zaprzestać obsługi wszystkich lotów, co z kolei doprowadziłoby do utraty klientów, takich jak przedsiębiorstwa lotnicze i przewoźnicy towarowi. Niemcy zwróciły uwagę, że wówczas byłoby również bardzo trudno znaleźć nowego operatora portu lotniczego.

5.4.2.3. *Adekwatność środków pomocy jako instrumentów polityki*

- (216) Niemcy utrzymywały, że pokrycie kosztów operacyjnych stanowiło odpowiedni środek do osiągnięcia zamierzonego celu. W tym względzie Niemcy utrzymywały, że gdyby port lotniczy Frankfurt-Hahn musiał zaprzestać prowadzenia swojej działalności i zniknął z rynków właściwych, to wówczas realizacja celów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania polegających na przebudowie dawnej amerykańskiej bazy lotniczej na w pełni funkcjonalny port lotniczy lotnictwa cywilnego oraz cele w zakresie rozwoju regionu Hunsrück stałaby się niemożliwa. W tym względzie Niemcy podkreśliły, że w przeciwieństwie do inwestora prywatnego inwestor publiczny będzie musiał uwzględnić te cele, rozważając możliwość zamknięcia portu lotniczego.

5.4.2.4. *Istnienie efektu zachęty*

- (217) Niemcy argumentowały, że aby utrzymać działalność portu lotniczego Frankfurt-Hahn, warunkiem koniecznym było pokrycie jego kosztów operacyjnych, ponieważ w przeciwnym wypadku spółka FFHG stałaby się niewypłacalna. Pomyślnie funkcjonowanie portu lotniczego stanowiło z kolei podstawę do realizacji celów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania określonych w motywach 213 i nast. Ponadto Niemcy utrzymywały, że bez pomocy operacyjnej konsolidacja finansowa portu lotniczego byłaby zupełnie niemożliwa, biorąc pod uwagę, że port lotniczy zamiast zmniejszać swoje zadłużenie – co przewidziano w obecnym programie oszczędnościowym – zaciągałby coraz większe długi.

5.4.2.5. *Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)*

- (218) Niemcy utrzymywały, że każdy element pomocy zawarty w kredytach ograniczał się do pokrycia strat z działalności operacyjnej portu lotniczego Frankfurt-Hahn i stanowił absolutne minimum niezbędne do utrzymania działalności tego portu lotniczego oraz uniknięcia jego niewypłacalności.

5.4.2.6. *Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi*

- (219) Po pierwsze, Niemcy uznały, że nie występują żadne efekty substytucyjne między portem lotniczym Frankfurt-Hahn a innymi portami lotniczymi w obszarze ciężenia, takimi jak port lotniczy Zweibrücken i port lotniczy Frankfurt nad Menem. Według Niemiec nie można wskazać nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji z tymi portami lotniczymi, będących skutkiem pomocy operacyjnej udzielonej FFHG ani w ruchu pasażerskim, ani w ruchu towarowym. Niemcy utrzymywały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn doświadczył natomiast istotnych efektów substytucyjnych, polegających na tym, że pasażerowie, korzystając z usług taniach przewoźników, wybierają raczej takie węzły lotnicze jak Kolonia/Bonn lub Frankfurt nad Menem zamiast portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Niemcy utrzymywały, że w istocie w ostatnich latach tani przewoźnicy musieli coraz częściej oferować loty do głównych węzłów lotniczych, ponieważ tradycyjne przedsiębiorstwa lotnicze obniżyły swoje ceny i zaczęły wchodzić na rynek taniach lotów. W tym względzie Niemcy zauważyły, że regionalne porty lotnicze, takie jak Frankfurt-Hahn, są obecnie pod większą presją konieczności konkurowania z węzłami lotniczymi o pasażerów podróżujących w celach wypoczynkowych. W związku z tym Niemcy stwierdziły, że pokrycie kosztów operacyjnych nie doprowadziło do żadnych nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji, a wręcz przeciwnie okazało się właściwe pod tym względem, że ułatwiło proces dostosowania w kierunku stabilnego modelu biznesowego w przyszłości.
- (220) Po drugie, Niemcy utrzymywały, że fakt, iż Fraport był już operatorem portu lotniczego Frankfurt nad Menem, zanim zaczął obsługiwać port lotniczy Frankfurt-Hahn, świadczy o tym, że nie oczekiwano żadnych ruchów w zakresie substytucji ze strony portu lotniczego Frankfurt nad Menem w stosunku do portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Fraport inwestował natomiast w możliwość odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem i wykorzystania dodatkowej, uzupełniającej funkcji portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ponieważ według prognoz przepustowość węzła lotniczego Frankfurt nad Menem miała w przyszłości ulec przeciążeniu. Zdaniem Niemiec zakaz nocnych lotów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem był jednym z głównych czynników tego toku rozumowania, ponieważ port lotniczy Frankfurt-Hahn posiadał koncesję na prowadzenie działalności przez całą dobę.
- (221) W rezultacie Niemcy utrzymywały, że skutki jakiegokolwiek pomocy na rzecz FFHG ograniczały się do pozytywnych skutków regionalnych dla regionu Hunsrück, natomiast pomoc ta nie doprowadziła do wystąpienia żadnych nadmiernych negatywnych skutków w odniesieniu do innych portów lotniczych, ponieważ port lotniczy Frankfurt-Hahn jest po prostu wykorzystywany do odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem. Ponadto Niemcy stwierdziły, że oprócz portu lotniczego Luksemburg oddalonego o 1 godzinę i 30 minut jazdy (111 km) od portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie ma żadnych innych zagranicznych portów lotniczych konkurujących w tym samym obszarze ciężenia. Według Niemiec nawet w odniesieniu do portu lotniczego Luksemburg nie można zaobserwować żadnego negatywnego i zakłócającego wpływu na konkurencję w związku z udzieloną pomocą.

6. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. RYANAIR

- (222) Ryanair kwestionuje decyzję Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do umów Ryanaira z 1999 r., 2002 r. i 2005 r. z portem lotniczym Frankfurt-Hahn. Ryanair stwierdził, że te umowy były zgodne z testem prywatnego inwestora, w związku z czym nie stanowiły pomocy państwa.

- (223) Ryanair zasadniczo utrzymuje, że nie przyznano mu żadnej korzyści, ponieważ umowy odzwierciedlają normalne warunki rynkowe. W tym względzie Ryanair twierdził, że warunków umownych nie można porównywać z warunkami w innych niemieckich portach lotniczych, ale należy je porównać z warunkami uzgodnionymi z Ryanair z innymi portami lotniczymi, w których działalność prowadzą tani przewoźnicy, takimi jak port lotniczy Blackpool i port lotniczy Charleroi.
- (224) W odniesieniu do kwestii wsparcia marketingowego Ryanair utrzymywał, że opłata za loty do nowych miejsc docelowych rekompensuje częstotliwość lotów i że zniżki przyznane przez port lotniczy Frankfurt-Hahn były zgodne z praktykami branżowymi, ponieważ wiele prywatnych lub państwowych portów lotniczych stosowało taki sam lub nawet wyższy poziom zniżek dla nowych połączeń.
- (225) Jeżeli chodzi o stosowanie opłat lotniskowych, Ryanair utrzymywał, że normalne opłaty rynkowe, tj. opłaty, które nie są rażąco niskie, są zgodne z testem prywatnego inwestora. Według Ryanaira perspektywa natychmiastowej rentowności nie była niezbędna do osiągnięcia zgodności z tym testem. Zdaniem Ryanaira wystarczyłaby perspektywa osiągnięcia rentowności w okresie średnim lub długim. Co więcej, Ryanair kwestionuje argument Komisji, jakoby port lotniczy Frankfurt-Hahn uwzględnił jedynie konkretne koszty związane z umową z Ryanairem, jeżeli chodzi o pokrycie jego kosztów z opłat uiszczanych na rzecz Ryanaira, a nie koszty zwykłej infrastruktury portu lotniczego i ogólnej administracji. W odniesieniu do pokrycia kosztów Ryanair stwierdził, że nigdy nie powstał plan, aby port lotniczy Frankfurt-Hahn był zarezerwowany do wyłącznego użytku Ryanaira. W tym względzie Ryanair zwrócił uwagę na fakt, że port lotniczy Frankfurt-Hahn był również w znacznym stopniu wykorzystywany jako towarowy port lotniczy. Co więcej, Ryanair zwracał uwagę, że powinien uiszczać opłaty na niższym poziomie niż inne przedsiębiorstwa lotnicze, ponieważ jego wymogi obsługi i operacje ograniczają koszty portu lotniczego do minimum.
- (226) Ryanair ponadto utrzymywał, że postępowaniem portu lotniczego Frankfurt-Hahn kierowały przewidywalne perspektywy rentowności. Według Ryanaira port lotniczy Frankfurt-Hahn przeprowadził analizę finansową i strategiczną przed zawarciem umów, co jest zgodne z oczekiwanym postępowaniem prywatnego inwestora. Ryanair stwierdził, że jego zobowiązanie do generowania dużego ruchu pasażerskiego było od 2005 r. również zabezpieczone karą umowną i że w ramach przedmiotowej umowy przeniesiono na Ryanaira znaczną część ryzyka, zapewniając portowi lotniczemu Frankfurt-Hahn tym samym niezwykle korzystny układ. Co więcej, umowy umożliwiły portowi lotniczemu Frankfurt-Hahn poprawę jego sytuacji finansowej. W momencie zawierania umowy port lotniczy Frankfurt-Hahn miał świadomość, że podobne umowy Ryanaira z portami lotniczymi w całej Europie okazały się opłacalne.
- (227) Ponadto Ryanair zwraca uwagę, że jego umowy z portem lotniczym Frankfurt-Hahn nie zawierały żadnej klauzuli wyłączności, więc inne przedsiębiorstwa lotnicze mogły skorzystać i korzystają z tych samych warunków co Ryanair, pod warunkiem że były gotowe przyjąć takie samo zobowiązanie wobec portu lotniczego co Ryanair.
- (228) Co więcej, Ryanair przedłożył zestaw uwag przygotowanych przez spółkę Oxera oraz analizę przygotowaną przez profesora Damiana P. McLoughlina.

Uwaga 1 spółki Oxera – Określenie rynkowego poziomu odniesienia w analizie porównawczej testów prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz Ryanaira, przygotowane dla Ryanaira przez spółkę Oxera, z dnia 9 kwietnia 2013 r.

- (229) Oxera uważa, że podejście Komisji polegające na uwzględnianiu tylko porównywalnych portów lotniczych na tym samym obszarze ciężenia co port lotniczy objęty postępowaniem wyjaśniającym, jest błędne.
- (230) Oxera utrzymuje również, że pomoc państwa udzielona otaczającym portom lotniczym nie ma wpływu na rynkowe ceny odniesienia uzyskane od porównywalnych portów lotniczych. W związku z tym możliwe jest solidne oszacowanie rynkowego poziomu odniesienia w przypadku testów prywatnego inwestora.
- (231) Wynika to z następujących względów:
- analizy porównawcze są szeroko stosowane w odniesieniu do testów prywatnego inwestora prowadzonych poza obszarem pomocy państwa;
 - decyzje cenowe przedsiębiorstw wpływają na siebie nawzajem jedynie w zakresie, w jakim ich produkty stanowią substytuty lub uzupełnienia;

- c) porty lotnicze na tym samym obszarze ciężenia niekoniecznie konkurują ze sobą, zaś porównywalne porty lotnicze występujące w złożonych sprawozdaniach mają do czynienia jedynie z ograniczoną konkurencją ze strony państwowych portów lotniczych na ich odpowiednich obszarach ciężenia (mniej niż 1/3 komercyjnych portów lotniczych na obszarach ciężenia porównywalnych portów lotniczych stanowi w całości własność państwa i żaden z nich nie został objęty postępowaniem w sprawie pomocy państwa (stan na kwiecień 2013 r.));
- d) nawet jeżeli porównywalne porty lotnicze konkurują z państwowymi portami lotniczymi na tym samym obszarze ciężenia, mogą istnieć powody, aby sądzić, że ich zachowanie jest zgodne z testem prywatnego inwestora (np. w przypadkach, w których istnieje duży udział własności prywatnej lub port lotniczy jest prywatnie zarządzany);
- e) porty lotnicze inwestora prywatnego nie będą ustalały cen poniżej kosztów przyrostowych.

Uwaga 2 spółki Oxera – Zasady leżące u podstaw analizy rentowności w odniesieniu do testów prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz Ryanaira, przygotowane dla Ryanaira przez spółkę Oxera, z dnia 9 kwietnia 2013 r.

- (232) Oxera utrzymuje, że przeprowadzona przez nią analiza rentowności w jej sprawozdaniach przekazanych Komisji jest zgodna z zasadami, które zostałyby przyjęte przez rozsądnego inwestora z sektora prywatnego, i odzwierciedla podejście wynikające z wcześniejszych decyzji Komisji.
- (233) Zasady leżące u podstaw analizy rentowności są następujące:
 - a) ocenę przeprowadza się stopniowo;
 - b) biznesplan *ex ante* nie jest koniecznie wymagany;
 - c) w przypadku niezatłoczonych portów lotniczych podejście oparte na systemie finansowania z jednego źródła jest właściwą metodą ustalania ceny;
 - d) należy uwzględnić jedynie te przychody, które są związane z działalnością gospodarczą funkcjonującego portu lotniczego;
 - e) należy uwzględnić cały okres trwania umowy, w tym wszelkie jej przedłużenia;
 - f) przyszłe przepływy finansowe należy zdyskontować, aby ocenić rentowność umów;
 - g) należy dokonywać oceny rentowności przyrostowej wynikającej z umów między Ryanairem a portami lotniczymi na podstawie szacowanej wewnętrznej stopy zwrotu lub na podstawie środków opartych na wartości bieżącej netto.

Analiza przeprowadzona przez prof. Damiana P. McLoughlina – Budowanie marki: dlaczego i w jaki sposób małe marki powinny inwestować w marketing, przygotowana dla Ryanaira, z dnia 10 kwietnia 2013 r.

- (234) Celem analizy jest określenie logiki handlowej leżącej u podstaw decyzji regionalnych portów lotniczych dotyczących wykupienia przez AMS reklamy na stronie internetowej Ryanair.com
- (235) W analizie stwierdzono, że istnieje duża liczba dobrze znanych portów lotniczych o bardzo silnej pozycji, z których usług pasażerowie zwykle korzystają. Słabsi konkurenci muszą pokonać statyczne zachowania nabywcze konsumentów, aby rozwijać swoją działalność gospodarczą. Mniejsze regionalne porty lotnicze muszą znaleźć sposób, aby konsekwentnie przekazywać przesłanie swojej marki możliwie jak najszerszej grupie odbiorców. Tradycyjne formy przekazów marketingowych wymagają wydatków przekraczających ich zasoby.

Uwagi 3 i 4 spółki Oxera – Jak należy rozpatrywać umowy AMS w ramach analizy rentowności będącej częścią testu prywatnego inwestora? – z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r.

- (236) Ryanair przedstawił kolejne sprawozdania opracowane przez spółkę Oxera, która jest jego konsultantem. W przedmiotowych sprawozdaniach Oxera omawia zasady, które według przedsiębiorstwa lotniczego należy uwzględnić, z jednej strony, jako część testu prywatnego inwestora w analizie rentowności umów w sprawie usług portu lotniczego zawartych między Ryanairem a portami lotniczymi, a z drugiej strony, w analizie

rentowności umów w sprawie usług marketingowych zawartych między AMS a tymi samymi portami lotniczymi. Ryanair podkreślił, że sprawozdania te w żadnej mierze nie wpływają na zmianę jego stanowiska przedstawionego wcześniej, zgodnie z którym umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy w sprawie usług marketingowych należy ocenić w ramach oddzielnych testów prywatnego inwestora.

- (237) W sprawozdaniach wskazano, że zyski generowane przez AMS należy ująć jako przychody we wspólnej analizie dotyczącej rentowności, natomiast wydatki AMS należałoby włączyć do kosztów. Aby to zrobić, w sprawozdaniach zasugerowano stosowanie metody opartej na przepływach pieniężnych we wspólnej analizie rentowności, co oznacza, że wydatki portów lotniczych na AMS można potraktować jako przyrostowe koszty operacyjne.
- (238) W sprawozdaniach podkreślono, że działania marketingowe przyczyniają się do stworzenia i wspierania wartości marki, która pomaga osiągać efekty i korzyści nie tylko w okresie obowiązywania umowy, lecz również po jej wygaśnięciu. Taka sytuacja w szczególności miałaby miejsce, gdyby ze względu na fakt, że Ryanair zawarł umowę z portem lotniczym, inne przedsiębiorstwa lotnicze zaczęły prowadzić działalność w danym porcie lotniczym, co z kolei spowodowałoby powstanie tam większej liczby sklepów i w związku z tym przyniosłoby portowi lotniczemu większe przychody z działalności pozalotniczej. Według Ryanaira, jeżeli Komisja przystępuje do przeprowadzenia wspólnej analizy rentowności, korzyści te muszą zostać wzięte pod uwagę poprzez potraktowanie wydatków AMS jako przyrostowych kosztów operacyjnych po potrąceniu płatności AMS.
- (239) Ponadto Ryanair jest zdania, że wartość końcową (odzwierciedlającą wartość wygenerowaną po wygaśnięciu umowy) należało by ująć w prognozowanych zyskach przyrostowych pod koniec okresu obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego. Wartość końcową można dostosować na podstawie prawdopodobieństwa „wznowienia”, mierząc oczekiwania co do utrzymania się zysków po wygaśnięciu umowy z Ryanairem lub gdy podobne warunki zostaną uzgodnione z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi. Ryanair uważa, że wówczas możliwe byłoby obliczenie dolnej granicy korzyści generowanych łącznie w ramach umowy z AMS i umowy w sprawie usług portu lotniczego, co odzwierciedli niepewności związane z zyskami przyrostowymi po wygaśnięciu umowy w sprawie usług portu lotniczego.
- (240) Aby uzupełnić to podejście, w sprawozdaniach przedstawiono syntezę wyników badań dotyczących wpływu marketingu na wartość marki. W ramach tych badań uznano, że dzięki marketingowi można utrzymać wartość marki oraz można zbudować bazę klientów. Zgodnie ze sprawozdaniami w przypadku portu lotniczego marketing na stronie internetowej Ryanair.com znacznie zwiększa widoczność marki portu lotniczego. Ponadto w sprawozdaniach stwierdzono, że mniejsze regionalne porty lotnicze, chcące zwiększyć swój ruch lotniczy, mogą w związku z tym podnieść w szczególności wartość swojej marki dzięki zawarciu umów w sprawie usług marketingowych z AMS.
- (241) Na koniec w sprawozdaniach wskazano, że należy preferować podejście oparte na przepływach pieniężnych od podejścia opartego na kapitalizacji, w ramach którego koszty usług marketingowych świadczonych przez AMS traktowano by jako wydatki kapitałowe z tytułu wartości niematerialnych i prawnych (tj. wartości marki)⁽³⁷⁾. Podejście oparte na kapitalizacji uwzględniałoby jedynie odsetek wydatków na marketing, który jest przypisany wartościom niematerialnym i prawnym portu lotniczego. Koszty marketingu byłyby potraktowane jako wydatki kapitałowe w wartościach niematerialnych i prawnych, a następnie zostałyby zamortyzowane przez okres obowiązywania umowy, z uwzględnieniem wartości końcowej w momencie przewidzianego wygaśnięcia umowy w sprawie usług portu lotniczego. W ramach tego podejścia nie uwzględniono by zysków przyrostowych, które przyniosłoby zawarcie umowy w sprawie usług portu lotniczego z Ryanairem, i trudno jest również obliczyć wartość niematerialnego składnika aktywów ze względu na wydatki na budowanie marki i okres użytkowania składnika aktywów. Zgodnie ze sprawozdaniami metoda oparta na przepływach pieniężnych jest również bardziej odpowiednia niż metoda oparta na kapitalizacji, ponieważ ta ostatnia nie odda pozytywnych korzyści dla portu lotniczego, które zgodnie z oczekiwaniami powstaną w wyniku podpisania z Ryanairem umowy w sprawie usług portu lotniczego.

Oxera – ocena gospodarcza zgodności z zasadą testu prywatnego inwestora Port lotniczy Frankfurt-Hahn, z dnia 11 sierpnia 2014 r.

- (242) Ryanair przedstawił kolejne sprawozdanie przygotowane przez spółkę Oxera w odniesieniu do umów między portem lotniczym Frankfurt-Hahn a Ryanairem z 1999 r., 2002 r. i 2005 r. W ocenie umowy Ryanaira z 2005 r. uwzględniono również umowę w sprawie usług marketingowych zawartą bezpośrednio z krajem związkowym Nadrenia-Palatynat. Ocena umów Ryanaira przeprowadzona przez spółkę Oxera opiera się na informacjach dostępnych dla portu lotniczego mniej więcej w czasie podpisywania umowy.

⁽³⁷⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application” („Jak należy rozpatrywać umowy AMS w ramach analizy rentowności będącej częścią testu prywatnego inwestora?”) z dnia 31 stycznia 2014 r., dokument przygotowany dla Ryanaira.

Umowa z Ryanaiem z 1999 r.

- (243) Zgodnie ze sprawozdaniem analiza umowy z Ryanaiem z 1999 r. opierała się na dokumencie stanowiącym biznesplan przedstawionym przez FFHG w dniu 25 maja 1999 r. – dokument ten sporządzono przed podpisaniem umowy. W sprawozdaniu stwierdzono, że przychody z działalności lotniczej obliczono w oparciu o opłaty wskazane w umowie z Ryanaiem z 1999 r. Przyrostowe koszty operacyjne oszacowano na podstawie własnych szacunków FFHG. W sprawozdaniu zwrócono uwagę, że nie uwzględniono kosztów gaszenia pożaru, które zazwyczaj uznaje się za wchodzące w zakres polityki publicznej. Ma to również zastosowanie do inwestycji w infrastrukturę.

Tabela 16

Ocena rentowności przyrostowej umowy z Ryanaiem z 1999 r. przeprowadzona przez spółkę Oxera ⁽³⁸⁾

[...]

Umowa z Ryanaiem z 2002 r.

- (244) W sprawozdaniu wyjaśniono, że prognozy dotyczące łącznych liczb pasażerów zaczerpnięto z biznesplanu FFHG sporządzonego w listopadzie 2002 r., ponieważ jest to jedyny dostępny dokument zawierający prognozy dotyczące ruchu lotniczego w odpowiednim okresie. Zgodnie ze sprawozdaniem przychody z działalności lotniczej obliczono w oparciu o opłaty wskazane w umowie z Ryanaiem z 2002 r. Przychody z działalności pozalotniczej zaczerpnięto z biznesplanu FFHG sporządzonego w listopadzie 2002 r., ponieważ jest to jedyny dostępny dokument, który zawiera prognozy dotyczące przychodów z działalności pozalotniczej i który sporządzono mniej więcej w czasie zawarcia umowy z Ryanaiem z 2002 r.
- (245) Przyrostowe koszty operacyjne na każdego pasażera oszacowano na podstawie analizy własnej FFHG dotyczącej przyrostowych kosztów operacyjnych na każdego odlatującego pasażera Ryanaira. Tabelę inwestycji sporządzono w listopadzie 2000 r.

Tabela 17

Ocena rentowności przyrostowej umowy z Ryanaiem z 2002 r. przeprowadzona przez spółkę Oxera ⁽³⁹⁾

[...]

6.2. LUFTHANSA I BDF

- (246) Lufthansa i Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (Federalne Stowarzyszenie Niemieckich Linii Lotniczych, zwane dalej: BDF) przedłożyły wyczerpujące informacje i uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., które podsumowano poniżej.
- (247) Lufthansa i BDF stwierdziły, że straty poniesione przez FFHG i poprzedników spółki od 1998 r. i do 2009 r. wynoszą 161 mln EUR i że FFHG – wbrew temu, co twierdzi – nie osiągnęło również pozytywnego wyniku finansowego przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją w 2006 r. W tym względzie Lufthansa i BDF twierdzą, że osiągnięcie nieznacznie pozytywnego wyniku finansowego przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją było możliwe jedynie po uwolnieniu historycznych zobowiązań, co zmniejszało straty operacyjne. W związku z tym Lufthansa i BDF sugerują, że Komisja powinna starać się o

⁽³⁸⁾ Zgodnie z oceną spółki Oxera odpisów amortyzacyjnych nie uwzględniono, ponieważ umowę z Ryanaiem z 1999 r. podpisano przed wydaniem wyroku z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie Aéroports de Paris. Spółka Oxera stwierdziła również, że dane wyrażono w wartościach nominalnych. Spółka Oxera wyjaśniła, że szacunki przedstawione na 1999 r. i 2004 r. dostosowano tak, aby odzwierciedlały daty rozpoczęcia i zakończenia obowiązywania umowy z 1999 r., odpowiednio w kwietniu 1999 r. i w marcu 2004 r.

⁽³⁹⁾ Spółka Oxera wyjaśniła, że amortyzacja jest wzorowana na neutralnej wartości bieżącej netto. Według spółki Oxera dzięki temu podejściu suma zdyskontowanej wartości bieżącej amortyzacji przez cykl życia składnika aktywów jest równa pierwotnej kwocie wydatków kapitałowych. Spółka Oxera stwierdziła, że dane wyrażono w wartościach nominalnych. Spółka Oxera wyjaśniła, że szacunki przedstawione na 2002 r. i 2017 r. dostosowano w taki sposób, aby odzwierciedlały daty rozpoczęcia i zakończenia obowiązywania umowy z Ryanaiem z 2002 r. odpowiednio w lutym 2002 r. i w lutym 2017 r.

uzyskanie dostępu do wszystkich bilansów rocznych FFHG. W tym względzie Lufthansa utrzymywała, że wbrew temu, co twierdzą Niemcy, amortyzacja inwestycji nie zwiększyła się w znacznym stopniu przez lata i nie można jej uznać za bardzo wysoką w porównaniu z kosztami związanymi ze wsparciem marketingowym dla Ryanaira, które uwzględniono w „innych kosztach operacyjnych”, jak wykazano w tabeli 18. Lufthansa i BDF sugerują również, że Komisja powinna zażądać pełnych nieopublikowanych bilansów rocznych FFHG.

Tabela 18

Stosunek amortyzacji i innych kosztów operacyjnych

W EUR	2000	2001	2002	2003	2004
Amortyzacja	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Straty	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Inne koszty operacyjne	[...]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

- (248) Lufthansa i BDF twierdziły również, że nie należy uwzględniać przedłożonego przez Niemcy badania zawierającego statystyki dotyczące wpływu FFHG na turystykę w regionie Hunsrück i w kraju związkowym Nadrenia-Palatynat, ponieważ dane dotyczące wzrostu liczby pasażerów i wzrostu liczby miejsc pracy wokół portu lotniczego zostały dostarczone przez FFHG i autorzy badania ich nie sprawdzili. Lufthansa i BDF twierdziły ponadto, że zdawano sobie sprawę – nawet w trakcie przeprowadzania badania – iż przedstawione liczby nie były realistyczne.
- (249) Co więcej, Lufthansa i BDF stwierdziły, że FFHG nie miało jasnego modelu biznesowego, na co wskazywać mogły zmieniające się plany dodatkowych miejsc w porcie lotniczym, takich jak sklepy lub biura wycieczkowe, które nie miały nic wspólnego z działalnością gospodarczą portu lotniczego. Co więcej, według Lufthansy i BDF sprzeczne deklaracje FFHG, zgodnie z którymi port lotniczy Frankfurt-Hahn miał stać się rentowny najpierw przed 2005 r., potem przed 2008 r., a następnie przed 2013, wskazują w tym samym kierunku, tj. że nie przestrzegano żadnego spójnego biznesplanu. Ostatnia sporządzona prognoza – zgodnie z którą port lotniczy Frankfurt-Hahn powinien stać się rentowny od 2016 r. – wydaje się zatem również wątpliwa; prognoza ta opierała się najwidoczniej na założeniu, że poczynione zostaną dalsze znaczne inwestycje. Według Lufthansy i BDF źródło takich inwestycji było jednak całkowicie niejasne.
- (250) Ponadto Lufthansa i BDF stwierdziły, że wbrew temu, co twierdzą Niemcy, PwC nie przeprowadziło odpowiedniego testu prywatnego inwestora, ponieważ w jego ocenie nie uwzględniono orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości w co najmniej dwóch punktach.
- (251) Po pierwsze, Lufthansa i BDF odniosły się do argumentacji Niemiec, że skumulowane straty FFHG mógł zrekompensować Fraport, czyli udziałowiec spółki. W tym względzie Lufthansa i BDF utrzymywały, że nieistotne jest, czy straty można zrekompensować w ramach grupy przedsiębiorstw, ale czy podjęte indywidualne środki są same w sobie środkami, które prywatny inwestor również by zastosował (czy też nie), i że w związku z tym argumentacja ta była nie do przyjęcia.
- (252) Po drugie, Lufthansa i BDF stwierdziły, że argumentacja przedstawiona w ocenie PwC była niewystarczająca, aby udowodnić, że prywatny inwestor podjąłby taką samą decyzję, ponieważ PwC argumentowało – przykładowo w odniesieniu do umowy z Ryanaiem z 1999 r. – że można by doprowadzić do ograniczenia strat poprzez zwiększenie ruchu pasażerskiego. Lufthansa i BDF odniosły się do sprawy WestLB, w której stwierdzono, że prywatny inwestor zazwyczaj będzie się „starał w rozsądny sposób maksymalnie zwiększyć stopę zwrotu ze swojej inwestycji, w zależności od aktualnych okoliczności oraz zaspokojenia swoich interesów krótko-, średnio- i długoterminowych, także w przypadku inwestycji w przedsiębiorstwo, w którego kapitale zakładowym ma już udziały”⁽⁴⁰⁾. W związku z tym ograniczenie strat nie wystarczyłoby jako środek do osiągnięcia pozytywnego wyniku w teście prywatnego inwestora, a zatem – jak podnosiły Lufthansa i BDF – PwC już w tym kontekście nie

⁽⁴⁰⁾ Sprawa T-228 i 233/99 DEP Westdeutsche Landesbank Girozentrale przeciwko Komisji, Rec. 2003, s. II-00435, pkt 314.

uwzględniło orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. Ponadto Lufthansa i BDF zwróciły uwagę, że ocena przedstawiona w imieniu FFHG nie zawierała żadnego własnego testu prywatnego inwestora, ponieważ odnosiła się jedynie do testu przeprowadzonego przez PwC.

- (253) Co więcej, Lufthansa i BDF zakwestionowały argument przytoczony przez PwC w odniesieniu do podwyższenia kapitału, jakoby długie horyzonty planowania wynoszące ponad 30 lat oraz amortyzacja inwestycji wynosząca ponad 20 lat były zwykłymi praktykami handlowymi w przypadku inwestycji w infrastrukturę (zob. motyw 103 decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r.). W tym kontekście Lufthansa i BDF twierdziły, że przedstawione przez PwC porównania do umów koncesji w porcie lotniczym w Budapeszcie, portach lotniczych Da Vinci i Ciampino, porcie lotniczym Ateny w Spacie i porcie lotniczym Belfast-City były kompletnie nieuzasadnione, ponieważ sytuacja w żadnym z tych portów lotniczych nie jest nawet w najmniejszym stopniu porównywalna z sytuacją FFHG i portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Lufthansa i BDF podnosiły, że w przeciwieństwie do wszystkich wskazanych przez PwC portów lotniczych Frankfurt-Hahn był wojskowym portem lotniczym, który zaczęto wykorzystywać w przeważającej części jako cywilny port lotniczy dopiero w 1999 r. i następnie wprowadzono w nim zmiany infrastrukturalne dokładnie odpowiadające potrzebom Ryanaira. Z tego powodu – według Lufthansy i BDF – analiza progno rentowności nie jest dokładna, ponieważ nie uwzględniono kosztów terminala.
- (254) Lufthansa i BDF utrzymywały również na podstawie decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r., że nadmierna rekompensata opłat za kontrole bezpieczeństwa w oczywisty sposób stanowiła pomoc państwa. W tym kontekście Lufthansa i BDF wysunęły argument, że, po pierwsze, kontrole bezpieczeństwa nie były objęte procedurą zamówienia publicznego. Zdaniem Lufthansy i BDF nie przestrzegano przepisów dotyczących zamówień publicznych i w związku z tym automatycznie zamówienia na tę usługę nie udzielono po najkorzystniejszej cenie. Po drugie, Lufthansa i BDF utrzymywały, że zgodnie z prawem niemieckim przedmiotowe opłaty za kontrole bezpieczeństwa muszą być ukierunkowane na faktycznie i konieczne koszty. Lufthansa i BDF zwróciły jednak uwagę, że opłaty w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn pozostały na tym samym poziomie w latach 2003–2008, zaś w innych portach lotniczych można było zaobserwować zmiany.
- (255) W przeciwieństwie do uwag Niemiec dotyczących oceny prawnej zdaniem Lufthansy i BDF pomoc przyznana przez Fraport na rzecz FFHG pochodziła z zasobów państwowych. Według Lufthansy i BDF Fraport otwarcie przyznawał we wszystkich swoich bilansach rocznych w latach 2001–2006, że w związku z umową konsorcjalną między akcjonariuszami publicznymi jest on „zależnym przedsiębiorstwem publicznym”. W tym kontekście Lufthansa i BDF zwracają uwagę na wiele czynników wskazujących, że fundusze Fraportu stanowiły zasoby państwowe zgodnie z wyrokiem w sprawie Stardust Marine ⁽⁴¹⁾ oraz art. 2 ust. 1 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE ⁽⁴²⁾.
- (256) Co więcej, Lufthansa i BDF stwierdziły, że działania Fraportu można również przypisać państwu. W tym kontekście Lufthansa i BDF odniosły się do czynników wskazujących na możliwość przypisania działań państwu, takich jak fakt, że posiadzenie udziałowców FFHG, tj. kraju związkowego Nadrenia-Palatynat i Fraportu, udzieliło zgody na zawarcie umów z Ryanaiem. Ponadto Lufthansa i BDF stwierdziły, że między drugim podwyższeniem kapitału a wnioskiem o uznanie powszechnego systemu portów lotniczych w 2005 r. zachodzi istotna zależność czasowa. Według Lufthansy i BDF udziałowcy FFHG w ciągu dwóch tygodni postanowili o podwyższeniu kapitału, co rozwiązało problemy finansowe FFHG, a następnie Niemcy złożyły wniosek o uznanie powszechnego systemu portów lotniczych. Lufthansa i BDF stwierdziły zatem, że udziałowcy publiczni umożliwili złożenie tego wniosku dzięki nowemu podwyższeniu kapitału.
- (257) Lufthansa i BDF ponadto twierdziły, że żaden prywatny inwestor nie zobowiązałby się do finansowania FFHG ani inwestowania w FFHG, ponieważ zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości prywatny inwestor jest zawsze nastawiony na zysk. Samo ograniczenie strat nie byłoby wystarczające, aby przekonać prywatnego inwestora, i nie brałby on pod uwagę względów społecznych ani względów lokalnej polityki.
- (258) Ponadto Lufthansa i BDF twierdziły, że pomoc przyznana na rzecz FFHG na nową infrastrukturę oraz pomoc przyznana Ryanairowi są niezgodne z rynkiem wewnętrznym na mocy wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. oraz wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. W tym kontekście Lufthansa i BDF twierdziły, że w tej sprawie nie doszło do przekształcenia wojskowego portu lotniczego, ponieważ port lotniczy został zbudowany po upływie 6 lat od zakończenia wykorzystywania go do celów wojskowych. Co więcej, utrzymywały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn nie odciążył portu lotniczego Frankfurt nad Menem i że

⁽⁴¹⁾ Wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 33–34.

⁽⁴²⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

w szczególności wątpliwe było, czy port lotniczy przyczynił się do rozwoju w regionie i do utworzenia tam miejsc pracy. Według Lufthansy i BDF ten argument nie mógł w żadnym razie uzasadniać pomocy, jako że tworzenie miejsc pracy rozpoczęło się dopiero w 1999 r., czyli sześć lat po tym, jak zaprzestano wykorzystywania portu lotniczego do celów wojskowych. Nawet jeżeli uznano by to za uzasadnienie, dane liczbowe przedstawione przez FFHG w badaniach spółki stanowiły zdecydowanie zbyt wysokie oszacowanie skutków gospodarczych i skutków w zakresie tworzenia miejsc pracy.

- (259) Co więcej, Lufthansa i BDF twierdziły, że rabaty udzielone w drodze opłat lotniskowych na liczbę pasażerów w wysokości 1–3 mln lub w większej kwocie były dyskryminujące. Lufthansa i BDF utrzymywały, że jedynie Ryanair kwalifikował się do uzyskania tych rabatów, ponieważ był jedynym przedsiębiorstwem lotniczym generującym tak duży ruch pasażerski, a przepustowość portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie pozwalała nawet na przyjęcie innego przedsiębiorstwa lotniczego, które mogłoby zapewnić taką liczbę pasażerów. Zdaniem Lufthansy i BDF dyskryminujące było również udzielenie wsparcia marketingowego, ponieważ udział wsparcia marketingowego zależy od liczby pasażerów, którą przedsiębiorstwo lotnicze już zapewniło portowi lotniczemu, oraz liczby miejsc docelowych już oferowanych przez przedsiębiorstwo lotnicze w porcie lotniczym. Jako że te czynniki nie mają żadnego związku z kwotą wsparcia marketingowego na nowe miejsca docelowe, system ten zapewni Ryanairowi znacznie wyższą kwotę wsparcia marketingowego, która według Lufthansy i BDF nie jest uzasadniona.
- (260) Jeżeli chodzi o pomoc operacyjną na rzecz portu lotniczego, Lufthansa i BDF podkreślały, że oczywiste jest, iż podejście oparte na finansowaniu z jednego źródła stosowane w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn nie funkcjonuje prawidłowo, ponieważ łączne przychody nie mogą pokryć strat. W związku z tym rekompensowanie tych strat w drodze finansowania FFHG stanowi pomoc operacyjną.
- (261) Jeżeli chodzi o pomoc na rzecz Ryanaira, Lufthansa i BDF stwierdziły, że Ryanair uzyskał korzyść w postaci niższych opłat lotniskowych i umów z portem lotniczym Frankfurt-Hahn. Lufthansa i BDF stwierdziły, że żaden prywatny inwestor nie podjąłby tych środków, ponieważ oczywiste jest, iż port lotniczy Frankfurt-Hahn nie może przynosić zysków, działając na tej podstawie. Lufthansa i BDF twierdziły, że dzięki tabelom opłat lotniskowych z 2001 r. i z 2006 r. Ryanairowi przyznano dodatkową korzyść w postaci dodatkowych obniżek udzielonych w związku z łączną liczbą pasażerów odlatujących, korzystając z usług tego przedsiębiorstwa lotniczego.
- (262) Lufthansa i BDF utrzymywały, że ponieważ Fraport jest uznawany za przedsiębiorstwo publiczne, FFHG również jest przedsiębiorstwem publicznym i dlatego jego zasoby należy uznawać za zasoby państwowe. Według Lufthansy i BDF, korzyści zapewnione Ryanairowi przez FFHG można również przypisać państwu, ponieważ umowa o pokrycie strat obejmuje także umowę o kontroli (*Beherrschungsvertrag*), a publiczni wspólnicy mogą kierować działalnością FFHG. W tym względzie Lufthansa i BDF utrzymywały, że należy wziąć pod uwagę również fakt, iż dyrektorem FFHG jest zawsze pracownik Fraportu.
- (263) Lufthansa i BDF utrzymywały, że pomoc na rzecz Ryanaira nie jest w żadnym zakresie zgodna z rynkiem wewnętrznym. Umowy z Ryanairem i tabelę opłat lotniskowych z 2001 r. należy oceniać bezpośrednio na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W tym względzie należy wziąć pod uwagę również decyzję Komisji w sprawie Charleroi⁽⁴³⁾. Na tej podstawie Lufthansa i BDF stwierdziły, że pomoc na rzecz Ryanaira jest nieuzasadniona, ponieważ stanowiła częściowo pomoc operacyjną, która jest zupełnie nieuzasadniona, a częściowo pomoc państwa na rozpoczęcie działalności, która nie służyła realizacji żadnego uzasadnionego celu i która nie została przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Następnie Lufthansa i BDF stwierdziły, że tabela opłat lotniskowych z 2006 r. nie jest zgodna z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., ponieważ warunki zgodności określone w pkt 79 wytycznych nie są spełnione w odniesieniu do wsparcia marketingowego i pomocy operacyjnej udzielonej za pośrednictwem opłat pasażerskich. W świetle wyjaśnień Lufthansy i BDF wiąże się to z faktem, że wsparcie marketingowe jest dyskryminujące, a opłaty pasażerskie nie mają ograniczonego czasu trwania i nie zapewniają żadnego efektu zachęty. Ponadto zdaniem Lufthansy i BDF wszelka pomoc udzielona Ryanairowi ma charakter kumulacyjny i dlatego nie spełnia warunków zgodności. Dlatego ich zdaniem należy uznać tę pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

6.3. STOWARZYSZENIE EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH (AEA)

- (264) AEA stwierdziło, iż fakt, że FFHG odnotowuje straty od chwili jego utworzenia i że zapowiadana data osiągnięcia progu rentowności była stale przekładana, pokazuje, że model biznesowy spółki jest co najmniej dyskusyjny, a test prywatnego inwestora potraktowano w sposób rażąco lekceważący.

⁽⁴³⁾ Sprawa T-196/04 Ryanair przeciw Komisji (zwana dalej „wyrokiem w sprawie Charleroi”) Zb.Orz. 2008, s. II-3643.

- (265) W związku z domniemaną pomocą na rzecz Ryanaira AEA stwierdziło, że pomoc ta wpłynęła negatywnie na inne przedsiębiorstwa lotnicze i że umowy z Ryanaiem stanowiły środki dyskryminacyjne. Zdaniem AEA umowy te są dyskryminujące, ponieważ ich zawarcie zbiegło się w czasie z rozpoczęciem komercyjnego użytkowania portu lotniczego, co oznacza, że port lotniczy został dopasowany specjalnie do potrzeb Ryanaira.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Air France zaznaczyło ogólnie, że zdecydowanie popiera działania Komisji w zakresie pomocy państwa w sektorze lotnictwa. Mówiąc konkretnie, w nawiązaniu do sytuacji w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn Air France zgodził się ze wstępną oceną Komisji, według której środki przekazane na rzecz FFHG i Ryanaira stanowiły pomoc państwa. Air France uważa w szczególności, że trzy umowy handlowe zawarte z Ryanaiem wyraźnie stanowią środek dyskryminacyjny, ponieważ nie zaoferowano takich samych warunków żadnemu innemu przedsiębiorstwu lotniczemu prowadzącemu działalność w tym samym porcie lotniczym. Air France uznało zatem, że środki te nieuchronnie przyczyniły się do powstania znacznego zakłócenia konkurencji wśród przewoźników wewnątrz UE działających na rynku wewnętrznym.

6.5. ZGŁOSZONE UWAGI DOTYCZĄCE ZASTOSOWANIA WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2014 R. DO NINIEJSZEJ SPRAWY

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Lufthansa stwierdziła, że umowy z Ryanaiem z lat 1999, 2002 i 2005 stanowią pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym oraz zgłasza dalsze uwagi odnośnie do poszczególnych umów.
- (268) W związku z umową z Ryanaiem z 1999 r. Lufthansa stwierdziła, że podczas przeprowadzania testu prywatnego inwestora należy wziąć pod uwagę koszty budowy Terminala 1 w porcie lotniczym. Na poparcie tego Lufthansa odwołuje się do stwierdzenia Ryanaira z przesłuchania przez Parlament Europejski. Zdaniem Lufthansy Ryanair stwierdził, że port lotniczy został wybudowany dla niego. Lufthansa utrzymywała, że część kosztów budowy terminala mogły ponieść także inne przedsiębiorstwa lotnicze.
- (269) Jak twierdzi Lufthansa, w teście prywatnego inwestora przeprowadzonym przez PwC w odniesieniu do umowy z Ryanaiem z 2002 r. zaniżono koszty marketingu dotyczące uruchomienia nowych połączeń w 2002 r. Według Lufthansy powszechnie było wiadomo, że w 2002 r. zostanie uruchomionych co najmniej 7 nowych połączeń. Lufthansa stwierdziła zatem, że koszt wsparcia marketingowego został zaniżony co najmniej o [...] EUR w 2002 r.
- (270) Jeżeli chodzi o umowę z Ryanaiem z 2005 r., Lufthansa stwierdziła, że prognozy wielkości ruchu pasażerskiego, na których podstawie przeprowadzono test prywatnego inwestora dla umowy z Ryanaiem z 2005 r., wydają się być zawyżone. Lufthansa stwierdziła, że port lotniczy spodziewał się, że w najgorszym przypadku Ryanair przyciągnie 3 mln pasażerów w latach 2006–2012. Zdaniem Lufthansy te oczekiwania nie były jednak oparte na żadnym rzeczowym zobowiązaniu ze strony Ryanaira.
- (271) Ponadto Lufthansa stwierdziła, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i Ryanair zawarły w 2005 r. umowę marketingową, która nie jest przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. ⁽⁴⁴⁾. Według Lufthansy, na mocy umowy Ryanairowi przyznano wsparcie marketingowe w wysokości co najmniej [...] mln EUR rocznie.
- (272) W odniesieniu do pomocy na rzecz portu lotniczego w celu sfinansowania infrastruktury Lufthansa uważa, że infrastruktura została zaprojektowana specjalnie pod kątem Ryanaira, a więc kryteria zgodności określone w wytycznych nie mają zastosowania.

⁽⁴⁴⁾ Umowa marketingowa z 2005 r. również nie była przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania z 2011 r.

6.5.1.2. *Transport & Environment*

- (273) Ta organizacja pozarządowa krytycznie wyraziła się na temat wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. oraz podjętych dotychczas przez Komisję decyzji dotyczących branży lotniczej ze względu na ich domniemany negatywny wpływ na środowisko.

7. UWAGI NIEMIEC NA TEMAT ZGŁOSZEŃ OSÓB TRZECICH

7.1. NA TEMAT UWAG PRZEKAZANYCH PRZEZ RYANAIR

- (274) W związku z uwagami przekazanymi przez Ryanair Niemcy stwierdziły, że są one w pełni zgodne z spostrzeżeniami Niemiec i że uzupełniają dotychczasowe uwagi ze strony przedsiębiorstwa lotniczego. Zdaniem Niemiec, w swoich uwagach Ryanair podkreśla w szczególności, że umowy takie, jak zawierane z Ryanairem, mogłyby zawrzeć każdy prywatny inwestor, i że wiele innych europejskich portów lotniczych rzeczywiście zawarło z Ryanairem podobne umowy.
- (275) Ponadto Niemcy zwróciły uwagę na fakt, że opłaty lotniskowe ustalone przez FFHG są, zdaniem Ryanaira, zupełnie normalne w sektorze tanich przewoźników i nie są dla Ryanaira szczególnie korzystne.

7.2. NA TEMAT UWAG PRZEKAZANYCH PRZEZ LUFTHANSĘ I BDF

- (276) W związku z uwagami przekazanymi przez Lufthansę Niemcy odrzuciły argument, według którego wyniki badania dotyczącego oddziaływań portu lotniczego Frankfurt-Hahn na gospodarkę regionalną i liczba stworzonych miejsc pracy są dyskusyjne, natomiast podkreśliły, że badanie opiera się na w pełni uzasadnionych badaniach gospodarczych przeprowadzonych przez ekspertów. Niemcy stwierdziły, że liczby podane w badaniu są oczywiście oparte na prognozach i niekoniecznie będą zawsze pokrywać się z faktycznymi liczbami, szczególnie w kontekście światowego kryzysu gospodarczego. Zdaniem Niemiec prognoza była realistyczna w chwili jej publikacji i PwC wywnioskowało z niej, z perspektywy *ex ante*, że FFHG postępowało jak prywatny inwestor.
- (277) Niemcy odrzuciły również wątpliwości Lufthansy i BDF, czy port lotniczy Frankfurt-Hahn osiągnie rentowność. Niemcy zauważyły, że prognoza terminu dotycząca osiągnięcia rentowności może będzie musiała zostać dostosowana w czasie ze względu na wiele czynników, takich jak decyzje inwestycyjne i rozbudowa przedsiębiorstwa. Niemniej jednak PwC przedstawiło wiarygodne oceny, z których wynikało, że wszystkie środki będącego przedmiotem postępowania były racjonalne z ekonomicznego punktu widzenia.
- (278) Twierdzenie Lufthansy i BDF, że nie istnieje realne uzasadnienie testu prywatnego inwestora jest zatem zdaniem Niemiec bezpodstawne, zwłaszcza że Lufthansa nie miała dostępu do testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez PwC.
- (279) Biorąc pod uwagę podwyższenie kapitału, Niemcy stwierdziły, że port lotniczy Frankfurt-Hahn nie został zamknięty; był natomiast przeznaczony do celów związanych z lotnictwem cywilnym od 1993 r. aż do momentu, kiedy zaangażował się Fraport. Niemcy wyjaśniają, że port lotniczy Frankfurt-Hahn nie był zatem projektem, którego celem było zapewnienie portu lotniczego dla Ryanaira, jak twierdziła Lufthansa, lecz został zaprojektowany jako tani port lotniczy do użytku na równych i niedyskryminujących warunkach przez przedsiębiorstwo lotnicze. To, że niektóre porty lotnicze są wykorzystywane przez określone przedsiębiorstwa lotnicze w większym stopniu niż przez inne, jest, zdaniem Niemiec, normalne. Sama Lufthansa na przykład posiada terminal w porcie lotniczym w Monachium wyłącznie na własne potrzeby.
- (280) Ponadto Niemcy oświadczyły, że nie istniała dyskryminacja dotycząca programu wsparcia marketingowego. Poziomy przyznanego wsparcia marketingowego zostały ustalone w sposób rozsądny i niedyskryminujący. Wypłaty wsparcia marketingowego w ratach, co skrytykowała Lufthansa i BDF, służyły jedynie zmniejszeniu ryzyka na wypadek, gdyby trasa została znowu zamknięta zaraz po jej otwarciu. Niemcy utrzymywały, że takie niebezpieczeństwo nie występowało w tym samym stopniu, jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze już działało w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn i obsłużyło już ponad 1 mln pasażerów. Ponadto według Niemiec Ryanair nie otrzymał żadnego wsparcia marketingowego, które było utrzymywane w tajemnicy lub przyznane bezpodstawnie przez FFHG.

- (281) W nawiązaniu do pytania, czy Ryanair otrzymał jakąś pomoc z zasobów państwowych, Niemcy przytoczyły argument, że w przeciwieństwie do tego, co twierdziła Lufthansa i BDF, nie można wyciągnąć żadnych wniosków z rocznych bilansów Fraportu, w których przedsiębiorstwo stwierdziło, że jest „zależnym, przedsiębiorstwem publicznym”. Stwierdzenie to zawarte było tylko w rocznym raporcie finansowym celem ukazania, że wzajemne stosunki z przedsiębiorstwami i osobami są ważne dla Fraportu, lecz nie wynikają z tego żadne konsekwencje w odniesieniu do oceny pomocy państwa. W każdym razie nie można przypisać państwu podwyższenia kapitału na podstawie wspomnianego wniosku.
- (282) W odniesieniu do pytania, czy pomoc udzielona FFHG była zgodna z rynkiem wewnętrznym, Niemcy stwierdziły, że argument Lufthansy i BDF, że wykorzystywanie portu lotniczego jako portu cywilnego rozpoczęło się dopiero po 6 latach od zakończenia wykorzystywania go jako portu wojskowego, był błędny i zarazem nieistotny. Wykorzystywanie w charakterze cywilnego portu lotniczego rozpoczęło się dokładnie w 1993 r., a infrastruktura do użytku cywilnego już istniała. Niezbędna była rozbudowa wspomnianej infrastruktury mająca na celu przekształcenie portu lotniczego w komercyjny port lotniczy.
- (283) Niemcy odrzuciły argument Lufthansy i BDF, że port lotniczy Frankfurt-Hahn nie pomógł w odciążeniu portu lotniczego we Frankfurcie nad Menem i wskazały, że Lufthansa i BDF nie uzasadniły swojego twierdzenia żadnymi dowodami.
- (284) Niemcy przede wszystkim sprzeciwiły się argumentowi Lufthansy i BDF, że to wątpliwe, aby dzięki portowi lotniczemu Frankfurt-Hahn została utworzona duża liczba nowych miejsc pracy. Pod tym względem Niemcy uważały, że nie można poddawać w wątpliwość faktu, że port lotniczy Frankfurt-Hahn ma znaczący wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny słabszego strukturalnie regionu, w którym jest usytuowany.
- (285) Co więcej, Niemcy odrzuciły twierdzenie Lufthansy i BDF, że opłaty pasażerskie i wsparcie marketingowe mają dyskryminacyjne skutki. Niemcy zapewniły, że zostały one ustanowione w oparciu o ekonomiczne ustalenia i obliczenia i że były udostępnione przedsiębiorstwom lotniczym w jednolity i niedyskryminujący sposób.
- (286) Niemcy ostatecznie odrzuciły wątpliwości Lufthansy i BDF dotyczące podejścia opartego na finansowaniu z jednego źródła w odniesieniu do portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Niemcy stwierdziły, że wspomniane podejście nie było uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia, gdyż test prywatnego inwestora opracowany przez PwC pokazał, że przyciągnięcie przedsiębiorstw lotniczych do portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie byłoby możliwe, gdyby opłaty pasażerskie były na tyle wysokie, aby zagwarantować rentowną działalność portu lotniczego od początku.
- (287) Biorąc pod uwagę twierdzenia, które wysuwają Lufthansa i BDF w odniesieniu do pomocy udzielonej przedsiębiorstwu Ryanair w ciągu 1999 r, 2002 r. oraz umów z Ryanairem z 2005 r., Niemcy odniosły się do szczegółowego testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez PwC i stwierdziły, że wspomniane umowy nie mogą stanowić pomocy państwa, ponieważ są zgodne z testem prywatnego inwestora. Według Niemiec obliczenia zaprezentowane przez Lufthansę i BDF są nieprzekonujące i oparte na błędnej liczbie pasażerów. Niemcy ponownie podkreśliły, że nie można było eksploatować portu lotniczego, takiego jak Frankfurt-Hahn, w sposób zapewniający rentowność od samego początku, a tylko w perspektywie średnio- i długoterminowej.
- (288) Niemcy oświadczyły także, że wątpliwości zgłoszone przez Lufthansę i BDF w odniesieniu do pytania czy pomoc udzielona przedsiębiorstwu Ryanair mogła być uzasadniona, były bezpodstawne. Co więcej, Niemcy utrzymywały, że nawet gdyby wsparcie marketingowe stanowiło korzyść dla Ryanaira, której zdaniem Niemiec nie stanowiło, taka pomoc byłaby zgodna z rynkiem wewnętrznym w świetle kryteriów określonych w motywie 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

7.3. NA TEMAT UWAG PRZEKAZANYCH PRZEZ AIR FRANCE I STOWARZYSZENIE EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH

- (289) W nawiązaniu do uwag Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych Niemcy wskazały, że nie były one uzasadnione żadnymi dowodami. Ponadto Niemcy także utrzymywały, że nawet jeżeli, jak twierdziło Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych, odnotowano negatywne skutki w odniesieniu do konkurujących ze sobą portów lotniczych, to wspomniane porty lotnicze nie wyrażały niezadowolenia z powodu takiego stanu rzeczy i nawet nie zgłosiły uwag w odniesieniu do decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r.

8. OCENA – OBECNOŚĆ POMOCY

- (290) 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 z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (291) Kryteria określone w art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter kumulacyjny. Aby zatem stwierdzić, że środek będący przedmiotem postępowania stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. Mianowicie wsparcie finansowe powinno:
- a) być przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych;
 - b) przynosić korzyści określonym przedsiębiorstwom lub produkcji określonych dóbr;
 - c) zakłócać konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji; oraz
 - d) mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1. CHARAKTER POMOCY ŚRODKÓW PRYZNANYCH NA RZECZ PORTU LOTNICZEGO

8.1.1. ŚRODEK 1: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2001 R.

ZASTOSOWANIE ZASAD POMOCY PAŃSTWA DO PORTÓW LOTNICZYCH

- (292) Niemcy twierdzą, że umowa o pokrycie strat z 2001 r. weszła w życie, zanim finansowanie portów lotniczych ze środków publicznych zaczęło być uznawane za pomoc państwa, i nie była od tego czasu zmieniana, dopóki nie zastąpiono jej umową o pokrycie strat z 2004 r.
- (293) Komisja musi zatem ustalić najpierw, czy zasady pomocy państwa odnosiły się do umowy o pokrycie strat z 2001 r. w chwili jej zawarcia. Komisja przypomina w związku z tym, że środek pomocy stanowi istniejącą pomoc na podstawie art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999, jeżeli można stwierdzić, że w czasie, gdy środek pomocy został wprowadzony w życie, nie stanowił on pomocy państwa, a w okresie późniejszym stał się pomocą ze względu na rozwój wspólnego rynku bez wprowadzenia zmian przez państwo członkowskie.
- (294) W przeszłości w odniesieniu do rozwoju portów lotniczych rzeczywiście często kierowano się jedynie względami przestrzennymi lub, w określonych przypadkach, wymogami militarnymi. Obsługę portów lotniczych organizowano w ramach działalności administracyjnej, a nie jako przedsięwzięcie komercyjne. Konkurencja między portami lotniczymi i operatorami portów lotniczych również była ograniczona i rozwijała się stopniowo. Biorąc pod uwagę wspomniane uwarunkowania, Komisja przez pewien czas uznawała finansowanie portów lotniczych i ich infrastruktury przez państwo za ogólny środek polityki gospodarczej, który nie podlega kontroli na podstawie zasad pomocy państwa określonych w Traktacie.
- (295) Należy jednak uwzględnić fakt, że zmieniło się otoczenie rynkowe. W wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* Sąd orzekł, że działalność portu lotniczego, obejmująca świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych operatorów świadczących usługi w obrębie portów lotniczych, również stanowi działalność gospodarczą⁽⁴⁵⁾. W rezultacie od czasu przyjęcia wspomnianego wyroku (w dniu 12 grudnia 2000 r.) nie można już uznawać działalności i budowy infrastruktury portów lotniczych za zadanie objęte zakresem polityki publicznej niepodlegające kontroli w zakresie pomocy państwa.

⁽⁴⁵⁾ Wyrok w sprawie T-128/89 *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, Rec. 2000, s. II-3929 (potwierdzony wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-82/01 P, Rec. 2002, s. I-9297, pkt 75 z dalszymi odesłaniami).

- (296) W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd potwierdził, że nie można z góry wykluczyć zastosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do portów lotniczych, ponieważ obsługa portu lotniczego i budowa infrastruktury portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą⁽⁴⁶⁾. W momencie podjęcia przez operatora portu lotniczego działalności gospodarczej, niezależnie od jego statusu prawnego lub sposobu finansowania, jest on przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, i mają zatem zastosowanie postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa⁽⁴⁷⁾.
- (297) FFHG zajmowało się budową, utrzymywaniem i eksploatacją portu lotniczego Frankfurt-Hahn. W związku z tym FFHG oferowało usługi portu lotniczego i pobierało opłaty od użytkowników – operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników niekomercyjnego lotnictwa ogólnego – za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego, prowadząc tym samym komercyjną eksploatację infrastruktury. Należy zatem stwierdzić, że FFHG prowadziło działalność gospodarczą, począwszy od daty wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris tj. od dnia 12 grudnia 2000 r.
- (298) W świetle tych zmian (jak wskazano w motywach 294–296) Komisja uważa, że przed wydaniem wyroku Sądu w sprawie Aéroports de Paris organy publiczne mogły zgodnie z prawem uważać, że środki finansowania w odniesieniu do portów lotniczych nie stanowią pomocy państwa, a zatem nie było potrzeby zgłoszenia tych środków Komisji. Zatem Komisja nie może kwestionować indywidualnych środków finansowania (nie przyznawanych na podstawie programu pomocy⁽⁴⁸⁾), które zostały przyjęte ostatecznie przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris w ramach zasad pomocy państwa.
- (299) W związku z tym Komisja musi w pierwszej kolejności ocenić, czy umowa o pokrycie strat z 2001 r. weszła w życie przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris z dnia 12 grudnia 2000 r., a następnie, czy wspomniany środek został zmieniony w późniejszym czasie.
- (300) Umowa o pokrycie strat z 2001 r. została nieodwołalnie zatwierdzona dnia 31 sierpnia 1999 r. i poświadczona aktem notarialnym w dniu 24 listopada 2000 r. Dlatego też Komisja uważa, że umowa o pokrycie strat z 2001 r. została nieodwołalnie wdrożona w życie przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris. Co więcej, umowa o pokrycie strat z 2001 r. pozostała niezmieniona dopóki nie zastąpiono jej umową o pokrycie strat z 2004 r.
- (301) Dlatego też organy publiczne mogły wtedy zgodnie z prawem uznać, że umowa o pokrycie strat dotycząca pokrycia rocznych strat FFHG nie stanowi pomocy państwa.

WNIOSEK

- (302) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 292 i nast. Komisja uznaje, że w momencie, w którym weszła w życie umowa o pokrycie strat z 2001 r., organy publiczne mogły zgodnie z prawem uznać, że umowa o pokrycie strat dotycząca pokrycia rocznych strat FFHG nie stanowi pomocy państwa.

8.1.2. ŚRODEK 2: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2001 R.

- (303) W 2001 r. Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat podwyższył kapitał FFHG o kwotę w wysokości 27 mln EUR. Fraport przeznaczył kwotę w wysokości 19,7 mln EUR; natomiast kraj związkowy Nadrenia-Palatynat przeznaczył kwotę w wysokości 7,3 mln EUR. Podwyższenie kapitału zostało zatwierdzone najpierw przez radę nadzorczą Fraportu (w odniesieniu do jej wkładu) dnia 14 grudnia 2001 r. a następnie uchwałą wspólników FFHG dnia 9 stycznia 2002 r.⁽⁴⁹⁾ Podwyższenie kapitału dokonane przez Fraport i kraj związkowy weszło w życie dnia 9 stycznia 2002 r.

⁽⁴⁶⁾ Sprawa T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji, [2011] ECR II-01311, w szczególności pkt 105 i 106.

⁽⁴⁷⁾ Zob. w szczególności decyzję Komisji z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie C-29/08 port lotniczy Frankfurt-Hahn – domniemana pomoc państwa na rzecz portu lotniczego oraz umowa z Ryanair (Dz.U. C 12 z 17.1.2009, s. 6), pkt 204–208; decyzja Komisji z dnia 21 marca 2012 r. w sprawie C 76/2002 port lotniczy Charleroi – domniemana pomoc państwa na rzecz portu lotniczego i Ryanaira (Dz.U. C 248 z 17.8.2012, s. 1).

⁽⁴⁸⁾ Artykuł 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 stanowi, że „program pomocy” oznacza każde działanie, na podstawie którego, bez dalszego wprowadzania w życie wymaganych środków, można dokonać wypłat pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorstw określonych w ustawie w sposób ogólny i abstrakcyjny oraz każde działanie, na podstawie którego pomoc, która nie jest związana z konkretnym projektem, może zostać przyznana jednemu lub kilku przedsiębiorstwom na czas nieokreślony lub w nieokreślonej kwocie.

⁽⁴⁹⁾ Sprawozdanie o stanie z 2002 r. sporządzone przez FFHG, s. 5.

8.1.2.1. *Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej*

- (304) Według analizy przeprowadzonej w ramach motywu 293 i nast. należy uznać, że od dnia 12 grudnia 2000 r. FFHG stanowi przedsiębiorstwo prowadzące działalność gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.2.2. *Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków państwu*

- (305) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu środka.
- (306) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień⁽⁵⁰⁾. Dla celów stosowania art. 107 ust. 1 Traktatu zasoby władz lokalnych stanowią zasoby państwowe⁽⁵¹⁾. W tym zakresie zgodnie ze stałą praktyką Komisji wszelkie zasoby przedsiębiorstwa publicznego, niezależnie od tego, czy przynosi ono straty czy zyski, uznaje się za zasoby państwowe⁽⁵²⁾.

Udział kraju związkowego Nadrenia-Palatynat w podwyższeniu kapitału z 2001 r.

- (307) Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat sfinansował swój udział w podwyższeniu kapitału z 2001 r. bezpośrednio ze swojego budżetu ogólnego. Można zatem uznać, że środek został przyznany przy użyciu zasobów państwowych i można również przypisać go państwu.

Udział Fraportu w podwyższeniu kapitału z 2001 r.

Zasoby państwowe

- (308) Według Niemiec udziału Fraportu w podwyższeniu kapitału z 2001 r. nie można uznać za finansowanie z zasobów państwowych, ponieważ w tym czasie Fraport był niezależną spółką akcyjną objętą przepisami prawa prywatnego, notowaną na giełdzie papierów wartościowych, a organy publiczne nie sprawowały stałej kontroli nad jej funduszami.
- (309) Zgodnie z orzecznictwem zasoby przedsiębiorstwa traktuje się jako zasoby państwowe, jeżeli państwo, kontrolując takie przedsiębiorstwa, może kierować wykorzystaniem jego zasobów⁽⁵³⁾.
- (310) Komisja uważa, że w rozpatrywanej sprawie państwo sprawowało w sposób ciągły kontrolę pośrednią lub bezpośrednią nad przedmiotowymi zasobami. Komisja zauważa, że w momencie gdy nieodwołalnie zdecydowano o podwyższeniu kapitału w 2001 r., Fraport był spółką, która w większości stanowiła własność publiczną. Przed dniem 11 czerwca 2001 r., akcjonariusze publiczni posiadali 100 % akcji Fraportu⁽⁵⁴⁾. W dniu 11 czerwca 2001 r. Fraport wszedł na giełdę papierów wartościowych i 29,71 % jego akcji sprzedano akcjonariuszom prywatnym. Później kraj związkowy Hesja posiadał 32,04 % akcji, Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH (należąca w całości do gminy Frankfurt nad Menem) posiadała 20,47 % akcji, a Republika Federalna Niemiec posiadała 18,32 % akcji.
- (311) W związku z tym w okresie między dniem 11 czerwca 2001 r. a 26 października 2005 r. 70,29 % akcji Fraportu należało do akcjonariuszy publicznych, a zatem Fraport kwalifikowałby się jako przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy 2006/111/WE. Ponadto fakt, że większość akcji Fraportu należało do organów publicznych oznaczał, że organy te były zdolne do wywierania dominującego wpływu na Fraport.
- (312) W związku z powyższym Komisja uważa, że każdy zastrzyk kapitałowy przyznany z zasobów Fraportu oznaczałby utratę zasobów państwowych, stanowiąc tym samym przekazanie zasobów państwowych.

⁽⁵⁰⁾ Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397.

⁽⁵¹⁾ Sprawy połączone T-267/08 i T-279/08 Nord-Pas-de-Calais, dotychczas nieopublikowane w Zb.Orz. 2011, pkt 108.

⁽⁵²⁾ Zob. np. decyzja Komisji w sprawie C 41/2005, Węgierskie koszty osieroczone (Dz.U. C 324 z 21.12.2005, s. 12) z dalszymi odesłaniami.

⁽⁵³⁾ Wyrok w sprawie Stardust Marine, pkt 52 i 57.

⁽⁵⁴⁾ Kraj związkowy Hesja posiadał 45,24 % akcji Fraportu, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (należący w całości do gminy Frankfurt nad Menem) posiadał 28,89 % akcji, a Republika Federalna Niemiec posiadała 25,87 % akcji.

Możliwość przypisania środka państwu

- (313) Trybunał orzekł jednak również, że nawet jeżeli państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i jego operacje, nie można automatycznie zakładać, że w konkretnym przypadku taka kontrola jest faktycznie sprawowana. Przedsiębiorstwo publiczne może działać z większą lub mniejszą niezależnością, zgodnie z pozostawionym mu przez państwo stopniem autonomii.
- (314) Dlatego też sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne znajduje się pod kontrolą państwa, nie jest wystarczający do tego, aby uznać, iż środki podejmowane przez to przedsiębiorstwo, takie jak finansowanie zapewnione FFHG przez podwyższenie kapitału z 2001 r., można przypisać państwu. Należy ponadto zbadać, czy konieczne jest uznanie, że organy publiczne uczestniczyły w taki lub inny sposób w przyjęciu tego środka. W tym przedmiocie Trybunał wskazał, że o przypisaniu państwu środka podjętego przez przedsiębiorstwo publiczne można wnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym podjęto dany środek ⁽⁵⁵⁾.
- (315) Tego rodzaju wskaźniki obejmują włączenie przedsiębiorstwa w struktury administracji publicznej, charakter jego działalności i jej wykonywanie na rynku w warunkach normalnej konkurencji z podmiotami prywatnymi, status prawny przedsiębiorstwa (tj. określenie, czy podlega ono prawu publicznemu czy też prawu ogólnemu spółek), intensywność nadzoru sprawowanego przez organy publiczne w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem lub dowolny inny element wskazujący w konkretnym przypadku na uczestnictwo organów publicznych w podjęciu danego środka lub na nieprawdopodobieństwo braku takiego uczestnictwa, biorąc pod uwagę również zakres tego środka, jego treść lub określające go warunki ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Jak określono w motywie 135 i nast. Niemcy stwierdziły, że środków podjętych przez Fraport w związku z portem lotniczym Frankfurt-Hahn nie można było przypisać państwu. W związku z tym Niemcy odniosły się do §76 AktG oraz do orzeczeń w ramach prawa niemieckiego, zgodnie z którymi zarząd *Aktiengesellschaft* dysponuje dużą swobodą w zakresie podejmowania działań w związku z codzienną działalnością spółki i w tym zakresie działa niezależnie od jej akcjonariuszy.
- (317) Niemcy również odniosły się do orzeczenia Niemieckiego Federalnego Trybunału Sprawiedliwości *Bundesgerichtshof*, w którym trybunał ten zauważył, że akcjonariusze publiczni nie mieli wpływu na poszczególne decyzje podejmowane w sprawie codziennej działalności, mogli jedynie zapewnić ramy i nadzór Fraportu. Według Niemiec specyficzny charakter *Aktiengesellschaft* został również uznany w odniesieniu do prawa UE w zakresie zamówień publicznych w wyroku Trybunału w sprawie *Stadtwerke Brixen AG* ⁽⁵⁷⁾.
- (318) W związku z tym, jeżeli chodzi o zaangażowanie akcjonariuszy publicznych w proces decyzyjny na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy, Niemcy twierdziły, że głosowanie w ramach zgromadzenia akcjonariuszy stanowi zwykle wykonywanie praw i zobowiązań spoczywających na nich jako na akcjonariuszach. Niemcy odrzucili również pogląd, że nie wystąpił żaden z pozostałych wskaźników określonych w orzeczeniu w sprawie *Stardust Marine*, o których mowa w motywie 315.
- (319) Na wstępie należy zaznaczyć, że Komisja zwraca uwagę na to, iż fakt, że spółka stanowiąca własność państwa jest spółką prawa prywatnego nie jest wystarczający – biorąc pod uwagę niezależność, jaka może wynikać z posiadania takiej formy prawnej – aby wykluczyć możliwość przypisania jej działań państwu ⁽⁵⁸⁾. Nie należy dokonywać rozróżnienia między przypadkami, w których pomoc jest przyznawana bezpośrednio przez państwo, a przypadkami, w których jest ona przyznawana przez podmioty publiczne lub prywatne, ustanowione lub wyznaczone przez państwo w celu zarządzania pomocą ⁽⁵⁹⁾.
- (320) Ponadto Komisja zauważa, że orzeczenie wydane przez niemiecki *Bundesgerichtshof* w 1999 r. ⁽⁶⁰⁾ dotyczy postępowania karnego. W ramach tego postępowania kwestia w ostatniej instancji dotyczyła tego, czy byłemu pracownikowi Fraportu można przedstawić zarzut „korupcji wobec pracownika” lub „korupcji wobec urzędnika publicznego”; w związku z tym powstało pytanie, czy Fraport należy postrzegać jako „inną administrację”

⁽⁵⁵⁾ Wyrok w sprawie *Stardust-Marine*, pkt 52 i 57.

⁽⁵⁶⁾ Sprawa *Stardust Marine*, pkt 55–56.

⁽⁵⁷⁾ Sprawa C-458/03 *Stadtwerke Brixen AG*, Zb.Orz. 2005, s. I-08585, pkt 67.

⁽⁵⁸⁾ Sprawa T – 442/03 SIC – *Sociedade Independente de Comunicação* przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-01161, pkt 100.

⁽⁵⁹⁾ Decyzja Komisji 2014/273/UE z dnia 19 września 2012 r. w sprawie środków na rzecz ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10) wdrożonych przez Słowenię (Dz.U. L 144 z 15.5.2014, s. 1), motyw 99.

⁽⁶⁰⁾ Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

zgodnie z niemieckim Kodeksem karnym⁽⁶¹⁾. W związku z powyższym sprawa ta nie jest w żadnym stopniu powiązana z kwestią, czy działania Fraportu można przypisać państwu w ramach zasad pomocy państwa, pomaga jedynie wyjaśnić, że pracownik Fraportu nie jest urzędnikiem państwowym, a Fraportu nie można uznać za część administracji publicznej w rozumieniu niemieckiego Kodeksu karnego.

- (321) Ponadto, jeżeli chodzi o pozostałe orzeczenia Bundesgerichtshof przedstawione przez Niemcy⁽⁶²⁾, Komisja zauważa, że orzeczenie, jak w sprawie Parking Brixen⁽⁶³⁾, dotyczyło kryterium kontroli publicznej sprawowanej nad przedsiębiorstwem w rozumieniu przepisów Unii w zakresie zamówień publicznych. Nie dotyczyło kwestii możliwości przypisania środka państwu na mocy przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (322) Ponadto, chociaż być może zarząd *Aktiengesellschaft* jest w stanie działać niezależnie od akcjonariuszy publicznych w czasie podejmowania decyzji dotyczących codziennej działalności gospodarczej, z uwagi na swoją strukturę akcjonariatu (w której 70 % akcjonariuszy jest publicznych) i umowę konsorcyjną między jego akcjonariuszami Fraport jest jednak uznawany za „zależne przedsiębiorstwo publiczne”⁽⁶⁴⁾ (jak zgłaszano w każdym rocznym sprawozdaniu finansowym w okresie 2001–2006).
- (323) Ponadto szereg czynników świadczy o tym, że w rzeczywistości podwyższenie kapitału z 2001 r. należy przypisać państwu.
- (324) Po pierwsze, Komisja uważa, że podwyższenia kapitału z 2001 r. nie można uznać za kwestię oderwaną od kontekstu, należy jednak postrzegać ją w świetle politycznej i prawnej sytuacji Fraportu w danym okresie. Okoliczności te i fakty wyraźnie wskazują, że środek nie zostałby przyjęty, gdyby państwo nie zaangażowało się w tę sprawę.
- (325) Zgodnie z protokołem z posiedzenia rady nadzorczej Fraportu, które odbyło się w dniu 26 września 1997 r., władze kraju związkowego Nadrenia-Palatynat zaoferowały Fraportowi możliwość zaangażowania się w działalność portu lotniczego Frankfurt-Hahn, ponieważ „kraj związkowy Nadrenia-Palatynat dążył poprzez zaangażowanie [Fraportu] w [FFHG] do wsparcia rozwoju możliwości w zakresie zatrudnienia, a także z uwagi na fakt, że oczekiwał wzrostu ruchu lotniczego”. Zgodnie z protokołem z posiedzenia rady nadzorczej, które odbyło się 10 maja 1999 r., po tym, jak Fraport stał się udziałowcem w FFHG dysponującym 64 % udziałów w dniu 1 stycznia 1998 r., „rząd kraju związkowego Nadrenia-Palatynat zwrócił się do premiera kraju związkowego Hesja z wnioskiem o zwiększenie zaangażowania [Fraportu] w działalność [portu lotniczego] Hahn”. W tym celu Fraport miał objąć akcje portu lotniczego, które nadal były w posiadaniu Holding Hahn i Weiss and Freytag (zob. motyw 17). Protokół stanowi ponadto, że Fraport nie powinien ponosić kary „jeżeli nie osiągnął regionalnych celów w zakresie polityki, np. licznych możliwości dotyczących zatrudnienia” oraz że „rozpoczęły się negocjacje między Fraportem a krajem związkowym dotyczące punktów do dalszej dyskusji”. Ponadto w protokole stwierdzono, że „należy w jak największym stopniu wykorzystać fundusze publiczne” na rozwój portu lotniczego oraz że w celu przyspieszenia procesu gromadzenia tych funduszy „kraj związkowy Nadrenia-Palatynat powołał już grupę roboczą w ramach Ministerstwa Gospodarki, której członkiem jest również Fraport”.
- (326) W protokole wykazano, że Fraport posłużył krajowi związkowemu Nadrenia-Palatynat i krajowi związkowemu Hesja jako narzędzie do osiągnięcia regionalnych i strukturalnych celów w zakresie polityki, takich jak tworzenie większej liczby miejsc pracy w regionie.
- (327) Ponieważ w omawianym okresie Fraport był nadal przedsiębiorstwem publicznym, jego rada nadzorcza, której członkowie w dużej mierze (co najmniej połowa rady nadzorczej) byli powoływani przez akcjonariuszy publicznych, była uprawniona do zatwierdzenia podstawowej umowy z dnia 31 sierpnia 1999 r. („Grundlagenvereinbarung”)⁽⁶⁵⁾ oraz do upoważnienia zarządu do zawarcia umowy o pokrycie strat w 2001 r.⁽⁶⁶⁾ Ponadto podczas posiedzenia akcjonariuszy Fraportu przyjęto uchwałę z dnia 3 maja 2000 r. upoważniającą zarząd do zawarcia umowy o pokrycie strat w 2001 r. z FFHG i w związku z tym do powiązania Fraportu z projektem

⁽⁶¹⁾ Zgodnie z §11 I nr 2 lit. c) *Strafgesetzbuch*.

⁽⁶²⁾ Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Sprawa C-458/03 Stadtwerke Brixen AG, Zb.Orz. 2005, s. I-08585, pkt 67.

⁽⁶⁴⁾ Zob. roczne sprawozdania (*Geschäftsbericht*) Fraportu za okres 2001–2006 opublikowane na stronie internetowej: <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html>. Zob. w szczególności *Geschäftsbericht* 2001, s. 46; *Geschäftsbericht* 2002, s. 66; *Geschäftsbericht* 2003, s. 54; *Geschäftsbericht* 2004, s. 80; *Geschäftsbericht* 2005, s. 64; *Geschäftsbericht* 2006, s. 72;

⁽⁶⁵⁾ Umowa podstawowa między Fraportem a krajem związkowym Nadrenia-Palatynat z dnia 31 sierpnia 1999 r.

⁽⁶⁶⁾ Zgodę na zawarcie podstawowej umowy wydała rada nadzorcza podczas posiedzenia w dniu 1 października 1999 r.

FFHG co najmniej do 2005 r. Ponieważ w ramach wspomnianej uchwały wymagano, aby oddane głosy odpowiadały większości stanowiącej trzy czwarte kapitału zakładowego, a organy publiczne posiadały 100 % udziałów w danym okresie (zob. motyw 305), uchwała ta została faktycznie podjęta przez organy publiczne.

- (328) Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat uzależniał również swoje wsparcie i finansowanie publiczne od zawarcia umowy o pokrycie strat w 2001 r., jak wynika z umowy podstawowej z dnia 31 sierpnia 1999 r. ⁽⁶⁷⁾.
- (329) W związku z tym dzięki zaangażowaniu politycznemu dwóch krajów związkowych bezpośrednio na poziomie politycznym i pośrednio poprzez radę nadzorczą i przez akcjonariuszy publicznych Fraportu Fraport był zaangażowany w działalność FFHG i podpisał umowę o pokrycie strat w 2001 r. w celu przejęcia strat FFHG co najmniej do 2005 r.
- (330) Ponadto §13 umowy spółki FFHG ⁽⁶⁸⁾ stanowi, że do dnia 31 grudnia 2027 r. wszelka sprzedaż udziałów dokonana przez jednego z udziałowców będzie musiała zostać zatwierdzona na piśmie przez pozostałych udziałowców. Ponieważ FFHG posiadała w omawianym okresie jedynie dwóch udziałowców, Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat, oznaczało to, że Fraport potrzebował pisemnej zgody kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, aby sprzedać swoje udziały. W praktyce oznaczało to, że kraj związkowy mógł utrudnić Fraportowi porzucenie projektu FFHG.
- (331) W 2001 r. gdy omawiano podwyższenie kapitału z 2001 r., okazało się, że zarząd FFHG prowadził bezpośrednie negocjacje z krajem związkowym Hesja i krajem związkowym Nadrenia-Palatynat ⁽⁶⁹⁾. Należy zauważyć, że kraj związkowy Hesja w omawianym czasie nie był jeszcze udziałowcem FFHG, był natomiast akcjonariuszem Fraportu (posiadającym 45,2 % akcji).
- (332) W tym kontekście politycznym i prawnym w styczniu 2001 r. ⁽⁷⁰⁾ jasne stało się, że aby spółka FFHG stała się rentowna, potrzebne są dalsze inwestycje.
- (333) Ponadto kraj związkowy Nadrenia-Palatynat bezpośrednio nakłaniał Fraport do przyjęcia podwyższenia kapitału z 2001 r. We wniosku dotyczącym posiedzenia rady nadzorczej w dniu 20 czerwca 2001 r. zauważono, że w świetle podwyższenia kapitału w wysokości 27 mln EUR w powiązaniu z rozwojem portu lotniczego Frankfurt-Hahn, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat będący udziałowcem nalegał, aby inwestycje przeznaczone do finansowania w ramach podwyższenia kapitału z 2001 r. stanowiły warunek w odniesieniu do kontynuowania inwestycji w infrastrukturę publiczną obejmujących budowę drogi prowadzącej do portu lotniczego Frankfurt-Hahn, wynoszącą około [...] mln EUR.
- (334) W tym względzie komitet ds. przejęć rady nadzorczej Fraportu zauważył podczas posiedzenia w sprawie podwyższenia kapitału z 2001 r. z dnia 23 listopada 2001 r. – więc mniej niż miesiąc przed zatwierdzeniem przez radę nadzorczą podwyższenia kapitału z 2001 r. – że Fraport nie mógł wycofać się z zaangażowania w działalność FFHG w tamtym okresie, ponieważ „nie oczekiwano, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat wyrazi na to zgodę” ⁽⁷¹⁾.
- (335) W rezultacie Komisja uważa, że podwyższenie kapitału z 2001 r. należy przypisać państwu.

8.1.2.3. Korzyść gospodarcza

- (336) 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 ⁽⁷²⁾. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa ⁽⁷³⁾. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa.

⁽⁶⁷⁾ Umowa podstawowa między Fraportem a krajem związkowym Nadrenia-Palatynat z dnia 31 sierpnia 1999 r., zob. pkt 4 i 5.

⁽⁶⁸⁾ §13 umowy spółki FFHG z dnia 29 listopada 2001 r., zatytułowany „Verfügung über Geschäftsanteile” (tj. rozporządzenie udziałami).

⁽⁶⁹⁾ Protokół z posiedzenia komitetu ds. przejęć rady nadzorczej z dnia 30 maja 2001 r.

⁽⁷⁰⁾ Dokumenty przekazane zarządowi („Vorstandsvorlage”) w dniu 14 maja 2001 r. dotyczące rozwoju gospodarczego FFHG; zob. również protokół z posiedzenia komitetu ds. przejęć rady nadzorczej z dnia 30 maja 2001 r.; zob. również analizę BCG potencjału FFHG z dnia 14 lutego 2001 r., s. 10.

⁽⁷¹⁾ Proponowana uchwała w odniesieniu do rady nadzorczej Fraportu z dnia 23 listopada 2001 r.

⁽⁷²⁾ 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 Wspólnot Europejskich, Rec. 1999, s. I-2459, pkt 41.

⁽⁷³⁾ Sprawa 173/73 Republika Włoska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Rec. 1974, s. 709, pkt 13.

- (337) Ponadto „kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa” ⁽⁷⁴⁾. W analizowanym przypadku, aby ustalić, czy podwyższenie kapitału z 2001 r. przyznaje spółce FFHG korzyść, której nie uzyskałaby w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi porównać postępowanie organów publicznych zapewniających bezpośrednio dotacje na inwestycje i zastrzyki kapitałowe z postępowaniem inwestora prywatnego dążącego do uzyskania rentowności w perspektywie długoterminowej ⁽⁷⁵⁾.
- (338) 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 lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi, zdecydowałby się subskrybować przedmiotowy kapitał” ⁽⁷⁶⁾.
- (339) 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 usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej” ⁽⁷⁷⁾.
- (340) 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” ⁽⁷⁸⁾.
- (341) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi usytuować się w kontekście chwili, w której podejmowano decyzję o zwiększeniu kapitału FFHG. Komisja musi również oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi dysponowali udziałowcy publiczni FFHG w momencie podejmowania decyzji dotyczącej przedmiotowych ustaleń w zakresie finansowania.
- (342) Komisja zdaje sobie sprawę, że odpowiednie państwa członkowskie i operatorzy mogą napotkać trudności przy wywiązywaniu się z obowiązku przedstawienia pełnych dowodów współczesnych ustaleniom finansowym zawartym wiele lat temu, i będzie brała ten fakt pod uwagę przy stosowaniu przedmiotowego kryterium w odniesieniu do badanej sprawy.
- (343) Niemcy twierdzą, że udziałowcy FFHG oparli swoją decyzję dotyczącą wniesienia dodatkowego kapitału na szereg dokumentów sporządzonych przez FFHG, Fraport i doradców zewnętrznych, co wykazuje, że decyzja była uzasadniona.
- (344) Chociaż prawdą jest, że opracowano długoterminowy plan na okres 2001–2015 dotyczący inwestycji w FFHG, konsultanci BCG i SD Fraportu uznali, że w czasie podwyższenia kapitału z 2001 r. inwestycje związane są z wysokim stopniem ryzyka, ponieważ FFHG osiągnęłaby roczny zysk w wysokości [...] EUR przy nieproporcjonalnie wysokim przewidywanym wzroście gospodarczym dopiero w 2015 r. W tym kontekście możliwe jest dokonanie szeregu uwag dotyczących terminowości podwyższenia kapitału z 2001 r. i dostępnych informacji w czasie podejmowania decyzji przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i Fraport w odniesieniu do tego środka.
- (345) Decyzja dotycząca wniesienia dodatkowego kapitału do FFHG została podjęta w kontekście pogarszającej się sytuacji finansowej portu lotniczego w 2001 r. W styczniu 2001 r. przedstawiono sprawozdanie dotyczące sytuacji gospodarczej FFHG. W sprawozdaniu tym stwierdzono, że pomimo iż szybko osiągnięto wstępne cele określone przez Fraport w odniesieniu do FFHG i liczba pasażerów wzrosła, ogólna sytuacja gospodarcza uległa dramatycznemu pogorszeniu, ponieważ dwóch największych klientów FFHG (przewoźnik lotniczy Malaysian Airlines Cargo i MNG Airlines) wycofało lub ograniczyło swoją działalność w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn. W tym kontekście Fraport upoważnił BCG i SD do opracowania strategii w odniesieniu do FFHG.

⁽⁷⁴⁾ Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397, pkt 69.

⁽⁷⁵⁾ 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-03871, pkt 84.

⁽⁷⁶⁾ Sprawa 40/85 Belgia przeciwko Komisji, Rec. 1986, s. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Sprawa Stardust Marine, pkt 71.

⁽⁷⁸⁾ Sprawa C-124/10P Komisja Europejska przeciwko Électricité de France („EDF”) z 2012 r., dotychczas nieopublikowana, pkt 85.

W sprawozdaniu BCG wykazano, że nawet w przypadku nieproporcjonalnego wzrostu gospodarczego do 2015 r. nie można było oczekiwać, że inwestycje w FFHG będą opłacalne. Interplan potwierdził również, że takie założenia dotyczące wzrostu gospodarczego były nierzeczywiste ⁽⁷⁹⁾ ⁽⁸⁰⁾. Ponadto ze sprawozdania BCG wynikało, że według rzeczywistych założeń dotyczących wzrostu nie można było oczekiwać, że dokonane inwestycje będą opłacalne. Aby poprzeć tę tezę, BCG obliczyło wartość bieżącą netto inwestycji, jak podsumowano w tabeli 19.

Tabela 19

Obliczenia BCG dotyczące opłacalności inwestycji w FFHG ⁽¹⁾

Założenia ⁽²⁾	Wartość bieżąca netto ⁽³⁾ (w EUR)
20-procentowy wzrost gospodarczy od 2005 r.	[...]
10-procentowy wzrost gospodarczy od 2005 r.	[...]
7-procentowy wzrost gospodarczy od 2005 r.	[...]

⁽¹⁾ Ocena rentowności, BCG, dnia 14 lutego 2001 r.

⁽²⁾ Przyjęto stopę dyskontową w odniesieniu do obliczania wartości bieżącej netto wynoszącą [...] %.

⁽³⁾ Wartość bieżąca netto wskazuje, czy dochód z danego przedsięwzięcia przekracza (alternatywne) koszty kapitału. Przedsięwzięcie jest uważane za inwestycję opłacalną ekonomicznie, jeżeli generuje dodatnią wartość bieżącą netto. Inwestycje, których dochody są niższe niż (alternatywne) koszty kapitału, nie są opłacalne ekonomicznie. (Alternatywne) koszty kapitału odzwierciedla stopa dyskontowa.

- (346) Ponadto zgodnie z prognozami zewnętrznego eksperta Fraportu dotyczącymi ruchu dalszy wzrost będzie objęty dodatkowymi inwestycjami w infrastrukturę ⁽⁸¹⁾. Całkowita kwotę niezbędnych inwestycji oszacowano na [...] mln EUR, przy czym obejmowałyby one rozbudowę drogi startowej, drogi kołowania, płyty postojowej i inne środki infrastrukturalne. Według BCG nie przeprowadzono jednak żadnej szczegółowej oceny stanowiącej podstawę planu dotyczącego znaczących inwestycji. Z tych powodów BCG uznała, że inwestycje wiążą się z wysokim stopniem ryzyka i zaleciła, aby dzielić ryzyko z dodatkowym inwestorem lub aby rozważyć sprzedaż udziałów Fraportu w FFHG.
- (347) Niemcy przekazały wyniki testu prywatnego inwestora wykonanego przez PwC, aby uzasadnić zgodność podwyższenia kapitału z 2001 r. z rynkiem. Dokument ten nie potwierdził jednak argumentu Niemiec, zgodnie z którym udziałowcy FFHG działali jako ostrożni inwestorzy, zgodnie z oceną znajdującą się w motywie 348 i nast.
- (348) Komisja przyjmuje do wiadomości fakt opracowania długoterminowego biznesplanu przez SD Fraportu w 2001 r., który stanowił podstawę testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez PwC odpowiednio w 2006 r. i 2008 r. We wspomnianym biznesplanie określono następujące trzy scenariusze:
- (i) utrzymanie obecnego stanu rzeczy: Fraport nie podejmie się żadnych dalszych inwestycji;
 - (ii) scenariusz alternatywny 1: ograniczone inwestycje w przedłużenie drogi startowej zgodnie z bardzo pesymistycznymi prognozami dotyczącymi ruchu; oraz
 - (iii) scenariusz alternatywny 2: obejmujący te same inwestycje, ale najlepsze prognozy dotyczące ruchu.
- (349) PwC nie obliczyło jednak wartości bieżącej netto różnych scenariuszy, aby umożliwić porównanie. Wartość bieżąca netto określona w tabeli 20 wykazuje, że we wszystkich scenariuszach wartość bieżąca netto w okresie 2001–2015 byłaby ujemna. Ponadto prognozy będące podstawą oceny rentowności przeprowadzonej przez PwC wykazują, że scenariusze alternatywne jedynie w ramach bardzo optymistycznych prognoz dotyczących ruchu, zakładając nieproporcjonalnie wysoki wzrost, spowodują mniejsze straty (o [...] mln EUR) niż w przypadku scenariusza zakładającego utrzymanie obecnego stanu rzeczy (bez uwzględnienia ewentualnego wymogu dokonania dodatkowych inwestycji w wysokości [...] mln EUR). W przypadku najbardziej pesymistycznego scenariusza wartość bieżąca netto scenariusza alternatywnego byłaby większa (o [...] mln EUR) niż w scenariusza zakładającym utrzymanie obecnego stanu rzeczy.

⁽⁷⁹⁾ Interplan był konsultantem zatrudnionym przez Fraport do celów analizy potencjału ruchu w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn.

⁽⁸⁰⁾ Protokół z posiedzenia komitetu ds. przejęć rady nadzorczej FFHG z dnia 30 maja 2001 r.

⁽⁸¹⁾ SH&E: Badanie potencjału ruchu w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn, dnia 18 lipca 2001 r.

Tabela 20

Ocena rentowności podwyższenia kapitału z 2001 r. ⁽⁸²⁾

[...]

Źródło: Sprawozdanie PwC z dnia 24 października 2008 r., s. 39 i ocena Komisji ⁽⁸³⁾

- (350) Niemcy twierdziły nadal, że wycofanie się Fraportu zostało rozważone, ale uznano je za niemożliwe co najmniej do 2005 r. i w związku z tym nie uwzględniono go jako jednego z wariantów. Mimo że Fraport był związany umową o pokrycie strat z 2001 r., wartość bieżąca netto strat, których poniesienia oczekiwano w latach 2001–2005, wynosiła jednak [...] mln EUR. W związku z tym Komisja uważa, że pokrycie strat FFHG do 2005 r. bez jakichkolwiek dalszych inwestycji byłoby mniej kosztowne niż dalsze inwestowanie w port lotniczy.
- (351) Ponadto należy również przypomnieć, że prognoza rentowności inwestycji Fraportu w FFHG uległa znacznemu pogorszeniu po podjęciu decyzji o zawarciu umowy o pokrycie strat z 2001 r. (czyli po sierpniu 1999 r.).
- (352) W tabeli 21 porównano oczekiwane roczne wyniki w latach 2001–2010 na podstawie biznesplanu FFHG opracowanego w celu wsparcia decyzji dotyczącej umowy o pokrycie strat z 2001 r. oraz biznesplanu FFHG wspierającego podwyższenie kapitału z 2001 r. W związku z powyższym wartość bieżąca netto rocznych wyników FFHG za ten sam okres zmniejszyła się o około [...] mln EUR.

Tabela 21

Ocena porównawcza rocznych wyników FFHG na podstawie biznesplanu w odniesieniu do umowy o pokrycie strat z 2001 r. z podwyższeniem kapitału z 2001 r. ⁽⁸⁴⁾

[...]

Źródło: Sprawozdanie PwC z dnia 24 października 2008 r., s. 32 i 39 i ocena Komisji ⁽⁸⁵⁾

- (353) Ponadto Komisja odnotowuje, że zgodnie z protokołem z posiedzenia rady nadzorczej z dnia 16 listopada 2001 r. omówiono rentowność podwyższenia kapitału z 2001 r. Według wspomnianego protokołu nie oczekiwano, że inwestycje (a nawet pośrednie inwestycje w wysokości 27 mln EUR) w FFHG będą opłacalne. Ponadto stwierdzono, że Fraport wykorzystałby jednak „kapitał wysokiego ryzyka, aby stworzyć możliwości na przyszłość”. Ponadto przedstawiciel kraju związkowego Nadrenia-Palatynat (starosta powiatu Rhein-Hunsrück) zauważył, że zgodnie z protokołem z posiedzenia rady nadzorczej FFHG w maju 2001 r. „decyzja Fraportu o inwestowaniu w FFHG nie będzie zależała od perspektywy rentowności, ale od zgody komitetu rady nadzorczej Fraportu ds. przejęć, który wyraził tę zgodę.”
- (354) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że podwyższenie kapitału Fraportu z 2001 r. nie zostało przyznane zgodnie z testem prywatnego inwestora i przyniosło korzyść spółce FFHG.
- (355) W odniesieniu do podwyższenia kapitału przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat Komisja zauważa, że uzasadnienie Niemiec dotyczące zgodności ich rynku ma tę samą podstawę, co uzasadnienie Fraportu omówione już w motywie 344 i nast. Argumenty przedstawione w tym względzie również obowiązują w tym przypadku.

⁽⁸²⁾ Scenariusz zakładający utrzymanie obecnego stanu rzeczy, scenariusz alternatywny 1 i scenariusz alternatywny 2 opierają się na danych zawartych w sprawozdaniu PwC z dnia 24 października 2008 r., s. 39; stopa dyskontowa została określona w „ocenie potencjału” przeprowadzonej przez BCG w dniu 14 lutego 2010 r.

⁽⁸³⁾ Komisja obliczyła wartość bieżąca netto w oparciu o stopę dyskontową wynoszącą [...] % określonej w ramach oceny rentowności przeprowadzonej przez BCG. Ponadto Komisja wskazała kolejny wariant, tj. utrzymanie obecnego stanu rzeczy (pokrycie strat do 2005 r.).

⁽⁸⁴⁾ Stopa dyskontowa zgodna z wartością określoną w sprawozdaniu PwC z dnia 24 października 2008 r., s. 33.

⁽⁸⁵⁾ Komisja obliczyła wartość bieżąca netto w oparciu o stopę dyskontową określoną w sprawozdaniu PwC.

- (356) W związku z tym Komisja zauważa przede wszystkim, że od 1994 r. kraj związkowy już kilka razy inwestował w FFHG bez powodzenia. Po drugie, kraj związkowy uczestniczył w podwyższeniu kapitału na różnych warunkach, podobnie jak Fraport (nie można było oczekiwać żadnego wynagrodzenia za jego inwestycje podczas okresu obowiązywania umowy o pokrycie strat z 2001 r.). Po trzecie, według sprawozdań inwestycyjnych dla Nadrenii-Palatynatu za 2003 r. powodem inwestycji kraju związkowego w port lotniczy Frankfurt-Hahn było osiągnięcie ważnych celów z zakresu polityki społecznej i strukturalnej, takich jak utworzenie nowych miejsc pracy i osiągnięcie celów z zakresu polityki transportowej, a nie kwestie dotyczące rentowności.
- (357) W związku z tym Komisja stwierdza również, że podwyższenie kapitału kraju związkowego Nadrenia-Palatynat z 2001 r. nie zostało przyznane zgodnie z testem prywatnego inwestora i przyniosło korzyść spółce FFHG.

8.1.2.4. *Selektywność*

- (358) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 Traktatu, 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.
- (359) W omawianym przypadku podwyższenia kapitału z 2001 r. dokonywane przez Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat przyniosły korzyść jedynie FFHG. Oba podwyższenia kapitału były zatem z definicji selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.2.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową*

- (360) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w wewnątrzunijnej wymianie handlowej, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te przedsiębiorstwa. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁸⁶⁾ wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję, aby zaistniało ryzyko zakłócenia konkurencji wskutek wprowadzenia środków pomocy.
- (361) Jak wyjaśniono w motywie 304, eksploatacja portu lotniczego jest działalnością 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, którzy mogą konkurować ze sobą o uzyskanie zarządzania danym portem lotniczym. Ponadto w szczególności w odniesieniu do tanich przewoźników i operatorów lotów czarterowych również porty lotnicze, które nie są położone na tych samych obszarach ciężenia, a nawet znajdują się w różnych państwach członkowskich, mogą również ze sobą konkurować o przyciągnięcie takich przedsiębiorstw lotniczych.
- (362) Biorąc pod uwagę wielkość portu lotniczego Frankfurt-Hahn (zob. tabela 1) i bliskość innych portów lotniczych w Unii, w szczególności portu lotniczego Frankfurt nad Menem, portu lotniczego Luksemburg, portu lotniczego Zweibrücken, portu lotniczego Saarbrücken i portu lotniczego Kolonia/Bonn⁽⁸⁷⁾, Komisja uważa, że przedmiotowe środki mogą wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Z portu lotniczego Frankfurt-Hahn realizowane są loty międzynarodowe do wielu międzynarodowych miejsc docelowych, co wykazano w motywie 202. Droga startowa w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn ma odpowiednią długość i umożliwia przedsiębiorstwom lotniczym obsługiwanie lotów międzynarodowych.
- (363) Ponadto port lotniczy Frankfurt-Hahn służy jako towarowy port lotniczy (zob. tabela 2). W odniesieniu do konkurencji w zakresie lotniczego transportu towarowego Komisja zauważa, że transport towarowy jest zwykle bardziej mobilny niż przewóz osób⁽⁸⁸⁾. Zasadniczo przyjmuje się, że promień obszaru ciężenia towarowych portów lotniczych wynosi co najmniej około 200 km i dwie godziny jazdy. W odniesieniu do konkurencji w zakresie lotniczego transportu towarowego Komisja zauważa, że transport towarowy jest zwykle bardziej mobilny niż przewóz osób⁽⁸⁹⁾. Zasadniczo przyjmuje się, że promień obszaru ciężenia towarowych portów lotniczych wynosi co najmniej około 200 km i dwie godziny czasu podróży. Jak wynika z informacji uzyskanych przez Komisję, podmioty z branży zasadniczo uważają, że obszar ciężenia towarowego portu lotniczego może być nawet większy, ponieważ zasadniczo czas przewozu ładunku samochodem ciężarowym wynoszący do pół

⁽⁸⁶⁾ Sprawa T-214/95 Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

⁽⁸⁷⁾ Zob. sekcja 2.2 powyżej.

⁽⁸⁸⁾ Na przykład port lotniczy Lipsk/Halle konkurował z portem lotniczym Vatry (Francja) o ustanowienie europejskiej bazy DHL. Zob. wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 93.

⁽⁸⁹⁾ Zob. przypis 88.

dnia (czyli do 12 godzin jazdy samochodem ciężarowym) byłby akceptowalny dla spedytorów mających zamiar korzystać z portu lotniczego w celu przetransportowania ładunku ⁽⁹⁰⁾. W tym kontekście Komisja uważa, że ponieważ towarowe porty lotnicze są bardziej elastyczne niż pasażerskie porty lotnicze, uwzględniając fakt, że wystarczy, aby ładunek lotniczy został dostarczony do wyznaczonego miejsca, a następnie dalej przewieziony przez spedytorów transportu drogowego i kolejowego do miejsca przeznaczenia, występuje większe prawdopodobieństwo wystąpienia zakłócenia konkurencji i wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- (364) Na podstawie argumentów przedstawionych w motywach 360–364 korzyść gospodarcza, jaką uzyskała spółka FFHG, wzmocniła jej pozycję w stosunku do jej konkurentów na unijnym rynku świadczenia usług portu lotniczego. W tym kontekście należy uznać, że korzyść przyznana spółce FFHG w wyniku podwyższenia kapitału z 2001 r. może zakłócać konkurencję i wywierać wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.2.6. **Wniosek**

- (365) Podwyższenie kapitału z 2001 r. w wysokości 27 mln EUR przeprowadzone przez Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.3. ŚRODEK 3: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU Z 2004 R. I ŚRODEK 4: UMOWA O POKRYCIE STRAT Z 2004 R.

- (366) W 2004 r. kapitał FFHG wzrósł o kolejne 42 mln EUR (Fraport zainwestował 10,21 mln EUR, kraj związkowy Hesja zainwestował 20 mln EUR, a kraj związkowy Nadrenia-Palatynat zainwestował 11,79 mln EUR). Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja zgodziły się na to podwyższenie kapitału z 2002 r., pod warunkiem że między FFHG i Fraportem zostanie zawarta nowa umowa o pokrycie strat (a mianowicie umowa o pokrycie strat z 2004 r.) obejmująca okres do dnia 31 grudnia 2014 r.

- (367) W dniu 5 kwietnia 2004 r. Fraport zawarł umowę o pokrycie strat z 2004 r. z FFHG. Umowa ta została zatwierdzona przez akcjonariuszy Fraportu w dniu 2 czerwca 2004 r.

8.1.3.1. **Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej**

- (368) Według analizy przeprowadzonej w ramach motywu 293 i nast. należy uznać, że od dnia 12 grudnia 2000 r. FFHG stanowi przedsiębiorstwo prowadzące działalność gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.3.2. **Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków państwu**

Podwyższenie kapitału z 2004 r. i umowa o pokrycie strat z 2004 r. – Fraport

- (369) Komisja uważa, że z uwagi na fakt, że umowa o pokrycie strat z 2004 r. stanowiła warunek wstępny skuteczności podwyższenia kapitału z 2004 r., a także z uwagi na fakt, że oba środki były objęte umową akcjonariuszy Fraportu na tym samym zgromadzeniu akcjonariuszy, możliwość przypisania tych dwóch środków państwu należy oceniać razem (jeżeli chodzi o wkład Fraportu).

- (370) Podwyższenie kapitału z 2004 r. i umowa o pokrycie strat z 2004 r. zostały potwierdzone podczas zgromadzenia akcjonariuszy Fraportu w dniu 2 czerwca 2004 r. większością głosów akcjonariuszy obecnych na zgromadzeniu wynoszącą 99,992 %.

- (371) Ponadto Niemcy utrzymywały, że aby zatwierdzić decyzję w sprawie umowy o pokrycie strat z 2004 r., potrzebna była większość głosów podczas zgromadzenia akcjonariuszy wynosząca 74,994 %, natomiast akcjonariusze publiczni posiadali jedynie około 70 % akcji we Fraporcie, a zatem nie mogli w rzeczywistości kontrolować decyzji Fraportu. W związku z tym należy przypomnieć, że podwyższenie kapitału z 2004 r. nie weszło w życie bez akceptacji umowy o pokrycie strat z 2004 r. przez akcjonariuszy Fraportu.

⁽⁹⁰⁾ Odpowiedź portu lotniczego Liège na konsultacje społeczne dotyczące wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (372) Komisja uważa, że państwo, jako akcjonariusz większościowy, ma istotny udział w głosowaniu w sprawie podwyższenia kapitału z 2004 r. i umowy o pokrycie strat z 2004 r. Zgodnie z niemiecką *Aktiengesetz* (AktG) umowa o pokrycie strat wchodzi jednak w życie dopiero po jej zatwierdzeniu podczas zgromadzenia akcjonariuszy większością głosów odpowiadającą co najmniej trzem czwartym kapitału zakładowego uczestniczącego w głosowaniu⁽⁹¹⁾. W związku z tym organy publiczne bez istotnego udziału akcjonariuszy prywatnych nie mogłyby kontrolować decyzji o wdrożeniu umowy o pokrycie strat z 2004 r. ani o podwyższeniu kapitału z 2004 r. przez Fraport.
- (373) W związku z tym w świetle rozważań zawartych w motywie 369 i nast. Komisja uważa, że podwyższenia kapitału z 2004 r. przez Fraport i umowy o pokrycie strat z 2004 r. nie można przypisać państwu. Nawet w przypadku potwierdzenia możliwości przypisania środka państwu oraz w przypadku uznania środka za pomoc państwa, pomoc ta byłaby zgodna z rynkiem wewnętrznym. W związku z tym rozważania znajdujące się poniżej w sekcji 10.3 i 10.4 mają również zastosowanie.

Podwyższenie kapitału z 2004 r. – kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja

- (374) Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja finansowały swoje udziały w podwyższeniu kapitału z 2004 r. ze swoich budżetów ogólnych. W związku z tym część podwyższenia kapitału z 2004 r. była najwyraźniej finansowana z zasobów państwowych i można ją było przypisać państwu.

8.1.3.3. Korzyść gospodarcza

- (375) Jak wspomniano w motywach 336 i nast., Komisja zastosowała test prywatnego inwestora, aby zbadać, czy przedsiębiorstwu przyznano korzyść gospodarczą. Zasady dotyczące stosowania testu prywatnego inwestora określone w motywach 336 i nast. mają w równym stopniu zastosowanie.

Zastosowanie testu prywatnego inwestora – kraj związkowy Nadrenia-Palatynat

- (376) W związku z podwyższeniem kapitału z 2004 r. przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat Niemcy stwierdziły, że działał on zgodnie z testem prywatnego inwestora. Na poparcie tej tezy Niemcy w następstwie decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. przedstawili test prywatnego inwestora przeprowadzony przez PwC w 2008 r.
- (377) Komisja przede wszystkim zauważa, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat nie sporządził własnych obliczeń *ex ante* dotyczących rentowności ani nie obliczył własnego zwrotu z inwestycji. Wręcz przeciwnie, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat opierał się na biznesplanie opracowanym przez FFHG i Fraport.
- (378) Po drugie, Komisja uważa jednak, że sytuacja, w jakiej znalazł się kraj związkowy, nie była taka sama jak sytuacja akcjonariuszy Fraportu. Zgodnie z tabelą 22 kraj związkowy Nadrenia-Palatynat powinien dokonać zastrzyku kapitałowego w wysokości [...] mln EUR w okresie 2005–2009 (łącznie [...] mln EUR), ale oczekiwał wypłaty dywidend lub innego rodzaju wynagrodzenia za swój udział dopiero od 2025 r. Akcjonariusze Fraportu mieli jednak wnieść dodatkowy kapitał w wysokości [...] mln EUR i oczekiwano, po uzyskaniu negatywnych wyników w trakcie pierwszych czterech lat, że otrzymają płatność dywidend. Wartość bieżąca netto oczekiwanych dywidend za okres do 2025 r. wynosiła [...] mln EUR, przy czym wewnętrzna stopa zwrotu wynosiła [...] %.
- (379) Po trzecie, w świetle długoterminowej perspektywy planowania i biorąc pod uwagę fakt, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat zainwestował już kilka razy w FFHG bez powodzenia, Komisja uważa, że żaden ostrożny inwestor prywatny na miejscu kraju związkowego nie zdecydowałby się na wniesienie dodatkowego kapitału w FFHG bez przeprowadzenia oceny wrażliwości *ex ante*.

⁽⁹¹⁾ §293 ust. 1 AktG.

Tabela 22

Ocena rentowności podwyższenia kapitału z 2004 r. przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat

[...]

Źródło: Sprawozdanie PwC: Rheinland-Pfalz, z dnia 24 października 2008 r., s. 21

- (380) Ponadto test prywatnego inwestora w odniesieniu do podwyższenia kapitału z 2004 r. i umowy o pokrycie strat z 2004 r. opiera się na oczekiwaniach dotyczących znacznego wzrostu gospodarczego w odniesieniu do rocznych wyników finansowych FFHG (zob. tabela 23). Przedmiotowe założenia dotyczące wzrostu będące podstawą testu prywatnego inwestora są znacznie wyższe niż założenia stanowiące podstawę testu prywatnego inwestora w odniesieniu do podwyższenia kapitału z 2001 r. Ponadto podlegają one znacznym wahaniom i np. w 2009 r. wyniosły ponad 300 %.

Tabela 23

Porównanie rocznych wyników FFHG przewidywanych w biznesplanach, wykorzystanych przez PwC w teście prywatnego inwestora w odniesieniu do podwyższenia kapitału z 2001 r. i podwyższenia kapitału z 2004 r.

W tysiącach EUR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Podwyższenie kapitału z 2004 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podwyższenie kapitału z 2004 r. – roczne zmiany w %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podwyższenie kapitału z 2001 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podwyższenie kapitału z 2001 r. – roczne zmiany w %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

W tysiącach EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Podwyższenie kapitału z 2004 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podwyższenie kapitału z 2004 r. – roczne zmiany w %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podwyższenie kapitału z 2001 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podwyższenie kapitału z 2001 r. – roczne zmiany w %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: sprawozdanie PwC z dnia 24 października 2008 r., s. 45 i ocena Komisji ⁽⁹²⁾.

⁽⁹²⁾ Przewidywane roczne wyniki posłużyły Komisji do obliczenia stóp wzrostu.

- (381) Ponadto według sprawozdań inwestycyjnych dla kraju związkowego Nadrenia-Palatynat powodem inwestycji kraju związkowego w port lotniczy Frankfurt-Hahn było osiągnięcie ważnych celów z zakresu polityki społecznej i strukturalnej, takich jak utworzenie nowych miejsc pracy i osiągnięcie celów z zakresu polityki transportowej, a nie kwestie dotyczące rentowności. Przeprowadzając test prywatnego inwestora, nie można jednak brać pod uwagę względów społecznych ani regionalnych.
- (382) Uwzględniając wspomniane określone czynniki dotyczące podjęcia przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat decyzji o wniesieniu dalszego kapitału do FFHG (motywy 376–380), Komisja uznaje, że przeprowadzone przez kraj związkowy podwyższenie kapitału z 2004 r. nie było zgodne z testem prywatnego inwestora i przyniosło korzyść FFHG.

Zastosowanie testu prywatnego inwestora – kraj związkowy Hesja

- (383) W odniesieniu do zachowania kraju związkowego Hesja Niemcy utrzymywały, że ograniczone możliwości rozwoju portu lotniczego Frankfurt nad Menem, wynikające między innymi z zakazu lotów nocnych, wpłynęły na dalszy rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn, który był niezbędny z punktu widzenia kraju związkowego Hesja. Niemcy wskazały, że taki rozwój umożliwił kompleksowe wykorzystanie istniejących możliwości wzrostu w ramach zezwolenia na wykonywanie lotów przez całą dobę dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn i przewidywanego wprowadzenia systemu portów lotniczych w odniesieniu do portów lotniczych Frankfurt nad Menem i Frankfurt-Hahn. Ponadto, uczestnicząc w podwyższeniu kapitału z 2004 r., kraj związkowy Hesja mógł udzielać dalszego wsparcia na rozwój ruchu lotniczego w regionie Ren-Men.
- (384) Po pierwsze Komisja zauważa, że kraj związkowy Hesja nie sporządził żadnego konkretnego obliczenia rentowności *ex ante*. Po drugie, podobnie jak kraj związkowy Nadrenia-Palatynat, kraj związkowy Hesja również oczekiwał, że zacznie otrzymywać raty odsetkowe dopiero po 2025 r. Po trzecie, pomimo długoterminowej perspektywy planowania, nie dokonano żadnej analizy wrażliwości założeń. Ponadto podczas przeprowadzania testu prywatnego inwestora nie można uwzględnić powodu inwestowania kraju związkowego w port lotniczy Frankfurt-Hahn, takich jak rozwój ruchu lotniczego w regionie Ren-Men lub inne ważne cele polityki społecznej i strukturalnej.
- (385) Uwzględniając wspomniane określone czynniki dotyczące podjęcia przez kraj związkowy Hesja decyzji o staniu się udziałowcem FFHG (motywy 383–384), Komisja uznaje, że podwyższenie kapitału z 2004 r. przez kraj związkowy Hesja nie było zgodne z testem prywatnego inwestora i przyniosło korzyść FFHG.

Wniosek

- (386) W świetle powyższych rozważań Komisja stwierdza, że podwyższenia kapitału z 2004 r. przeprowadzone przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja przyniosły korzyść FFHG.

8.1.3.4. Selektywność

- (387) Ponieważ podwyższenia kapitału z 2004 r. przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i kraj związkowy Hesja zostały wdrożone jedynie na rzecz FFHG, środki te są zatem z definicji selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.3.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (388) Z takich samych powodów jak powody wskazane w motywach 360 i nast. Komisja uważa, że każda selektywna korzyść gospodarcza przyznana FFHG mogła zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.3.6. Wniosek

- (389) Podwyższenie kapitału z 2004 r. przez kraje związkowe Nadrenia-Palatynat i Hesja na rzecz FFHG stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

- (390) Umowy o pokrycie strat z 2004 r., na mocy której Fraport przejął wszystkie straty poniesione przez FFHG w latach 2004–2009, oraz podwyższenia kapitału z 2004 r. przez Fraport nie można przypisać państwu. Ponieważ nie zostało spełnione jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że umowa o pokrycie strat z 2004 r. i podwyższenie kapitału z 2004 r. przez Fraport nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (391) Nawet gdyby umowa o pokrycie strat z 2004 r. i podwyższenie kapitału z 2004 r. stanowiły pomoc państwa, pomoc ta byłaby zgodna z założeniami określonymi w sekcji 10.

8.1.4. ŚRODEK 5: REKOMPENSATA DLA FFHG Z TYTUŁU KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA

8.1.4.1. *Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej*

- (392) Jak wskazano w motywie 293, chociaż przedsiębiorstwo FFHG musi zostać uznane za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, należy przypomnieć, że nie wszystkie działania właściciela i operatora portu lotniczego mają konieczny charakter gospodarczy⁽⁹³⁾.
- (393) Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości⁽⁹⁴⁾, 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. Mogą to być działania związane na przykład z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją, służbą celną itd. Finansowanie musi ograniczać się wyłącznie do kwoty niezbędnej do zrekompensowania kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystywane do pokrycia kosztów związanych z prowadzeniem innego rodzaju działalności gospodarczej⁽⁹⁵⁾.
- (394) W związku z tym finansowanie działań wchodzących w zakres polityki publicznej lub finansowanie infrastruktury bezpośrednio związanej z tymi działaniami zasadniczo nie stanowi pomocy państwa⁽⁹⁶⁾. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak kontrola ruchu lotniczego, policja, służba celna, straż pożarna, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonywania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym⁽⁹⁷⁾.
- (395) Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej z konieczności ściśle związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji przedsiębiorstw lotniczych i operatorów portów lotniczych. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej⁽⁹⁸⁾. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem w świetle danego porządku prawnego jest to, że przedsiębiorstwa lotnicze lub operatorzy portu lotniczego ponoszą koszty pewnych usług, natomiast niektóre przedsiębiorstwa lotnicze lub niektórzy zarządzający portami lotniczymi świadczący takie same usługi w imieniu tych samych organów publicznych nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeśli takie usługi same w sobie uznaje się za działalność pozagospodarczą. Konieczna jest zatem analiza ram prawnych obowiązujących danego operatora portu lotniczego, aby ocenić, czy przedmiotowe ramy prawne nakładają na operatorów portów lotniczych lub na przedsiębiorstwa lotnicze obowiązek ponoszenia kosztów prowadzenia niektórych rodzajów działalności, które same w sobie mogą być uznane za działalność pozagospodarczą, a które są jednak nieodłącznie związane z prowadzeniem ich działalności gospodarczej.
- (396) Niemcy oświadczyły, że koszty wynikające z kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonych zgodnie z §8 *Luftsicherheitsgesetz* (ustawa o bezpieczeństwie lotniczym, „LuftSiG”) należy uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (397) Komisja zgadza się, że środki na podstawie §8 LuftSiG mogą zasadniczo być uznane za działania wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (398) W odniesieniu do kosztów realizacji takich środków wydaje się, że Niemcy uważają, że wszystkie z nich zostaną poniesione przez właściwe organy publiczne. Komisja zauważa jednak, że zgodnie z §8 ust. 3 LuftSiG zwrot może obejmować wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymywaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia określonych działań zgodnie z § 5 LuftSiG. Wszystkie inne koszty, w tym

⁽⁹³⁾ Sprawa C-364/92 SAT Fluggesellschaft przeciwko Eurocontrol, Rec. 1994, s. I-43.

⁽⁹⁴⁾ 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, s. 2479, pkt 18.

⁽⁹⁵⁾ Sprawa C-343/95 Cali i Figli przeciwko Servizi ecologici porto di Genova, Rec. 1997, s. I-1547; decyzja Komisji N309/2002 z dnia 19 marca 2003 r.; decyzja Komisji N438/2002 z dnia 16 października 2002 r. – Dotowanie zarządów portów w Belgii w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.

⁽⁹⁶⁾ Decyzja Komisji N309/2002 z dnia 19 marca 2003 r.

⁽⁹⁷⁾ Zob. w szczególności sprawa C-364/92 SAT Fluggesellschaft przeciwko 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.

⁽⁹⁸⁾ Zob. m.in. sprawa C-172/03 Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck, Zb.Orz. 2005, s. I-01627, pkt 36 oraz przywołane orzecznictwo.

w szczególności koszty kontroli bezpieczeństwa, musi pokryć operator portu lotniczego. Stąd w zakresie, w jakim publiczne finansowanie przyznane FFHG zwolniło to przedsiębiorstwo z poniesienia kosztów, które w normalnych okolicznościach musiało ponosić w świetle limitów określonych w §8 ust. 3 LuftSiG, wspomniane finansowanie publiczne nie jest wyłączone z kontroli na podstawie unijnych zasad pomocy państwa.

8.1.4.2. *Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu*

(399) W tym przypadku, w zakresie, w jakim kraj związkowy nie tylko przekazał FFHG przychody uzyskane od przedsiębiorstw lotniczych z tytułu kontroli bezpieczeństwa, pozyskane środki były przyznane z budżetu kraju związkowego Nadrenia-Palatynat.

(400) Dlatego też Komisja uznaje, że inwestycje są finansowane z zasobów państwowych i można je również przypisać państwu.

8.1.4.3. *Korzyść gospodarcza*

(401) Komisja zauważa, że przedmiotowe środki pokryły część kosztów poniesionych przez FFHG w kontekście działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Operator portu lotniczego zwykle musi ponieść wszystkie koszty związane z budową i eksploatacją portu lotniczego (z wyjątkiem tych kosztów, które wchodzą w zakres polityki publicznej i których operator portu lotniczego zwykle nie musi ponosić w świetle obowiązujących ram prawnych). Tak więc pokrycie części takich kosztów zwalnia FFHG z części zobowiązań, z których w normalnych warunkach musiałby się wywiązać, i w związku z tym zapewnia FFHG korzyść gospodarczą.

8.1.4.4. *Selektywność*

(402) Ponieważ przedmiotowe środki przyznano jedynie FFHG, środki te należy zakwalifikować jako środki o charakterze selektywnym.

8.1.4.5. *Zakłócenie konkurencji*

(403) Z takich samych powodów jak powody wskazane w motywach 360 nast. Komisja uważa, że każda selektywna korzyść gospodarcza przyznana FFHG może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.4.6. *Wniosek*

W świetle ustaleń przedstawionych w motywie 392 i nast. Komisja stwierdza, że finansowanie publiczne przyznane FFHG w zakresie, w jakim płatności poniesione przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat z tytułu kontroli bezpieczeństwa przekroczyły przychód uzyskany od przedsiębiorstw lotniczych, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.5. ŚRODEK 6: DOTACJE BEZPOŚREDNIE PRZYZNANE PRZEZ KRAJ ZWIĄZKOWY NADRENIA-PALATYNAT

8.1.5.1. *Zastosowanie zasad pomocy państwa do dotacji publicznych, w sprawie których decyzje podjęto przed 2000 r., i pojęcie przedsiębiorstwa*

(404) Z powodów określonych w motywie 293 i nast. należy uznać, że od dnia 12 grudnia 2000 r. FFHG stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

(405) Niemcy wyjaśniły, że w 2001 r. kraj związkowy Nadrenia-Palatynat przyznał FFHG kwotę [...] EUR na wsparcie niektórych inwestycji z zakresu infrastruktury. Zdaniem Niemiec dotacje te opierały się jednak na decyzji podjętej już w 1999 r.

- (406) Z takich samych powodów jak powody wskazane w motywie 293 i nast. Komisja uznaje, że w odniesieniu do dotacji (takich jak dotacja opisana w motywie 405), w sprawie których decyzje podjęto przed wydaniem orzeczenia Trybunału w sprawie *Aéroports de Paris*, organy publiczne mogły zgodnie z prawem uznać, że finansowanie nie stanowiło pomocy państwa, a zatem nie było potrzeby zgłaszania go Komisji. Wynika z tego, że Komisja nie może zakwestionować takich dotacji przyznanych na zasadach pomocy państwa.
- (407) Ponadto Niemcy twierdziły, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat częściowo sfinansował koszty personelu na potrzeby kontroli bezpieczeństwa w latach 2001 ([...] % wszystkich kosztów), 2002 ([...] %), 2003 ([...] %) i 2004 ([...] %).
- (408) Jak wyjaśniono w motywie 397 i nast. przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa (na podstawie §8 LuftSiG) można zasadniczo uznać za działania wchodzące w zakres polityki publicznej. Zgodnie z §8 ust. 3 LuftSiG zwrot może obejmować jednak wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymywaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do prowadzenia wymienionych działań na podstawie §5 LuftSiG. W obecnym przypadku koszty kontroli bezpieczeństwa, które musi ponosić operator portu lotniczego, przejął jednak kraj związkowy Nadrenia-Palatynat. W związku z tym publiczne wsparcie przyznane FFHG dzięki sfinansowaniu kosztów personelu prowadzącego kontrole bezpieczeństwa nie jest wyłączone z kontroli w ramach unijnych zasad pomocy państwa.

8.1.5.2. *Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu*

- (409) Komisja uznaje, że dotacje bezpośrednie są finansowane z zasobów państwowych i można je również przypisać państwu.

8.1.5.3. *Korzyść gospodarcza*

- (410) Komisja zauważa, że przedmiotowe środki pokryły część kosztów poniesionych przez FFHG w kontekście działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Zwykle operator portu lotniczego musi ponosić wszystkie koszty związane z budową i eksploatacją portu lotniczego, w tym koszty kontroli bezpieczeństwa, więc pokrycie części tych kosztów zwalnia FFHG z części zobowiązań, z których w normalnych warunkach musiałyby się wywiązać, i zapewnia korzyść gospodarczą, której przedsiębiorstwo normalnie nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.
- (411) Ponadto przedmiotowe środki miały charakter bezzwrotny i nie przyniosły zwrotu z inwestycji. Niemcy nie przedstawiły żadnych dowodów na to, że bezpośrednie dotacje na inwestycje zostały przekazane do dyspozycji FFHG na warunkach rynkowych. Ponadto Niemcy nie opierają się na teście prywatnego inwestora. W związku z tym Komisja uznaje, że przedmiotowe środki udzielone przez kraj związkowy na rzecz FFHG po dniu 12 grudnia 2000 r. przyniosły FFHG korzyść gospodarczą.

8.1.5.4. *Selektywność*

- (412) Ponieważ przedmiotowe środki przyznano jedynie FFHG, środki te należy zakwalifikować jako środki o charakterze selektywnym.

8.1.5.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową*

- (413) Z takich samych powodów jak powody wskazane w motywach 360 i nast. Komisja uważa, że każda selektywna korzyść gospodarcza przyznana FFHG może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.5.6. *Wniosek*

- (414) W świetle ustaleń przedstawionych w motywie 392 i nast. Komisja stwierdza, że ponieważ decyzje w sprawie dotacji bezpośrednich wynoszących [...] mln EUR (lata 1997–2000) i [...] mln EUR (wypłaconych w 2001 r.) zostały nieodwołalnie podjęte przez organy publiczne przed wydaniem orzeczenia w sprawie *Aéroports de Paris*, mogły one uważać zgodnie z prawem, że dotacje te nie stanowiły pomocy państwa.

- (415) Komisja uważa, że przyznane FFHG finansowanie publiczne w wysokości 1,93 mln EUR (lata 2001–2004) stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.1.6. ŚRODEK 12: PODWYŻSZENIE KAPITAŁU WŁASNEGO WYNOSZĄCE [...] MLN EUR

8.1.6.1. *Związek między podwyższeniem kapitału a wdrożonymi już ustaleniami finansowymi na rzecz FFHG*

- (416) Przed dokonaniem oceny, czy podwyższenie kapitału wynoszące [...] mln EUR na rzecz FFHG stanowi pomoc państwa, konieczne jest ustalenie, czy podwyższenie kapitału i ustalenia finansowe wdrożone wcześniej na rzecz FFHG należy uznać za oddzielne środki, czy za jeden środek.
- (417) Niemcy stwierdziły, że podwyższenie kapitału ma na celu refinansowanie pożyczek pokrywających inwestycje w infrastrukturę, do których sfinansowania lub zrefinansowania w latach 1997–2012 nieodwołalnie zobowiązał się udziałowiec publiczny, lecz które nie zostały jeszcze spłacone.
- (418) Biorąc pod uwagę dowody przedstawione przez Niemcy, Komisja stwierdza, że celem zastrzyku kapitałowego jest refinansowanie pożyczek, których użyto do sfinansowania usprawnień w zakresie infrastruktury przeprowadzonych w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 1997–2012. Zdaniem Niemiec FFHG było uprawnione do otrzymania tego finansowania na podstawie decyzji w sprawie realizacji tych inwestycji. W związku z tym Komisja uznaje, że zastrzyk kapitałowy w wysokości [...] mln EUR należy oceniać w kontekście poprzednich zobowiązań udziałowców publicznych obowiązujących w chwili podjęcia decyzji w sprawie tych inwestycji.

8.1.6.2. *Wniosek*

- (419) W związku z powyższym oraz w świetle ustaleń, o których mowa w sekcji 8.1.1, Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwo FFHG prowadziło działalność gospodarczą począwszy od dnia wydania orzeczenia w sprawie Aéroports de Paris (dnia 12 grudnia 2000 r.) i jest przedsiębiorstwem w znaczeniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (420) Ponadto zgodnie z ustaleniami, o których mowa w sekcjach 8.1.1, 8.1.3 i 8.1.4, które w równym stopniu mają zastosowanie do tego środka, Komisja uznaje, że zastrzyk kapitałowy stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych, można go przypisać państwu i w związku z tym przynosi selektywną korzyść gospodarczą dla FFHG, która zakłóca konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi lub grozi ich zakłóceniem.

8.2. CHARAKTER POMOCOWY ŚRODKÓW ZWIĄZANYCH Z RYANAIREM I INNYMI PRZEDSIĘBIORSTWAMI LOTNICZYMI KORZYSTAJĄCYMI Z PORTU LOTNICZEGO

8.2.1. UWAGI OGÓLNE DOTYCZĄCE STOSOWANIA TESTU PRYWATNEGO INWESTORA

- (421) W celu dokonania oceny, czy umowa zawarta pomiędzy publicznym portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym przynosi temu drugiemu korzyść gospodarczą, konieczne jest przeprowadzenie analizy zgodności tej umowy z testem prywatnego inwestora. Stosując test prywatnego inwestora w odniesieniu do umowy zawartej między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym, należy ocenić, czy w dniu zawarcia umowy ostrożny podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej oczekiwałby, że umowa ta doprowadzi do osiągnięcia większego zysku niż zysk, który osiągnięto by w przypadku braku takiej umowy. Ten większy zysk należy mierzyć jako różnicę między przychodami przyrostowymi, które mają być generowane dzięki zawarciu umowy (tj. różnicą między przychodami, które osiągnięto by w przypadku zawarcia umowy, a przychodami, które osiągnięto by w przypadku braku takiej umowy), a kosztami przyrostowymi, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać poniesione w wyniku zawarcia umowy (tj. różnicą między kosztami, które poniesiono by w przypadku zawarcia umowy, a kosztami, które poniesiono by w przypadku braku takiej umowy), a obliczone w ten sposób przepływy pieniężne dyskontuje się z zastosowaniem odpowiedniej stopy dyskontowej.
- (422) W tej analizie należy uwzględnić wszystkie odpowiednie przychody i koszty przyrostowe związane z umową. Nie należy przeprowadzać oddzielnej oceny poszczególnych elementów (rabatów od opłat lotniskowych, dotacji marketingowych, innych zachęt finansowych). Jak określono bowiem w wyroku w sprawie Charleroi: „w ramach zastosowania kryterium inwestora prywatnego konieczne [...] jest rozpatrzenie transakcji komercyjnej jako

całości, aby w ten sposób sprawdzić, czy podmiot państwowy i podmiot kontrolowany przez państwo, traktowane łącznie, zachowywały się jak działające racjonalnie w warunkach gospodarki rynkowej podmioty gospodarcze. Komisja ma bowiem obowiązek uwzględnić przy badaniu spornych środków wszystkie mające znaczenie dla sprawy elementy i ich kontekst [...]”⁽⁹⁹⁾.

- (423) Oczekiwane przychody przyrostowe muszą obejmować w szczególności przychody z opłat lotniskowych, z uwzględnieniem rabatów, a także dodatkowego ruchu spodziewanego w związku z zawarciem umowy oraz przychodów z działalności pozalotniczej oczekiwanych w związku z ruchem. Oczekiwane koszty przyrostowe muszą obejmować w szczególności wszystkie przyrostowe koszty operacyjne i koszty inwestycji, które nie powstałyby w przypadku braku umowy, jak również koszty dotacji marketingowych i innych zachęt finansowych.
- (424) W tym względzie Komisja zauważa również, że zróżnicowanie cen (uwzględniając wsparcie marketingowe i inne środki zachęty) stanowi standardową praktykę handlową. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) W wyroku w sprawie Stardust Marine Trybunał stwierdził, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej”⁽¹⁰¹⁾.
- (426) W związku z tym, by móc przeprowadzić test prywatnego inwestora, Komisja musi przenieść się do czasu podpisania odpowiednich umów między FFHG a Ryanairem. Zasadniczo Komisja musi również opierać swoją ocenę na informacjach, którymi operator portu lotniczego dysponował w chwili podpisania lub wdrożenia odpowiednich umów, oraz na wszelkich zasadnych założeniach, jaki mógł brać pod uwagę w tym czasie.
- (427) Zgodnie z pkt 63 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ustalenia dokonane między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Choć to kryterium jest zgodne z logiką testu prywatnego inwestora, zostało zdefiniowane dopiero niedawno i w odróżnieniu od testu prywatnego inwestora nie odnosi się do indywidualnych ustaleń, ale do całokształtu prowadzonej działalności gospodarczej. W związku z tym Komisja zdaje sobie sprawę, że przedmiotowe państwa członkowskie i operatorzy mogą napotkać trudności przy wywiązywaniu się z obowiązku przedstawienia pełnych dowodów współczesnych ustaleniom dokonywanym wiele lat temu, i będzie brała ten fakt pod uwagę przy stosowaniu przedmiotowego kryterium w odniesieniu do badanej sprawy.

8.2.1.1. Zasadność porównania portu lotniczego Frankfurt-Hahn z innymi europejskimi portami lotniczymi

- (428) Na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. zasadniczo można wykluczyć istnienie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli cena pobierana za usługi portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej lub jeżeli można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, tj. opartej o informacje dostępne w momencie przyznania pomocy i o przewidywalne w tym momencie zmiany sytuacji – można oczekiwać, że porozumienie między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na wzrost zysków portu lotniczego⁽¹⁰²⁾.
- (429) W tym względzie Komisja uznaje analizę *ex ante* rentowności przyrostowej za najważniejsze kryterium oceny ustaleń dokonanych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi⁽¹⁰³⁾. Wynika to stąd, że obecnie wątpliwe jest, czy można wyznaczyć odpowiedni punkt odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Ogólnie rzecz biorąc, zastosowanie testu prywatnego inwestora w oparciu o średnią cenę na innych podobnych rynkach może okazać się pomocne, jeżeli taka cena może zostać zidentyfikowana lub wywnioskowana w racjonalny sposób na podstawie innych wskaźników rynkowych. Metoda ta nie jest jednak do końca odpowiednia w przypadku usług portu lotniczego, ponieważ

⁽⁹⁹⁾ Sprawa T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, pkt 59.

⁽¹⁰⁰⁾ Zob. Decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24).

⁽¹⁰¹⁾ Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. I-04397, pkt 71 („wyrok w sprawie Stardust Marine”).

⁽¹⁰²⁾ Zob. pkt 53 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹⁰³⁾ Zob. pkt 59 i 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

struktura kosztów i przychodów w poszczególnych portach lotniczych zwykle znacznie się różni. Wynika to z faktu, że koszty i przychody zależą od stopnia rozwoju portu lotniczego, liczby przedsiębiorstw lotniczych korzystających z danego portu lotniczego, jego przepustowości pod względem przepływu pasażerów, stanu infrastruktury i powiązanych inwestycji, ram regulacyjnych, które mogą się różnić w poszczególnych państwach członkowskich, i od wszelkich długów lub zobowiązań zaciągniętych przez port lotniczy w przeszłości ⁽¹⁰⁴⁾.

- (430) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego komplikuje wszelką analizę ściśle porównawczą. Jak można zauważyć w omawianym przypadku, praktyki handlowe w relacjach między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi nie zawsze opierają się wyłącznie na opublikowanej tabeli opłat. Takie stosunki handlowe są raczej bardzo zróżnicowane. Obejmują one podział ryzyka związanego z przepływem pasażerów i podział wszelkiej powiązanej odpowiedzialności handlowej i finansowej, standardowe programy zachęty i zmianę rozkładu ryzyka w okresie obowiązywania umów. W związku z tym nie można raczej porównać jednej transakcji z drugą w oparciu o cenę za czas postoju na ziemi i obsługi między rejsami lub cenę za pasażera.
- (431) Poza tym zakładając, że na podstawie wiarygodnej analizy porównawczej można ustalić, iż „ceny” związane z różnymi transakcjami stanowiącymi przedmiot tej oceny są równoważne „cenom rynkowym” lub wyższe niż „ceny rynkowe” określone na podstawie porównywalnej próby transakcji, Komisja nie byłaby jednak w stanie stwierdzić na tej podstawie, że transakcje te są zgodne z testem prywatnego inwestora, gdyby okazało się, że w czasie ich zawarcia operator portu lotniczego oczekiwał, że będą generowały wyższe koszty przyrostowe niż przychody przyrostowe. Wynika to z faktu, że inwestor prywatny nie miałby żadnej zachęty, aby oferować towary lub usługi po cenie rynkowej, jeżeli takie działanie skutkowałoby stratą przyrostową.
- (432) W takich okolicznościach, biorąc pod uwagę wszystkie dostępne jej informacje, Komisja uznaje, że nie ma podstaw do odstąpienia od podejścia zalecanego w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do celów stosowania testu prywatnego inwestora w odniesieniu do relacji między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, tj. analizy *ex ante* rentowności przyrostowej.

8.2.1.2. Ocena kosztów i przychodów przyrostowych

- (433) Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (434) Zdaniem Komisji ustalenia dokonane między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku, na podstawie solidnych perspektyw.
- (435) Aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programu zachęt. Podobnie należy uwzględnić wszystkie przewidywane koszty stopniowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami ponoszone w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych. Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.
- (436) Ponadto podejmując decyzję o ewentualnym zawarciu umowy w sprawie usług portu lotniczego lub umowy w sprawie usług marketingowych, inwestor prywatny ustali ramy czasowe swojej oceny na podstawie czasu obowiązywania przedmiotowych umów. Innymi słowy dokona oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów.

⁽¹⁰⁴⁾ Decyzja Komisji 2011/60/UE.

- (437) Przyjęcie dłuższego okresu nie wydaje się uzasadnione. W dniu podpisania umów ostrożny inwestor prywatny nie będzie liczył na przedłużenie umów po ich wygaśnięciu, niezależnie od tego, czy na tych samych czy na nowych warunkach. Ponadto ostrożny operator jest świadomy faktu, że tanie przedsiębiorstwa lotnicze takie jak Ryanair od zawsze były i są znane z bardzo szybkich reakcji na zmiany sytuacji na rynku zarówno jeżeli chodzi o uruchamianie lub zamykanie tras, jak i jeżeli chodzi o zwiększanie lub zmniejszanie liczby lotów.

8.2.2. ŚRODEK 7: UMOWA Z RYANAIREM Z 1999 R.

- (438) Niemcy stwierdziły, że przed zawarciem każdej indywidualnej umowy z Ryanaiem przedsiębiorstwo FFHG przygotowało ocenę *ex ante* rentowności przyrostowej umowy. W związku z tym Niemcy utrzymywały, że zawierając umowę z Ryanaiem w 1999 r. FFHG działało jako rozsądny inwestor.
- (439) Komisja zauważa, że mniej więcej w czasie nawiązania stosunków handlowych z Ryanaiem FFHG faktycznie opracowało szereg biznesplanów i obliczeń. W obliczeniach rentowności FFHG uwzględniono wszystkie przychody (z sektora lotniczego i pozalotniczego), które miały zostać wygenerowane przez Ryanair w porcie lotniczym, oraz wszystkie koszty poniesione w wyniku obecności przedsiębiorstwa lotniczego.

Pierwsza ocena rentowności umowy z Ryanaiem z 1999 r. przeprowadzona przez FFHG

- (440) W tabeli 24 podsumowano obliczenia rentowności przyrostowej umowy z Ryanaiem z 1999 r. zawartej przez FFHG na 1999 r., którą FFHG zawarł w oparciu o spodziewane przychody w związku z zawarciem umowy, spodziewane przychody z działalności pozalotniczej w związku ze sprzedażą bezcłową i sprzedażą w sklepach w porcie lotniczym oraz spodziewanych kosztów przyrostowych związanych z umową.

Tabela 24

Ocena *ex ante* rentowności przyrostowej umowy z Ryanaiem z 1999 r. (1999 r.)

[...]

Źródło: Obliczenie rentowności przyrostowej FFHG z dnia 4 marca 1999 r.

- (441) Chociaż w przeprowadzonej przez FFHG i przedłożonej przez Niemcy analizie *ex ante* z dnia 4 marca 1999 r. nie uwzględniono prognozy na cały okres objęty umową, oczywiste było, że oczekiwano, iż umowa ta będzie opłacalna od pierwszego roku działalności Ryanaira. Chociaż w normalnych okolicznościach prywatny inwestor opracowałby biznesplan obejmujący cały okres trwania umowy, przewidywano, że umowa będzie generowała dodatni wkład przyrostowy dla portu lotniczego od samego początku. Wynika to w szczególności stąd, że pierwszy rok działalności przedsiębiorstwa lotniczego rozpoczynającego działalność gospodarczą w niezbadanym porcie lotniczym jest najbardziej ryzykownym okresem czasu. W obecnym przypadku prognozy ruchu wydają się opierać na ostrożnych założeniach i zostały potwierdzone również przez faktyczne zmiany w ruchu pasażerskim w porcie lotniczym (zob. tabela 1). Zatem nawet jeżeli – co było jednak bardzo mało prawdopodobne – przepływ pasażerów pozostałby na tym samym poziomie przez cały okres obowiązywania umowy, port lotniczy mógłby nadal w uzasadniony sposób oczekiwać, że umowa wniesie pozytywny wkład w ogólną rentowność FFHG.
- (442) Zgodnie z umową z Ryanaiem z 1999 r. przychody przyrostowe uwzględnione we wspomnianym obliczeniu rentowności przyrostowej obejmują przychody z działalności lotniczej i inne przychody z działalności pozalotniczej (takie jak przychód z biletów), a także przychody ze sprzedaży bezcłowej oraz innych zakupów. Najważniejszym czynnikiem decydującym o wartości przewidywanych przychodów był oczekiwany przepływ pasażerów. W odniesieniu do prognozy liczby pasażerów FFHG oczekiwał, że w 1999 r. obsłuży około [...] pasażerów Ryanaira⁽¹⁰⁵⁾. Prognoza ruchu lotniczego została potwierdzona faktycznymi zmianami liczby pasażerów w porcie lotniczym (zob. tabela 1).

⁽¹⁰⁵⁾ Prognoza opiera się na następującym obliczeniu: [...] lotów w 1999 r. * [...] pasażerów na lot = [...] pasażerów Ryanaira.

- (443) Uwzględnione koszty przyrostowe obejmują koszty obsługi naziemnej prowadzonej przez zewnętrzne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej, koszty paliwa, koszty dodatkowego personelu, który miał zostać zatrudniony, (8 dodatkowych pracowników) oraz koszty marketingu, biura obsługi klienta i kontroli bezpieczeństwa. Ponadto uwzględniono również amortyzację i koszty finansowania inwestycji spowodowanych bezpośrednio obecnością Ryanaira. Szacowano, że wartość wspomnianych inwestycji wyniesie około [...] mln DM i dotyczyły one głównie ogólnego wyposażenia portu lotniczego.
- (444) Niemcy stwierdziły, że wynoszące [...] mln DM koszty inwestycji w nowy terminal pasażerski nie były spowodowane obecnością Ryanaira. W tym kontekście Niemcy wyjaśniły, że do czasu wybudowania nowego terminalu port lotniczy nie dysponował odpowiednim terminalem pasażerskim. W związku z tym zdaniem Niemiec budowa nowego terminalu stanowiła warunek wstępny dla strategii rozbudowy portu lotniczego w celu dostosowania do zaplanowanego przepływu pasażerów. Ponadto port lotniczy zrealizował szereg inwestycji również w kontekście strategii FFHG zwiększania transportu towarowego, które nie były spowodowane obecnością konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego. Ponieważ koszty te zostałyby poniesione niezależnie od obecności Ryanaira w porcie lotniczym, zdaniem Niemiec nie było potrzeby uwzględniania tych kosztów w obliczeniu rentowności przyrostowej.
- (445) Po pierwsze, Komisja zauważa, że zgodnie z biznesplanem FFHG na 1999 r. z dnia 16 listopada 1998 r. budowa nowego terminalu pasażerskiego już się rozpoczęła (tj. przed negocjacją jakiegokolwiek umowy z Ryanairem).
- (446) Po drugie, z autentycznych biznesplanów *ex ante* przedstawionych przez Niemcy wynika, że budowa terminalu i innych środków infrastrukturalnych stanowiła element przebudowy byłej bazy wojskowej USA na sprawnie działający cywilny port lotniczy (przy czym dalszym celem była rozbudowa portu lotniczego jako środka służącego do lepszego połączenia regionu) i nie ograniczała się do umowy z Ryanairem z 1999 r.
- (447) Uwzględniając powyższe uwagi, Komisja uznaje, że przeprowadzone przez FFHG obliczenie *ex ante* opierało się na realistycznych założeniach oraz że słusznie nie uwzględniono w nich kosztów infrastruktury. Ponadto pomimo że w obliczeniu rentowności *ex ante* nie uwzględniono całego okresu, na podstawie wyliczenia ustalono, że od pierwszego roku obowiązywania umowa z Ryanairem z 1999 r. zapewni pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego.

Druga ocena rentowności umowy z Ryanairem z 1999 r. przeprowadzona przez FFHG

- (448) Drugą ocenę rentowności *ex ante* umowy z Ryanairem z 1999 r. obejmującą okres 1999–2003 przeprowadzono w kontekście rozmów rady nadzorczej FFHG dotyczących pozyskania nowych klientów (Ryanair) ⁽¹⁰⁶⁾, której podsumowanie zawarto w tabeli 25. Komisja zauważa, że ocena opiera się również na obliczeniu rentowności przyrostowej oraz zasadach opisanych w motywach 442–444. Chociaż ocena opiera się na prognozach większej liczby pasażerów niż w poprzednim obliczeniu, również te prognozy zostały potwierdzone przez faktyczne zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym (zob. tabela 1).

Tabela 25

Ocena rentowności przyrostowej umowy z Ryanairem z 1999 r. w latach 1999–2003

[...]

Źródło: Sprawozdanie w sprawie opłat lotniskowych – port lotniczy Frankfurt-Hahn, 1999 r., i ocena Komisji

- (449) Chociaż w przeprowadzonej przez FFHG i przedłożonej przez Niemcy analizie *ex ante* nie zdyskontowano przyszłych płatności w stosunku do dnia, w którym przedmiotowa umowa została zawarta, oczywistym jest, iż oczekiwano, że umowa ta będzie opłacalna. Komisja uznaje, że założenie to było realistyczne, biorąc pod uwagę warunki rynkowe panujące w chwili zawarcia umowy z Ryanairem z 1999 r. Prognozy ruchu, będące głównym czynnikiem stymulującym przychody z działalności lotniczej, opierały się na ostrożnych założeniach i zostały

⁽¹⁰⁶⁾ Sprawozdanie w sprawie opłat lotniskowych – port lotniczy Frankfurt-Hahn, 1999 r.

potwierdzone przez faktyczne zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym. Ponadto oczekiwano, że w latach 2000–2003 powstałe koszty przyrostowe pozostaną bez zmian, ponieważ spodziewano się jedynie niewielkiego wzrostu częstotliwości połączeń oferowanych przez Ryanaira. Również prognozy przychodów z działalności pozalotniczej opierały się na realistycznych założeniach, ponieważ oczekiwano, że każdy pasażer wyda w porcie lotniczym około [...] EUR.

- (450) Komisja zauważa, że uwzględniając wszystkie koszty i przychody przyrostowe wynikające z działalności Ryanaira w porcie lotniczym, zarząd FFHG przewidywał, że umowa z Ryanairem z 1999 r. nie tylko pokryje wszystkie koszty przyrostowe, lecz w okresie jej obowiązywania wniesie pozytywny wkład w rentowność portu lotniczego Frankfurt-Hahn, którego wartość bieżąca netto będzie wynosiła [...] mln DM (stopa dyskontowa = [...] %). Biorąc pod uwagę pozytywny wkład, oczekiwano, że w okresie obowiązywania umowy z Ryanairem z 1999 r. zwiększy się również rentowność ogólnej działalności gospodarczej portu lotniczego Frankfurt-Hahn
- (451) Pomimo że do spełnienia warunków określonych w teście prywatnego inwestora wystarczy wykazać, że przewidywany przychód wygenerowany w wyniku umowy z portem lotniczym był wystarczający do pokrycia przewidywanych kosztów przyrostowych, Komisja przeprowadziła również analizę wrażliwości, w której w obliczeniu rentowności uwzględniono koszty amortyzacji nowego terminalu pasażerskiego (zob. tabela 26).

Tabela 26

Ocena rentowności przyrostowej umowy z Ryanairem z 1999 r. w latach 1999-2003 (z uwzględnieniem rocznej amortyzacji nowego terminalu pasażerskiego o wartości [...] DM ⁽¹⁰⁷⁾)

[...]

Źródło: Sprawozdanie w sprawie opłat lotniskowych – port lotniczy Frankfurt-Hahn, 1999 r., i ocena Komisji

- (452) Nawet uwzględniając pełne koszty amortyzacji nowego terminalu pasażerskiego można by raczej oczekiwać, że umowa z Ryanairem z 1999 r. przyczyni się do wygenerowania dodatniej wartości bieżącej netto wynoszącej około [...] mln DM (stopa dyskontowa = [...] %).

Ocena rentowności umowy z Ryanairem z 1999 r. przeprowadzona przez spółkę Oxera

- (453) Ponadto również Ryanair przekazał ocenę rentowności przeprowadzoną przez spółkę Oxera na podstawie informacji dostępnych w chwili zawarcia umowy z Ryanairem z 1999 r. otrzymanych od portu lotniczego i Ryanaira. Wyniki tego obliczenia podsumowano w tabeli 16. Z oceny przeprowadzonej przez spółkę Oxera wynika, że można oczekiwać, iż umowa z Ryanairem z 1999 r. spowoduje wzrost wartości bieżącej netto w odniesieniu do portu lotniczego.
- (454) Ponadto na podstawie dostępnych informacji Komisja uznaje za przekonujący argument Niemiec, że zdolność wygenerowania dodatkowego ruchu poprzez umowy z Ryanairem umożliwiła FFHG pozyskanie klientów posiadających potencjał rozwojowy, poprawę ogólnego wykorzystania portu lotniczego oraz zmniejszenie strat w ujęciu ogólnym.

Wniosek

- (455) Po przeanalizowaniu umowy oraz oczekiwań FFHG w chwili zawarcia umowy z Ryanairem z 1999 r. Komisja jest przekonana, że umowa przyczyniła się do zwiększenia rentowności portu lotniczego Frankfurt-Hahn w tym sensie, że oczekiwane przychody przyrostowe przewyższyły oczekiwane koszty przyrostowe. Ponieważ umowa była więc zgodna z testem prywatnego inwestora, nie przyniosła ona korzyści przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair.

⁽¹⁰⁷⁾ Koszty inwestycyjne nowego terminalu wynoszące [...] mln DM/przewidywane ekonomiczne wykorzystanie terminalu na przestrzeni 20 lat = amortyzacja w wysokości [...] DM rocznie.

- (456) Ponieważ nie zostało spełnione jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że umowa z Ryanair z 1999 r. zawarta przez port lotniczy Frankfurt-Hahn i przedsiębiorstwo Ryanair nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.2.3. ŚRODEK 8: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2001 R.

- (457) Komisja zauważa, że tabela opłat lotniskowych z 2001 r. weszła w życie w dniu 1 października 2001 r. W tym czasie Ryanair był głównym przedsiębiorstwem lotniczym prowadzącym działalność w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn, ponieważ Volare i Air Polonia rozpoczęły działalność w porcie lotniczym dopiero w 2003 r., a Wizzair i Iceland Express dopiero w 2005 r.
- (458) Tabela opłat lotniskowych z 2001 r. miała zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych korzystających z portu lotniczego Frankfurt-Hahn i zapewniała zmienne i stałe wsparcie marketingowe dla nowych przedsiębiorstw lotniczych, nowych połączeń, a także zwiększonej liczby pasażerów.
- (459) Tabela opłat lotniskowych z 2001 r. została wprowadzona w celu zwiększenia konkurencyjności portu lotniczego Frankfurt-Hahn oraz w celu wsparcia strategii rozwoju portu lotniczego w tym czasie.
- (460) W tym kontekście Niemcy utrzymywały, że za pośrednictwem tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. nie przyznano żadnej korzyści i zgodziły się z Komisją, że wyniki testu prywatnego inwestora dla umowy z Ryanair z 2002 r., która opiera się na tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. i którą wprowadzono dodatkowe wsparcie marketingowe, mogą służyć jako punkt odniesienia (zob. sekcja 8.2.4).
- (461) Komisja zgadza się, że umowa z Ryanair z 2002 r. może stanowić punkt odniesienia dla tabeli opłat lotniskowych z 2001 r., w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że w chwili wprowadzenia tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. głównym przedsiębiorstwem lotniczym w porcie lotniczym był Ryanair oraz że opłaty uzgodnione w umowie z Ryanair z 2002 r. odpowiadają opłatom ustanowionym w tabeli opłat z 2001 r.

Wniosek

- (462) Biorąc pod uwagę obliczenie rentowności przyrostowej przeprowadzone w kontekście umowy z Ryanair z 2002 r., która opierała się na tabeli opłat lotniskowych z 2001 r., Komisja stwierdza, że również wprowadzenie tabeli opłat lotniskowych z 2001 r. było zgodne z testem prywatnego inwestora, ponieważ z punktu widzenia *ex ante* w sposób przyrostowy przyczyniło się do zwiększenia rentowności portu lotniczego.
- (463) Ponieważ nie zostało spełnione co najmniej jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że tabela opłat lotniskowych z 2001 r. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

8.2.4. ŚRODEK 9: UMOWA Z RYANAIREM Z 2002 R.

- (464) Umowa z Ryanair z 1999 r. została zastąpiona umową z Ryanair z 2002 r., która zaczęła obowiązywać dnia 14 lutego 2002 r. Umowa z Ryanair z 2002 r. została zawarta na okres [...] lat (czyli do [...]). Ryanair ma możliwość przedłużenia umowy na podobnych warunkach do dnia [...].
- (465) Przed podjęciem decyzji w sprawie umowy z Ryanair z 2002 r. w dniu 21 maja 2001 r. FFHG przeprowadził szacunkową ocenę rentowności (zob. tabela 27).

Tabela 27

Ocena rentowności umowy z Ryanair'em z 2002 r.

Obrót w przeliczeniu na lot (132,30 pasażerów w przeliczeniu na lot)	Jednostka	Kwota w przeliczeniu na lot	Koszty/obróty w DM w przeliczeniu na lot
Przychody z biletów	Lot	[...]	[...]
Opłata pasażerska (wsparcie marketingowe poniżej 3,52 DM) ⁽¹⁾	Pasażer	[...]	[...]
opłata za zapewnienie bezpieczeństwa	Pasażer	[...]	[...]
Paliwo	m ³	[...]	[...]
Obrót sektora pozalotniczego (rok bazowy – 2000 r.)	Pasażer	[...]	[...]
Postój	Pasażer	[...]	[...]
Łączny obrót w przeliczeniu na lot			[...]
Koszty zmienne w przeliczeniu na lot			
Płace			
OPS	Godziny	[...]	[...]
Obsługa ramp	Godziny	[...]	[...]
Urządzenia do odprawy ⁽²⁾			
— całkowite koszty operacyjne zaopatrzenia	Lot	[...]	[...]
— jeden pojazd naprowadzający „Follow me”	Lot	[...]	[...]
— jeden pojazd do przewozu bagażu	Lot	[...]	[...]
— jeden wóz asenizacyjny	Lot	[...]	[...]
— jedna wodniarka	Lot	[...]	[...]
— jedno naziemne źródło zasilania	Lot	[...]	[...]
— jeden ciągnik handlingowy	Lot	[...]	[...]
Odprawa celna pasażerów i bagażu			
— odprawa celna pasażerów (kwota ryczałtowa z tytułu odprawy)	Lot	[...]	[...]
— odprawa celna bagażu (kwota ryczałtowa)	Lot	[...]	[...]
— kontrola pasażera	Pasażer	[...]	[...]
Łączne koszty zmienne w przeliczeniu na lot			[...]
Deckungsbeitrag I w przeliczeniu na lot			[...]
Deckungsbeitrag I rocznie ⁽³⁾			[...]
Wsparcie związane z nową trasą ⁽⁴⁾			[...]

Obrót w przeliczeniu na lot (132,30 pasażerów w przeliczeniu na lot)	Jednostka	Kwota w przeliczeniu na lot	Koszty/obróty w DM w przeliczeniu na lot
Amortyzacja inwestycji spowodowanych obecnością Ryanaira ⁽⁵⁾			[...]
Koszty finansowania wspomnianych wcześniej inwestycji (stopa procentowa: 5 %)			[...]
Stopniowy wpływ na zyski w ujęciu rocznym			[...]

(¹) FFHG oparł swoje oczekiwania dotyczące przychodu z opłat pasażerskich na założeniu, że port lotniczy HHN stanie się bazą dla trzech statków powietrznych Ryanaira, co było powodem obniżenia opłaty pasażerskiej o wsparcie marketingowe w wysokości [...] EUR w przeliczeniu na pasażera.

(²) Koszty odpowiadają cenie wynajmu, jaką trzeba zapłacić za korzystanie z urządzeń do odprawy, powiększonej o koszty operacyjne materiałów („koszty operacyjne zaopatrzenia”).

(³) Na podstawie [...] lotów rocznie.

(⁴) FFHG założył, że Ryanair uruchomi trzy nowe trasy, za które wnieśli opłatę w wysokości [...] DM.

(⁵) Amortyzacja dotyczy rozbudowy terminalu pasażerskiego, która wymaga inwestycji o wartości [...] EUR ([...] EUR oraz [...] EUR z tytułu oczekiwanego dodatkowego popytu) oraz kosztów finansowania. Wspomniane koszty inwestycji zostały rozbite zgodnie z udziałem Ryanaira w ruchu pasażerskim w HHN, który wynosił [...] %. Okres amortyzacji: [...] lat. Pomimo tego, że pierwotnych kosztów inwestycji terminalu nie uznano za spowodowane obecnością Ryanaira, w obliczeniu FFHG wzięto pod uwagę oczekiwane dodatkowe koszty inwestycji na potrzeby terminalu.

Źródło: Sprawozdanie PwC z 2006 r., s. 34 i przeprowadzona przez FFHG ocena rentowności umowy z Ryanairem z 2002 r. z dnia 21 maja 2001 r.

- (466) Choć w przeprowadzonej przez FFHG i przedłożonej przez Niemcy ocenie rentowności nie uwzględniono prognozy na cały okres objęty umową z Ryanairem z 2002 r., oczywiście było, że oczekiwano, iż umowa z Ryanairem z 2002 r. będzie opłacalna od pierwszego roku działalności Ryanaira. Pomimo tego, że w normalnych okolicznościach prywatny inwestor przeprowadziłby obliczenie obejmujące cały okres obowiązywania umowy, z powodu tego, że oczekiwano, iż umowa wygeneruje pozytywny wkład od pierwszego roku jej obowiązywania – nawet jeżeli liczba pasażerów i oczekiwane przychody pozostałyby stabilne (choć w rzeczywistości oczekiwano ich wzrostu) – w obecnym przypadku przedsiębiorstwo FFHG mogłoby zasadnie oczekiwać, że umowa będzie miała ogólny pozytywny wkład w jego rentowność (zob. motyw 471).
- (467) Zgodnie z umową z Ryanairem z 2002 r. przychody przyrostowe uwzględnione we wspomnianej ocenie rentowności obejmują przychody z działalności lotniczej i inne przychody z działalności pozalotniczej, a także przychody ze sprzedaży produktów bezcłowych oraz sprzedaży produktów innego rodzaju. Najważniejszym czynnikiem decydującym o wartości przewidywanych przychodów był oczekiwany przepływ pasażerów. W odniesieniu do prognozy liczby pasażerów FFHG oczekiwał, że w 2002 r. obsłuży około 392 137 pasażerów Ryanaira ⁽¹⁰⁸⁾. Prognoza ruchu lotniczego została nawet przekroczona przez faktyczne zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym (zob. tabela 1).
- (468) Nawet jeżeli, jak twierdzi Lufthansa, w ocenie rentowności FFHG zaniżona zostałaby wartość wsparcia związanego z nową trasą, większe wsparcie marketingowe zostałoby zrównoważone większymi przychodami z działalności lotniczej i pozalotniczej z powodu większej liczby pasażerów.
- (469) Uwzględnione koszty przyrostowe obejmują koszty obsługi naziemnej prowadzonej przez zewnętrzne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej, koszty dodatkowego personelu, który miał zostać zatrudniony, koszty marketingu, opracowania nowej trasy i kontroli bezpieczeństwa. Ponadto uwzględniono również amortyzację i koszty finansowania inwestycji spowodowanych bezpośrednio obecnością Ryanaira. Szacowano, że wartość wspomnianych inwestycji wyniesie około [...] mln DM i dotyczą one głównie rozbudowy terminalu pasażerskiego. Pomimo że nie uznano, iż budowa terminalu była spowodowana obecnością Ryanaira, w obliczeniu FFHG wzięto pod uwagę oczekiwane dodatkowe koszty inwestycji na potrzeby terminalu.
- (470) Choć w przedłożonej przez Niemcy ocenie rentowności FFHG nie obniżono przyszłych płatności do dnia, w którym została zawarta umowa z Ryanairem z 2002 r., oczywistym jest, iż oczekiwano, że umowa ta będzie opłacalna. Komisja zauważa, że założenie leżące u podstaw obliczenia *ex ante* było realistyczne, biorąc pod uwagę warunki rynkowe panujące w chwili przeprowadzenia obliczenia. W szczególności oczekiwany ruch pasażerski został nawet przekroczony przez faktyczne zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym (zob. tabela 1) i przyniósł większe przychody z działalności lotniczej i pozalotniczej.

⁽¹⁰⁸⁾ Prognoza opierała się na następujących obliczeniach: [...] lotów w 2002 r. * [...] pasażerów na lot = 392 137 pasażerów Ryanaira. Założenie opierało się na około [...] lotach obsługiwanych przez Ryanair każdego dnia.

- (471) Komisja zauważa, że uwzględniając wszystkie koszty i przychody przyrostowe wynikające z działalności Ryanaira w porcie lotniczym, zarząd FFHG oczekiwał, że w okresie obowiązywania umowy z Ryanairem z 2002 r. umowa ta będzie miała pozytywny wkład w rentowność portu lotniczego Frankfurt-Hahn, którego wartość bieżąca netto będzie wynosiła co najmniej [...] mln DM (stopa dyskontowa = [...] %) ⁽¹⁰⁹⁾. Komisja zauważa, że, biorąc pod uwagę faktyczne zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn, wartość bieżąca netto obliczona na podstawie umowy z Ryanairem z 2002 r. wydaje się zaniżyć faktyczną rentowność przyrostową tej umowy.
- (472) Ponadto, biorąc pod uwagę, że oczekiwano, iż umowa z Ryanairem z 2002 r. (nie tylko obejmie wszystkie koszty przyrostowe, lecz również) pozytywnie wpłynie na rentowność FFHG, oczekiwano również, że w okresie obowiązywania umowy z Ryanairem z 2002 r. ogólna działalność gospodarcza portu lotniczego Frankfurt-Hahn stanie się bardziej rentowna.

Ocena rentowności umowy z Ryanairem z 2002 r. przeprowadzona przez spółkę Oxera

- (473) Ponadto Ryanair również przekazał ocenę rentowności przeprowadzoną przez spółkę Oxera na podstawie informacji dostępnych w chwili zawarcia umowy z Ryanairem z 2002 r. (otrzymanych od portu lotniczego i Ryanaira). Wyniki tego obliczenia podsumowano w tabeli 17. Na podstawie testu prywatnego inwestora przeprowadzonego przez przedsiębiorstwo Oxera w odniesieniu do umowy z Ryanairem z 2002 r. Komisja przeprowadziła analizę wrażliwości w odniesieniu do przychodów z działalności pozalotniczej uwzględnionej w ocenie.
- (474) Nawet jeżeli w celu przeprowadzenia oceny wrażliwości zakładanych przychodów z działalności pozalotniczej przychody z działalności pozalotniczej zostałyby pomniejszone średnio o 20 %, wartość bieżąca netto umowy z Ryanairem z 2002 r. wynosiłaby [...] mln EUR, pozostawiając wszystkie inne założenia na stałym poziomie (zob. tabela 28).

Tabela 28

Dostosowana ocena rentowności umowy z Ryanairem z 2002 r. przeprowadzona przez spółkę Oxera (zmniejszenie przychodów z działalności pozalotniczej o 20 %)

[...]

Wniosek

- (475) Po przeanalizowaniu oceny rentowności umowy z Ryanairem z 2002 r. przeprowadzonej przez Oxera oraz oczekiwań FFHG w chwili zawarcia tej umowy Komisja jest przekonana, że można w uzasadniony sposób uznać, iż przedmiotowa umowa przyczyniła się do zwiększenia rentowności portu lotniczego Frankfurt-Hahn (uwzględniając panujące wówczas warunki rynkowe) w taki sposób, że oczekiwane przychody przyrostowe przewyższyły oczekiwane koszty przyrostowe. Ponieważ w związku z tym umowa z Ryanairem z 2002 r. była zgodna z testem prywatnego inwestora, nie przyniosła ona korzyści przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair.
- (476) Ponieważ nie zostało spełnione jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że umowa z Ryanairem z 2002 r. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.2.5. ŚRODEK 10: UMOWA Z RYANAIREM Z 2005 R.

- (477) W dniu 4 listopada 2005 r. uzgodniono zmianę umowy z Ryanairem z 2002 r., „Umowa między Ryanairem a Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – Dostawa statku powietrznego nr 6–18 – lata 2005–2012” (Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 – year 2005 to year 2012). Dnia 18 listopada 2005 r. rada nadzorcza FFHG zatwierdziła zawarcie umowy z Ryanairem z 2005 r. Umowa z Ryanairem z 2005 r. obowiązuje do [...] r.

⁽¹⁰⁹⁾ Ocena rentowności na podstawie wpływu umowy z Ryanairem z 2002 r. na zyski w 2002 r.: [...]

- (478) Niemcy stwierdzili również, że umowa z Ryanaiem z 2005 r. jest zgodna z testem prywatnego inwestora. Na poparcie tej tezy Niemcy przedstawili test prywatnego inwestora przeprowadzony przez PwC. W teście prywatnego inwestora przeprowadzonym przez PwC porównano dwa scenariusze w celu określenia stopniowego wpływu umowy z Ryanaiem z 2005 r.: (i) biznesplan *ex ante* FFHG z udziałem Ryanaira i (ii) scenariusz alternatywny uwzględniający biznesplan *ex ante* FFHG bez udziału Ryanaira. Przyrostowy przepływ pieniężny oblicza się jako różnicę między dwoma scenariuszami (których zestawienie zawarto w tabeli 29).

Tabela 29

Test prywatnego inwestora dotyczący umowy z Ryanaiem z 2005 r.

[...]

Źródło: Sprawozdanie PwC z 2006 r., s. 88 i 89

- (479) Komisja uważa, że w przyrostowym przepływie pieniężnym określonym jako różnica między dwoma scenariuszami uwzględniono wszystkie koszty i przychody przyrostowe spowodowane obecnością Ryanaira w porcie lotniczym. Ponadto Komisja jest zdania, że w obliczeniu rentowności uwzględniono również inwestycje spowodowane obecnością Ryanaira w porcie lotniczym. Zgodnie z uzupełniającym testem prywatnego inwestora przeprowadzonym przez PwC w następstwie decyzji o wszczęciu postępowania z 2008 r. Ryanairowi można przypisać łączną kwotę w wysokości [...] mln EUR, podczas gdy pozostała kwota w wysokości [...] mln EUR dotyczy rozwoju infrastruktury portu lotniczego związanej z transportem towarowym (mianowicie łącznie [...] mln EUR).
- (480) Komisja zauważa, że uwzględniając wszystkie koszty i przychody przyrostowe wynikające z działalności Ryanaira w porcie lotniczym, zarząd FFHG oczekiwał, że w okresie obowiązywania umowy z Ryanaiem z 2005 r. umowa ta wniesie pozytywny wkład w rentowność portu lotniczego Frankfurt-Hahn, którego wartość bieżąca netto będzie wynosiła co najmniej [...] mln EUR (stopa dyskontowa = [...] %) ⁽¹¹⁰⁾.
- (481) W tym kontekście Komisja zauważa, że biorąc pod uwagę panujące warunki rynkowe oraz znaczny rozwój tanich przewoźników, jaki nastąpił od 2000 r., założenia leżące u podstaw biznesplanu *ex ante* wydają się być realistyczne. Jednocześnie, biorąc pod uwagę długoterminową perspektywę planowania faktycznych zmian liczby pasażerów w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn, wartość bieżąca netto obliczona na podstawie stopy dyskontowej wynoszącej [...] % może nieodpowiednio uwzględniać zagrożenia mogące mieć potencjalny wpływ na założenia leżące u podstawy wyliczenia.
- (482) W związku z tym Komisja przeprowadziła ocenę wrażliwości stopy dyskontowej (zob. tabela 30). Stosując stopę dyskontową w wysokości [...] %, wartość bieżąca netto nadal wynosi [...] mln EUR. Ponadto, nawet w przypadku uznania, że stopa dyskontowa w wysokości [...] % nadal nie byłaby wystarczająca, aby zapobiec wystąpieniu jakiegokolwiek niepewności dotyczącej długoterminowych prognoz liczby pasażerów, należy wziąć pod uwagę, że oczekiwano, iż umowa przyczyni się do zwiększenia rentowności FFHG począwszy od pierwszego roku jej obowiązywania, oraz że, biorąc pod uwagę ogólną zmianę sytuacji na rynku, FFHG wydawało się nie mieć żadnego powodu, aby oczekiwać spadku w kolejnych latach.

Tabela 30

Test prywatnego inwestora umowy z Ryanaiem z 2005 r. – ocena wrażliwości stopy dyskontowej

[...]

⁽¹¹⁰⁾ Komisja dowiedziała się, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat również zawarł umowy marketingowe z Ryanaiem. Umowy te nie zostały jednak uwzględnione w środkach, w odniesieniu do których Komisja wszczęła w 2008 r. formalne postępowanie wyjaśniające, i w związku z tym nie uwzględniono ich w analizie zawartej w niniejszej decyzji, która pozostaje bez uszczerbku dla przyszłych działań, jakie Komisja może zechcieć podjąć w odniesieniu do tych umów.

Wniosek

- (483) Biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę rentowności przyrostowej, Komisja stwierdza, że umowa z Ryanaiem z 2005 r. była zgodna z testem prywatnego inwestora, ponieważ z perspektywy *ex ante* i uwzględniając panujące warunki rynkowe, w sposób przyrostowy przyczyniła się ona do zwiększenia rentowności operatora portu lotniczego. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że decyzja FFHG o zawarciu umowy z Ryanaiem z 2005 r. nie przyniosła przedsiębiorstwu lotniczemu żadnej korzyści gospodarczej, jakiej nie uzyskałoby ono w normalnych warunkach rynkowych.
- (484) Ponieważ nie zostało spełnione jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że umowa z Ryanaiem z 2005 r. zawarta przez port lotniczy Frankfurt-Hahn i przedsiębiorstwo Ryanair nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu ⁽¹¹⁾.

8.2.6. ŚRODEK 11: TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH Z 2006 R.

- (485) Tabela opłat lotniskowych z 2006 r. weszła w życie w dniu 1 czerwca 2006 r. i zastąpiła tabelę opłat lotniskowych z 2001 r. Opiera się ona jednak na tych samych zasadach, co tabela opłat lotniskowych z 2001 r. Zmiany w stosunku do tabeli opłat z 2001 r. dotyczą opłat za start i lądowanie, opłat pasażerskich oraz wsparcia marketingowego na rzecz otwierania nowych tras i wygenerowanej wielkości ruchu w zależności od liczby wszystkich pasażerów (pasażerów odlatujących i przylatujących transportowanych przez przedsiębiorstwo lotnicze).
- (486) Niemcy utrzymywały, że Ryanairowi nie przyznano żadnej korzyści w wyniku wprowadzenia tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. Po pierwsze, Niemcy uzasadniły różne opłaty pasażerskie w ten sposób, że ustanowiono je w celu wytworzenia środka zachęty dla innych tanich przewoźników, pokrywając jednocześnie koszty operacyjne portu lotniczego. Niemcy utrzymywały, że obniżenie opłat w zależności od wielkości ruchu pasażerskiego stanowi powszechną praktykę w krajowych i międzynarodowych portach lotniczych. Ponieważ próg uprawniający do otrzymania rabatu był bardzo niski, a mianowicie 100 000 pasażerów na rok, te rabaty były dostępne również dla mniejszych przedsiębiorstw lotniczych.
- (487) Na poparcie powyższego Niemcy przedstawiły ocenę rentowności *ex ante*, w której porównano scenariusz uwzględniający wprowadzenie tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. ze scenariuszem nieuwzględniającym wprowadzenia tej tabeli opłat, której zestawienie zawarto w tabeli 31. Komisja uznaje, że uwzględniając panujące warunki rynkowe i faktyczne wyniki operacyjne FFHG w tym czasie, obliczenie rentowności opierało się na realistycznych założeniach.

Tabela 31

Ocena rentowności tabeli opłat lotniskowych z 2006 r.

W tysiącach EUR	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją z uwzględnieniem tabeli opłat lotniskowych z 2006 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją bez uwzględnienia tabeli opłat lotniskowych z 2006 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyrostowy wpływ tabeli opłat lotniskowych z 2006 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Sprawozdanie PwC, 2006, s. 57

⁽¹¹⁾ Komisja dowiedziała się, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat zawarł umowy marketingowe z Ryanaiem. Umowy te nie zostały jednak uwzględnione w środkach, w odniesieniu do których Komisja wszczęła w 2008 r. formalne postępowanie wyjaśniające, i w związku z tym nie uwzględniono ich w analizie zawartej w niniejszej decyzji, która pozostaje bez uszczerbku dla przyszłych działań, jakie Komisja może zechcieć podjąć w odniesieniu do tych umów.

- (488) Jak stwierdzono w sekcji 8.2.1, ustalenia dokonane między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie dokonywania ustaleń z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tych ustaleń w okresie ich obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych.
- (489) Ponadto aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programu zachęt. Podobnie należy uwzględnić wszystkie przewidywane koszty przyrostowe ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami ponoszone w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych. Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.
- (490) W odniesieniu do oceny rentowności przeprowadzonej przez FFHG przed wprowadzeniem tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. Komisja uznaje, że uwzględnione zostały wszystkie koszty przyrostowe i przychody spowodowane wprowadzeniem tej tabeli opłat oraz że opierały się one na zasadnych założeniach uwzględniających panujące warunki rynkowe i faktyczne wyniki FFHG. Czas obowiązywania tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. nie był ograniczony, w związku z tym wystarczało, aby operator portu lotniczego obliczył ogólną rentowność tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. w kilku następnych latach. Ponadto przedsiębiorstwo FFHG mogło w dowolnej chwili zmienić tabelę opłat lotniskowych, gdyby zostało udowodnione, że wygenerowane przychody nie wystarczały do pokrycia kosztów przyrostowych powstałych w wyniku działalności przedsiębiorstw lotniczych korzystających z tej tabeli opłat. Ponadto, ponieważ Ryanair zawarł indywidualną umowę, tabela opłat nie miała zastosowania do głównego przedsiębiorstwa lotniczego (którego udział w przewozach pasażerskich wynosił 90 %), lecz została zastosowana do pozostałych przedsiębiorstw lotniczych, których udział w przewozach pasażerskich wynosił około 10 %. W związku z tym koszty przyrostowe tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. były bardzo ograniczone i FFHG przewidywał, że będzie w stanie lepiej wykorzystać swoje środki.
- (491) Chociaż w przeprowadzonej przez FFHG i przedłożonej przez Niemcy analizie *ex ante* nie obniżono przyszłych płatności do dnia, w którym wprowadzono w życie tabelę opłat lotniskowych z 2006 r., oczywiste jest, że oczekiwano, iż tabela opłat będzie przynosić zyski od pierwszego roku jej obowiązywania.
- (492) Ponadto, biorąc pod uwagę wysokie koszty stałe i bardzo ograniczone koszty przyrostowe związane ze świadczeniem usług w ramach tabeli opłat lotniskowych z 2006 r., prognozy te nie były wrażliwe na założenia dotyczące zmian w ruchu pasażerskim w ujęciu ogólnym.

Wniosek

- (493) Biorąc pod uwagę przeprowadzone obliczenie rentowności przyrostowej, Komisja stwierdza, że wprowadzenie tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. było zgodne z testem prywatnego inwestora, ponieważ z punktu widzenia *ex ante* w sposób przyrostowy przyczyniło się do zwiększenia rentowności portu lotniczego. W szczególności wszystkie koszty portu lotniczego powstałe w wyniku wprowadzenia tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. zostały pokryte przez przychody (zarówno z działalności lotniczej, jak i pozalotniczej) powstałe w wyniku wprowadzenia tej tabeli opłat przy rozsądnej marży zysku. Ponadto zasadnie oczekiwano, że koszty, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym umowom z konkretnymi przedsiębiorstwami lotniczymi, zostaną przekroczone przez przychody, które można przypisać obecności tych przedsiębiorstw lotniczych (zob. sekcja 8.2.5). W związku z tym można zasadnie oczekiwać, że tabela opłat lotniskowych z 2006 r. (biorąc pod uwagę warunki rynkowe panujące w czasie jej wprowadzenia) w dłuższej perspektywie przyczyni się do zwiększenia ogólnej rentowności portu lotniczego.
- (494) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że wprowadzenie tabeli opłat lotniskowych z 2006 r. nie przyniosło przedsiębiorstwom lotniczym korzyści gospodarczej, jakiej nie uzyskiwałyby w normalnych warunkach rynkowych. Ponadto tabela była dostępna dla wszystkich potencjalnych użytkowników portu lotniczego na równych i niedyskryminujących warunkach. W związku z tym tabela opłat lotniskowych z 2006 r. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

9. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (495) 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.
- (496) Ponieważ środki 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 12 zostały już przekazane do dyspozycji FFHG lub przyznane nieodwołalnie wraz z upoważnieniem FFHG do otrzymania odpowiednich funduszy, Komisja uznaje, że Niemcy nie zastosowały się do zakazu określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu ⁽¹¹²⁾.

10. OCENA PRAWNA – ZGODNOŚĆ POMOCY

10.1. ZASTOSOWANIE WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2005 R. I 2014 R.

- (497) 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. W szczególności art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu stanowi: „pomoc przeznaczona na ułatwianie 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.
- (498) 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.
- (499) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja uznaje, że zawiadomienie Komisji w sprawie określenia zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem ⁽¹¹³⁾ ma zastosowanie do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych. W tym względzie, jeżeli niezgodną z prawem pomoc inwestycyjną przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r., Komisja stosuje zasady zgodności, które obowiązywały w momencie przyznania niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej. Zatem w odniesieniu do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r. Komisja stosuje zasady określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽¹¹⁴⁾
- (500) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja jest również zdania, że w odniesieniu do spraw dotyczących pomocy operacyjnej niezgodnej z prawem, którą przyznano portom lotniczym przed dniem 4 kwietnia 2014 r., nie należy stosować przepisów zawiadomienia Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem. Komisja będzie zamiast tego stosować zasady określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej na rzecz portów lotniczych (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem), nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. i przed rozpoczęciem okresu przejściowego ⁽¹¹⁵⁾.
- (501) Komisja stwierdziła już w motywie 496, że środki będące przedmiotem oceny stanowią niezgodną z prawem pomoc państwa przyznaną przed dniem 4 kwietnia 2014 r.

10.2. ROZRÓŻNIENIE POMOCY INWESTYCYJNEJ I POMOCY OPERACYJNEJ

- (502) W świetle przepisów zawartych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., o których mowa w motywach 499 i 500, Komisja musi ustalić, czy środki objęte postępowaniem stanowią niezgodną z prawem pomoc inwestycyjną czy operacyjną.
- (503) Zgodnie z pkt 25 lit. r) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc inwestycyjna „oznacza pomoc na sfinansowanie aktywów trwałych, a w szczególności na pokrycie niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału”. Ponadto zgodnie z tym przepisem pomoc inwestycyjna może oznaczać zarówno kwotę pomocy wypłaconą z góry (tj. na pokrycie ponoszonych z góry kosztów inwestycji), jak i pomoc w formie okresowych rat (na pokrycie kosztów kapitału w postaci rocznej amortyzacji i kosztów finansowania).

⁽¹¹²⁾ Sprawa T-109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. II-127.

⁽¹¹³⁾ Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22.

⁽¹¹⁴⁾ Pkt 173 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹¹⁵⁾ Pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (504) Pomoc operacyjna z kolei oznacza pokrywanie wszystkich lub części kosztów operacyjnych portu lotniczego i oznacza „koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym takie kategorie kosztów, jak koszty związane z personelem, zakontraktowanymi usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej”⁽¹¹⁶⁾.
- (505) W świetle tych definicji można uznać, że podwyższenie kapitału i dotacje bezpośrednie, które były związane z projektami inwestycyjnymi, stanowią pomoc inwestycyjną na rzecz FFHG.
- (506) Natomiast część corocznych przeniesień strat, które były wykorzystywane na pokrycie rocznych strat z działalności operacyjnej⁽¹¹⁷⁾ FFHG, po odliczeniu kosztów uwzględnionych we wskaźniku wyniku finansowym przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją, objęta zakresem polityki publicznej, jak wskazano w sekcji 8.1.4.1, stanowi pomoc operacyjną na rzecz FFHG.
- (507) Ponadto ta część corocznych przeniesień strat, które pokrywały straty FFHG, które nie były jeszcze włączone do wyniku finansowego przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją (czyli roczna kwota odpisana, koszty finansowania itp.), minus koszty wchodzące w zakres polityki publicznej, ustalone w 8.1.4.1, stanowi pomoc inwestycyjną.
- (508) Jak wyjaśniono wcześniej, we wszystkich sprawach pod uwagę wzięte zostanie wyłącznie wsparcie udzielone po wydaniu wyroku w sprawie Aéroports de Paris z dnia 12 grudnia 2000 r.

10.3. ZGODNOŚĆ POMOCY INWESTYCYJNEJ Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM NA PODSTAWIE WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2005 R.

- (509) Zgodnie z pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Komisja musi stwierdzić, czy zostały spełnione następujące warunki kumulacyjne:
- budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.);
 - infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
 - infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
 - dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący; oraz
 - stopień wpływu na rozwój wymiany handlowej nie jest sprzeczny z interesem Unii.
- (510) Dodatkowo pomoc państwa na rzecz portów lotniczych, jak każdy inny środek pomocy państwa, musi mieć efekt zachęty oraz musi być niezbędna i współmierna w odniesieniu do zamierzonego uzasadnionego celu, aby była zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (511) Niemcy stwierdziły, że pomoc inwestycyjna na rzecz FFHG spełnia wszystkie kryteria zgodności zawarte w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- Przyczynianie się pomocy do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania**
- (512) Pomoc inwestycyjna na rzecz FFHG miała na celu sfinansowanie dalszego przekształcenia byłej amerykańskiej bazy wojskowej w cywilny port lotniczy i znaczny rozwój infrastruktury portu lotniczego. Środki te w znaczący sposób przyczyniły się do rozwoju regionalnego i poprawy łączności regionu Hunsrück, do utworzenia nowych miejsc pracy na obszarze, który znalazł się w trudniejszej sytuacji ekonomicznej z powodu zamknięcia amerykańskiej bazy wojskowej, oraz do zmniejszenia zbytniego zagęszczenia ruchu w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem.

⁽¹¹⁶⁾ Pkt 25 lit. v) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹¹⁷⁾ Wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją („EBITDA”).

- (513) Jak wskazały Niemcy, region Hunsrück jest otoczony wieloma obszarami (takimi jak powiat Birkenfeld) uznanymi za regiony wymagające wsparcia w ramach „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur”. Istotnie, w badanym okresie powiat Birkenfeld był przynajmniej częściowo uznawany za region, którego produkt krajowy brutto (PKB) jest niższy od średniej unijnej ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) Komisja uznaje, że rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn znacznie przyczynił się również do utworzenia nowych miejsc pracy w regionie Hunsrück. Jak wykazały Niemcy, biorąc pod uwagę wszystkie elementy działalności portu lotniczego, w 2012 r. port lotniczy Frankfurt-Hahn stworzył w regionie Hunsrück 3 063 miejsc pracy, z czego 74 % stanowiły stanowiska w pełnym wymiarze czasu pracy, a 90 % tych pracowników również mieszka w tym regionie.
- (515) Ponadto rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn wywołał również pozytywny pośredni, wtórny i katalizujący wpływ na tworzenie miejsc pracy w regionie, a także ogólnie na rozwój regionalny przez rosnącą liczbę działalności gospodarczych i turystycznych. Zgodnie z przedstawionymi przez Niemcy informacjami port lotniczy Frankfurt-Hahn znacznie przyczynia się do rozwoju turystyki przyjazdowej (~33 % pasażerów, co odpowiada około 1 mln pasażerów w 2005 r.) i wyjazdowej (~67 % pasażerów) w kraju związkowym Nadrenia-Palatynat. Jak wskazały Niemcy, 88 % przylatujących pasażerów zatrzymuje w regionie na co najmniej jedną noc i w 2005 r. wygenerowali oni około 5,7 mln noclegów. Ponieważ 88 % przybywających turystów z Frankfurt-Hahn zatrzymuje się na co najmniej jedną noc, a ponad 80 % z nich zostaje nawet na dwa do dziesięciu dni, generują oni łączny obrót o wartości około 133,7 mln EUR rocznie. Ponadto turystyka przyjazdowa wygenerowała około 11 000 miejsc pracy w Nadrenii-Palatynacie.
- (516) Analizowane inwestycje objęte pomocą również pomogły w poprawie dostępności obszaru. Powielanie nieren-townych portów lotniczych (czy tworzenie dodatkowej niewykorzystanej przepustowości) nie sprzyja jednak osiągnięciu celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania. W tym przypadku Komisja jest zdania, że pomoc inwestycyjna nie doprowadziła do takiego powielenia, które zmniejszyłoby średnioterminowe perspektywy eksploatacji istniejącej infrastruktury w innych sąsiadujących portach lotniczych. Istotnie, w odległości 100 km lub 60 minut jazdy od portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie znajdują się żadne inne porty lotnicze. Portami lotniczymi położonymi najbliżej portu lotniczego Frankfurt-Hahn są Frankfurt nad Menem, który znajduje się w odległości 115 km lub 1 godziny 15 minut jazdy samochodem, oraz port lotniczy Luksemburg, który jest oddalony o 1 godzinę i 30 minut jazdy (111 km).
- (517) Port lotniczy Frankfurt nad Menem jest międzynarodowym węzłem lotniczym obsługującym szereg różnych tras i jest on obsługiwany przede wszystkim przez przewoźników sieciowych oferujących loty przesiadkowe, natomiast port lotniczy Frankfurt-Hahn obsługuje tanie loty bezpośrednie. Ruch w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem stale wzrasta od 2000 r.: z 49,4 mln pasażerów w 2000 r. do w przybliżeniu 58 mln w 2012 r. W tym okresie wpływ na wzrost miały jednak problemy związane ze zbytnim zagęszczeniem ruchu i ograniczeniami przepustowości. Jak wskazały Niemcy, limity przepustowości portu lotniczego Frankfurt nad Menem były stale przekraczane. W związku z tym według Niemiec, w szczególności w świetle koncesji na prowadzenie działalności przez całą dobę, port lotniczy Frankfurt-Hahn odgrywał ważną rolę w zapewnieniu dodatkowej przepustowości w celu zmniejszenia zbytniego zagęszczenia ruchu w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem. W praktyce do 2009 r. spółka Fraport była udziałowcem większościowym FFHG, operatorem portu lotniczego Frankfurt-Hahn (2,7 mln pasażerów w 2013 r., około 4 mln pasażerów w okresie szczytowym w 2007 r.) i operatorem portu lotniczego Frankfurt nad Menem (58 mln pasażerów i 2,1 mln ładunku) i w związku z tym realizowała strategię dywersyfikacji.
- (518) Port lotniczy Luksemburg, który jest portem lotniczym znajdującym się najbliżej portu Frankfurt-Hahn, lecz jednak położonym w odległości około 111 km lub 1 godziny 30 minut jazdy samochodem, w 2008 r. obsłużył około 1,7 mln pasażerów, a w 2013 r. odnotował gwałtowny wzrost do 2,2 mln pasażerów. Mimo że port lotniczy Luksemburg jest nieznacznie mniejszy od portu lotniczego Frankfurt-Hahn pod względem przepływu pasażerów, jego działalność w zakresie przewozów towarowych jest znacznie większa – w 2013 r. port obsłużył 674 000 ton ładunku. Port lotniczy Luksemburg oferuje różnorodne loty regularne do stolic europejskich i loty czarterowe do miejsc wypoczynkowych. Taki wybór miejsc docelowych w znacznym stopniu odpowiada potrzebom pracowników instytucji finansowych i międzynarodowych zlokalizowanych w Luksemburgu.
- (519) Port lotniczy Saarbrücken jest położony w odległości około 128 km od portu lotniczego Frankfurt-Hahn, co przekłada się na ponad 2 godziny jazdy samochodem. Ponadto port lotniczy Frankfurt-Hahn jest obsługiwany głównie przez tanich przewoźników (Ryanair) i transport towarowy stanowi stosunkowo istotny element jego modelu biznesowego, natomiast port lotniczy Saarbrücken oferuje głównie krajowe loty regularne i tylko w ograniczonym zakresie lotniczy transport towarowy.

⁽¹¹⁸⁾ Decyzja Komisji z dnia 8 listopada 2006 r. w sprawie pomocy państwa N459/2006 – Niemcy – Wytuczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013 – Krajowa mapa pomocy regionalnej: Niemcy (Dz.U. C 295 z 5.12.2006, s. 6).

- (520) W odniesieniu do portu lotniczego Zweibrücken Niemcy podkreśliły, że wynosząca 127 km odległość od portu lotniczego Frankfurt-Hahn przekłada się na czas podróży wynoszący 1 godzinę i 27 minut jazdy samochodem lub około 4 godzin jazdy pociągiem. Ponadto Niemcy stwierdziły, że analizując pasażerski i towarowy ruch lotniczy w latach 2005–2012, nie można zauważyć żadnego związku między portami lotniczymi w zakresie substytucji.
- (521) Komisja zauważa, że działalność portu lotniczego Frankfurt-Hahn i portu lotniczego Zweibrücken w pewnym stopniu się pokrywa, ponieważ port lotniczy Zweibrücken również zajmuje się obsługą lotniczego transportu towarowego, a trasy obsługiwane przez port lotniczy Zweibrücken są przede wszystkim obsługiwane przez ruch czarterowy. W tym zakresie Komisja zauważa, że transport towarowy jest zwykle bardziej mobilny niż przewóz osób⁽¹¹⁹⁾. Zasadniczo przyjmuje się, że promień obszaru ciężenia towarowych portów lotniczych wynosi co najmniej około 200 km i dwie godziny jazdy. Z uwag przedstawicieli branży wynika, że zasadniczo dla spedytorów akceptowany byłby czas przewozu towarów samochodem ciężarowym wynoszący do 12 godzin⁽¹²⁰⁾. Ponadto ruch czarterowy również jest zasadniczo mniej wrażliwy na czas podróży i czas podróży wynoszący do 2 godzin jazdy samochodem może być do zaakceptowania.
- (522) Jednocześnie należy zauważyć, że przed wejściem na rynek portu lotniczego Zweibrücken w 2006 r. port lotniczy Frankfurt-Hahn był już portem lotniczym o ugruntowanej pozycji, obsługującym ponad 3 mln pasażerów i przekazującym 1 23 000 ton ładunku. Uwzględniając historyczny rozwój obu portów lotniczych, ich położenie geograficzne i niewykorzystaną dostępną przepustowość portu lotniczego Frankfurt-Hahn w momencie, w którym port lotniczy Zweibrücken wszedł na rynek operacji zarobkowego transportu lotniczego w 2006 r., Komisja stwierdza, że to raczej otwarcie portu lotniczego Zweibrücken stanowiło zbędne powielenie infrastruktury.
- (523) W związku z tym Komisja stwierdza, że inwestycje w port lotniczy Frankfurt-Hahn nie stanowią powielenia istniejącej nierentownej infrastruktury. Przeciwnie, port lotniczy Frankfurt-Hahn odgrywa istotną rolę w odciążaniu portu lotniczego Frankfurt nad Menem, nie ograniczając przy tym planów rozwoju portu lotniczego Frankfurt nad Menem. Istniało faktyczne ryzyko, że w przypadku braku inwestycji w port lotniczy Frankfurt-Hahn region nie byłby w wystarczającym stopniu obsługiwany, biorąc pod uwagę jego potrzeby w zakresie transportu.
- (524) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 512–523 Komisja stwierdza zatem, że pomoc inwestycyjna ukierunkowana na budowę i użytkowanie infrastruktury portu lotniczego Frankfurt-Hahn odpowiada jasno określonej celowi stanowiącemu przedmiot wspólnego zainteresowania, mianowicie regionalnemu rozwojowi gospodarczemu, utworzeniu miejsc pracy i poprawie dostępności regionu.

b) Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu

- (525) Według Niemiec inwestycje były dokonywane stosownie do potrzeb (i w związku z tym były proporcjonalne), a wybudowana infrastruktura była niezbędna, aby port lotniczy mógł zapewnić łączność i rozwój regionu oraz odciążać port lotniczy Frankfurt nad Menem.
- (526) W oparciu o informacje otrzymane od Niemiec Komisja zgadza się, że sfinansowane inwestycje były niezbędne i współmierne z punktu widzenia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania. Co więcej, bez tych inwestycji przekształcenie byłej bazy USA w pełni funkcjonujący cywilny port lotniczy byłoby niemożliwe. W celu dalszego rozwoju cywilnych operacji lotniczych należało przeprowadzić budowę infrastruktury pasażerskiej i towarowej oraz płyt postojowych, a także modernizację dróg kołowania. Wybudowana infrastruktura była zatem niezbędna, aby port lotniczy był w stanie zapewnić łączność i rozwój w regionie.
- (527) Ponadto projekt w zakresie infrastruktury został podjęty wyłącznie w zakresie, jaki był konieczny do osiągnięcia wyznaczonych celów: chociaż infrastrukturę budowano na potrzeby maksymalnego przepływu pasażerów w wysokości około 4–5 mln osób oraz 500 000 ton ładunku, statystyki w zakresie ruchu przedstawione w tabelach 1 i 2 świadczą o tym, że przepływ pasażerów stopniowo wzrastał aż do 2007 r., osiągając rekordową liczbę 4 mln pasażerów (po czym w 2013 r. nastąpił spadek do 2,7 mln z powodów określonych w motywie 532), oraz że w 2011 r. wielkość przewozów towarowych wzrosła do ponad 500 000 ton ładunku. Oznacza to, że oczekiwany popyt na przewozy lotnicze w dużym stopniu odpowiadał rzeczywistemu popytowi oraz że inwestycje były niewspółmierne duże.

⁽¹¹⁹⁾ Na przykład port lotniczy Lipsk/Halle konkurował z portem lotniczym Vatry (Francja) o ustanowienie europejskiej bazy DHL. Zob. wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 93.

⁽¹²⁰⁾ Odpowiedź portu lotniczego Liège na konsultacje społeczne dotyczące wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (528) Chociaż ważne jest uniknięcie powielania przez inwestycję istniejącej nierentownej infrastruktury, w omawianym przypadku nie ma to miejsca. Jak wyjaśniono już w motywach 516–523, w odległości 100 km i 60 minut jazdy nie znajdują się żadne inne porty lotnicze, a efekty powielenia nie występują, nawet jeżeli weźmie się pod uwagę większy obszar ciężenia. Najbliższym portem lotniczym jest port lotniczy Frankfurt nad Menem, który port lotniczy Frankfurt-Hahn miał odciążać.
- (529) W świetle powyższych rozważań Komisja uważa, że ten warunek zgodności jest spełniony.

c) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

- (530) Niemcy poinformowały, że przed podjęciem decyzji o dalszej rozbudowie infrastruktury portu lotniczego, eksperci zewnętrzni przeprowadzili badania przewidywanego ruchu lotniskowego, aby zidentyfikować potencjał ruchu dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn.
- (531) Z przedstawionych informacji wynika, że w tamtym czasie eksperci zewnętrzni przewidywali znaczny wzrost z 0,3 mln pasażerów w 2000 r. do 3,8 mln pasażerów do 2010 r. (zob. rys. 2, rys. 3 i Figure 4). Jeżeli chodzi o zmiany dotyczące transportu towarowego, eksperci przewidywali wzrost ze 151 000 ton w 2001 r. do 386 000 ton w 2010 r. (zob. Figure 5), a także rozwój działalności w zakresie przewozów towarowych w latach 2006–2010 wynikający z przekierowania lotów transportowych z portu lotniczego Frankfurt nad Menem z powodu zakazu prowadzenia działalności gospodarczej w nocy. Przewidywania te mogły jednak zostać spełnione wyłącznie w przypadku podjęcia inwestycji w planowanym zakresie.
- (532) Komisja zauważa, że wspomniane prognozy ruchu (zob. motyw 531) zostały potwierdzone przez faktyczne zmiany w ruchu pasażerskim w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn (zob. tabele 1 i 2). W 2007 r. port lotniczy Frankfurt-Hahn obsłużył około 4 mln pasażerów. Po okresie znacznego wzrostu w ostatnich latach na ruch lotniczy w Niemczech i w Unii negatywnie wpłynął kryzys gospodarczy i finansowy, który miał miejsce na przełomie 2008 i 2009 r., który doprowadził do spadku pasażerskich przewozów lotniczych w Niemczech w 2009 r. Na zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn dodatkowo wpłynęło wprowadzenie w Niemczech pogłównego podatku lotniskowego w 2011 r. Obecnie port lotniczy Frankfurt-Hahn obsługuje około 2,7 mln pasażerów rocznie. Jeżeli chodzi o transport towarowy, w 2011 r. port lotniczy Frankfurt-Hahn obsłużył 565 000 ton ładunku. Z powodu upadłości jednego z klientów portu lotniczego w 2013 r. w porcie lotniczym obsłużono zaledwie 447 000 ton ładunku.
- (533) Na tej podstawie można zatem stwierdzić, że port lotniczy Frankfurt-Hahn obecnie w znacznym stopniu wykorzystuje większość swojej przepustowości i że średniookresowe perspektywy w odniesieniu do wykorzystywania przepustowości są zadowalające.

d) Równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury

- (534) Dostęp do portu lotniczego otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników infrastruktury na równych i niedyskryminujących warunkach. Co więcej, tabela opłat lotniskowych stosowana w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn jest podana do publicznej wiadomości i dostępna dla wszystkich potencjalnych i obecnych użytkowników portu lotniczego w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wszelkie różnice w wysokości opłat lotniskowych faktycznie uiszczanych za korzystanie z infrastruktury opierały się na uzasadnionym z handlowego punktu widzenia zróżnicowaniu ⁽¹²¹⁾.
- (535) Komisja uznaje zatem, że ten warunek jest spełniony.

e) Wpływ na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem

- (536) Zgodnie z pkt 39 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. kategoria portu lotniczego może pełnić rolę „wskaznika” pozwalającego określić stopień, w jakim porty lotnicze wzajemnie ze sobą konkurują, a co za tym idzie również zakres, w jakim publiczne finansowanie przyznane na rzecz portu lotniczego może zakłócać konkurencję.

⁽¹²¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.21211 – Niemcy – Frankfurt-Hahn i Ryanair, dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

- (537) W standardowym obszarze ciężenia portu lotniczego Frankfurt-Hahn (w odległości 1 godziny jazdy samochodem lub 100 km) nie znajdują się żadne inne porty lotnicze będące przedmiotem wykorzystania gospodarczego. Nawet jeżeli weźmie się pod uwagę większy obszar ciężenia, Komisja uznaje, że pomoc nie powoduje nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi.
- (538) Jeżeli chodzi o port lotniczy Frankfurt nad Menem (najbliższy port lotniczy oddalony o około 115 km i 1 godzinę 15 minut jazdy), inwestycje w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn nie wywoływały negatywnych efektów substytucji. Zanim Fraport zaczął obsługiwać port lotniczy Frankfurt-Hahn, był już w rzeczywistości operatorem portu lotniczego Frankfurt nad Menem, ale mimo to inwestował w port lotniczy Frankfurt-Hahn w celu odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem, ponieważ według prognoz przepustowość węzła lotniczego miała w przyszłości ulec przeciążeniu. W szczególności zakaz nocnych lotów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem był jednym z głównych czynników, które trzeba było uwzględnić, ponieważ port lotniczy Frankfurt-Hahn posiadał koncesję na prowadzenie działalności przez całą dobę.
- (539) Chociaż w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn odnotowano znaczny wzrost w latach 2000–2007, tabele 1 i 2 pokazują, że w porównaniu z portem lotniczym Frankfurt nad Menem udział w ruchu lotniczym pozostał bardzo ograniczony. W latach 2000–2003 w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem odnotowano stały wzrost liczby pasażerów – z 48 mln w 2000 r. do 54,2 mln w 2007 r. W związku z kryzysem gospodarczym w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem odnotowano nieznaczny spadek do 50,9 mln w 2009 r., po czym nastąpił gwałtowny wzrost do 58 mln. W odniesieniu do przewozów towarów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem odnotowano stały wzrost z 1,6 mln do 2,2 mln ton w 2013 r.
- (540) Jeżeli chodzi o inne porty lotnicze, Komisja wyjaśniła już, że inwestycje w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn nie miały żadnego istotnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi⁽¹²²⁾. Odnosi się to również do portu lotniczego Zweibrücken, zważywszy, że to raczej ten drugi port stanowi niepotrzebne powielenie infrastruktury (a zatem byłby odpowiedzialny za ewentualny zakłócający wpływ na konkurencję).
- (541) Co więcej, w przeciwieństwie do portów lotniczych Frankfurt nad Menem i Luksemburg port lotniczy Frankfurt-Hahn nie jest obsługiwany połączeniem kolejowym. Ogólnie nie można oczekiwać żadnego efektu substytucji w odniesieniu do transportu kolejowego.
- (542) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 536–541 Komisja uznaje, że ewentualne nadmierne negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi są ograniczone do minimum.

f) Efekt zachęty, konieczność i proporcjonalność

- (543) Komisja musi ustalić, czy pomoc państwa przyznana na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn zmieniła zachowanie beneficjenta w taki sposób, że podjął on działania przyczyniające się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, a których (i) nie podjąłby bez tej pomocy bądź (ii) podjąłby w bardziej ograniczonym zakresie lub w inny sposób. Dodatkowo pomoc uznaje się za proporcjonalną jedynie wtedy, gdy takiego samego wyniku nie można by osiągnąć przy mniejszej pomocy i mniejszym zakłóceniu konkurencji. Oznacza to, że kwota i intensywność pomocy muszą zostać ograniczone do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.
- (544) Według informacji przedłożonych przez Niemcy bez pomocy nie udałoby się zrealizować przedmiotowej inwestycji. Niemcy stwierdziły, że pomoc była konieczna, ponieważ stanowiła rekompensatę jedynie kosztów finansowania i mniejsza kwota doprowadziłaby do niższych poziomów inwestycji.
- (545) Co więcej, zgodnie z wynikami finansowymi podsumowanymi w tabelach 3 i 4 port lotniczy wciąż przynosi straty i nie jest w stanie sfinansować swoich kosztów inwestycji. W związku z tym można stwierdzić, że pomoc była konieczna do zrealizowania inwestycji w celu odciążenia infrastruktury portu lotniczego oraz spełnienia obowiązujących wymogów dotyczących nowoczesnej infrastruktury portów lotniczych. Bez pomocy port lotniczy Frankfurt-Hahn nie byłby w stanie zaspokoić spodziewanego popytu przedsiębiorstw lotniczych i pasażerów, a także spedytorów, a poziom działalności gospodarczej portu lotniczego zostałby ograniczony.

⁽¹²²⁾ Ponadto w odniesieniu do portów lotniczych Frankfurt nad Menem i Luksemburg Komisja zauważa, że segment podróży służbowych ma znaczny udział w rynku w tych portach lotniczych, natomiast w przypadku portu lotniczego Frankfurt-Hahn stanowi on jedynie stosunkowo ograniczony udział.

- (546) Należy zauważyć również, że wsparcie publiczne zostało udzielone w okresie, gdy spółka FFHG realizowała bardzo znaczące inwestycje infrastrukturalne (o wartości przekraczającej 220 mln EUR w latach 2001–2012). Wynika z tego, że pomoc inwestycyjna obejmuje jedynie ułamek całkowitych kosztów inwestycji.
- (547) Komisja uznaje zatem, że przedmiotowy środek pomocy wywoływał efekt zachęty i że kwota pomocy była ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą, w związku z czym była proporcjonalna.

Wniosek

- (548) W związku z powyższym Komisja uznaje, że pomoc inwestycyjna przyznana na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, ponieważ spełnia warunki zgodności określone w pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

10.4. ZGODNOŚĆ POMOCY OPERACYJNEJ Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM NA PODSTAWIE WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2014 R.

- (549) W sekcji 5.1 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. określono kryteria, na podstawie których Komisja oceni zgodność pomocy operacyjnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Zgodnie z pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja zastosuje wspomniane kryteria do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej, w tym do spraw dotyczących zgłoszeń oczekujących na rozpatrzenie i niezgłoszonej pomocy niezgodnej z prawem.
- (550) Zgodnie z pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. niezgodną z prawem pomoc operacyjną przyznaną przed datą publikacji wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli są spełnione następujące warunki kumulacyjne:
- przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania*: warunek ten jest spełniony między innymi, jeżeli pomoc zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami lub pobudza rozwój regionalny ⁽¹²³⁾;
 - potrzeba interwencji państwa*: pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie może zapewnić samoistne działanie rynku ⁽¹²⁴⁾;
 - istnienie efektu zachęty*: warunek ten jest spełniony, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej, uwzględniając ewentualne istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu, prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu ⁽¹²⁵⁾;
 - proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)*: aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą ⁽¹²⁶⁾;
 - uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej* ⁽¹²⁷⁾.

a) **Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania**

- (551) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. a) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., aby dać portom lotniczym czas na przystosowanie się do nowej rzeczywistości rynkowej oraz aby uniknąć wszelkich zakłóceń ruchu lotniczego i zakłóceń łączności z regionami, pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych będzie uznawana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli pomoc: (i) zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych; (ii) przeciwdziała zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub (iii) pociąga za sobą rozwój danego regionu.

⁽¹²³⁾ Pkt 137, 113 i 114 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹²⁴⁾ Pkt 137 i 116 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹²⁵⁾ Pkt 137 i 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹²⁶⁾ Pkt 137 i 125 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹²⁷⁾ Pkt 137 i 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (552) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 512 i 519 Komisja uznaje, że nieprzerwane funkcjonowanie portu lotniczego Frankfurt-Hahn zwiększyło mobilność obywateli Unii i łączność z regionami poprzez ustanowienie punktu dostępu dla lotów wewnątrzunijnych w regionie Hunsrück. Ponadto dalsza działalność portu lotniczego pociągała za sobą rozwój regionu Hunsrück i tworzenie nowych miejsc pracy. Co więcej, działalność i rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn służyły również odciążeniu portu lotniczego Frankfurt nad Menem.
- (553) Komisja uznaje zatem, że przedmiotowy środek odpowiada jasno określonymu celowi stanowiącemu przedmiot wspólnego zainteresowania.

b) *Potrzeba interwencji państwa*

- (554) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. b) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., aby stwierdzić, czy pomoc państwa skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, konieczne jest określenie problemu, który należy rozwiązać. W tym względzie jakkolwiek pomoc państwa udzielaną portowi lotniczemu należy stosować w sytuacji, w której taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie można zapewnić samoistnie działaniem rynku.
- (555) Komisja zauważa, że port lotniczy Frankfurt-Hahn jest regionalnym portem lotniczym obsługującym około 2,7 mln pasażerów rocznie, który w okresie objętym postępowaniem odnotował znaczny wzrost liczby pasażerów (zob. tabela 1). Ma on wysokie stałe koszty operacyjne i w obecnie panujących warunkach rynkowych nie jest w stanie pokryć własnych kosztów operacyjnych. Występuje zatem potrzeba interwencji państwa (zob. pkt 89 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.).

c) *Adekwatność środków pomocy*

- (556) Zgodnie z sekcją 5.1.2. c) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. każdy środek pomocy udzielany portowi lotniczemu musi stanowić instrument polityki właściwy do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania. Państwo członkowskie musi zatem wykazać, że niemożliwe byłoby osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.
- (557) Według Niemiec przedmiotowe środki pomocy są właściwe do osiągnięcia zamierzonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, którego osiągnięcie nie byłoby możliwe przy zastosowaniu innego instrumentu polityki w mniejszym stopniu zakłócającej konkurencję.
- (558) W niniejszym przypadku kwota pomocy odpowiadała niepokrytym stratom z działalności operacyjnej (zob. tabela 4), które zostały faktycznie poniesione, i była ograniczona do niezbędnego minimum, ponieważ udzielono jej jedynie w zakresie faktycznie poniesionych strat z działalności operacyjnej. Żaden inny środek z zakresu polityki nie pozwoliłby przedmiotowemu portowi lotniczemu na kontynuowanie działalności. Rekompensata strat jest zatem ograniczona do minimum i nie przynosi żadnych zysków.
- (559) W związku z motywami 557 i 558 Komisja uznaje, że przedmiotowe środki były adekwatne do realizacji założonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

d) *Istnienie efektu zachęty*

- (560) Zgodnie z sekcją 5.1.2. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc operacyjna ma efekt zachęty, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu. W tej ocenie należy uwzględnić istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu w porcie lotniczym.
- (561) Brak pomocy miałby znaczny wpływ na skalę działań w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn i skala ta uległaby zmniejszeniu, co w rezultacie doprowadziłoby do opuszczenia rynku przez port lotniczy ze względu na niepokryte straty z działalności operacyjnej.
- (562) Komisja uznaje zatem, że przedmiotowe środki pomocy miały efekt zachęty.

e) **Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)**

- (563) Zgodnie z sekcją 5.1.2. e) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.
- (564) W tym przypadku kwota pomocy została ograniczona do zakresu niepokrytych strat z działalności operacyjnej, ponieważ rekompensowała ona jedynie faktycznie poniesione koszty.
- (565) W związku z tym Komisja uznaje, że kwota pomocy operacyjnej była w tym przypadku proporcjonalna i ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.

f) **Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi**

- (566) Zgodnie z sekcją 5.1.2 lit. f) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., oceniając zgodność pomocy operacyjnej ze wspólnym rynkiem, bierze się pod uwagę zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową.
- (567) W standardowym obszarze ciężenia portu lotniczego Frankfurt-Hahn (w odległości 1 godziny jazdy samochodem lub 100 km) nie znajdują się żadne porty lotnicze będące przedmiotem wykorzystania gospodarczego. Nawet gdyby wspomniany standardowy obszar ciężenia miał zostać rozszerzony na inne porty lotnicze znajdujące się w pobliżu portu lotniczego Frankfurt-Hahn, jak wskazano w motywach 537 i 541, nie wystąpiłyby żadne nadmierne negatywne skutki dla konkurencji między portami lotniczymi znajdującymi się w pobliżu portu lotniczego Frankfurt-Hahn (tj. portami lotniczymi Frankfurt nad Menem, Luksemburg i Saarbrücken).
- (568) W świetle powyższego Komisja uznaje, że ewentualne nadmierne negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi związane z pomocą operacyjną przyznaną na rzecz FFHG są ograniczone do minimum.

Wniosek

- (569) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 551–568 Komisja uznaje, że przedmiotowe środki są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

11. WNIOSEK

11.1. FINANSOWANIE PORTU LOTNICZEGO

- (570) **Środek 1: umowa o pokrycie strat z 2001 r.:** w świetle ustaleń przedstawionych w motywach 291–302 Komisja uznaje, że w momencie, w którym weszła w życie umowa o pokrycie strat z 2001 r., organy publiczne mogły zgodnie z prawem uznać, że umowa o pokrycie strat dotycząca pokrycia rocznych strat FFHG nie stanowi pomocy państwa.
- (571) **Środek 2: podwyższenie kapitału z 2001 r.:** podwyższenie kapitału z 2001 r. w wysokości 27 mln EUR przez Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (572) **Środek 3: podwyższenie kapitału z 2004 r. i środek 4: umowa o pokryciu strat z 2004 r.:** podwyższenie kapitału z 2004 r. przeprowadzone przez Fraport oraz umowa o pokrycie strat z 2004 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Nawet jeżeli stanowiłyby pomoc państwa, pomoc ta mogłaby zostać uznana za zgodną na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

- (573) Podwyższenie kapitału z 2004 r. przeprowadzone przez kraje związkowe Nadrenia-Palatynat i Hesja na rzecz FFHG stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (574) **Środek 5: rekompensata dla FFHG za zadania objęte zakresem polityki publicznej (kontrola bezpieczeństwa) i środek 6: dotacje bezpośrednie przyznane przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat:** Komisja stwierdza, że publiczne finansowanie przyznane na rzecz FFHG w postaci dotacji bezpośrednich przyznanych po dniu 12 grudnia 2000 r. stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (575) **Środek 12: podwyższenie kapitału:** ponieważ podwyższenie kapitału ma na celu sfinansowanie środków infrastrukturalnych, a zdaniem Niemiec na mocy decyzji udziałowców publicznych o realizacji tych inwestycji FFHG było uprawnione do otrzymania tego finansowania, Komisja stwierdza, że podwyższenie kapitału należy oceniać w kontekście publicznego wsparcia przyznanego FFHG. W związku z powyższym oraz w świetle ustaleń, o których mowa w sekcji 8.1.1, Komisja stwierdza, że FFHG prowadziło działalność gospodarczą, począwszy od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (dnia 12 grudnia 2000 r.), i jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (576) Ponadto zgodnie z ustaleniami, o których mowa w sekcjach 8.1.1, 8.1.3 i 8.1.4, które w równym stopniu mają zastosowanie do tego środka, Komisja uznaje, że zastrzyk kapitałowy stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych, można go przypisać państwu i w związku z tym przynosi selektywną korzyść gospodarczą dla FFHG, która zakłóca konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi lub grozi ich zakłóceniem.
- (577) Ponieważ środki zostały już przekazane do dyspozycji FFHG lub przyznane nieodwołalnie wraz z upoważnieniem FFHG do otrzymania tych funduszy, Komisja uznaje, że Niemcy nie zastosowały się do zakazu określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (578) W świetle motywów 512–545 Komisja uznaje, że pomoc inwestycyjna przyznana na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, ponieważ spełnia warunki zgodności określone w pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (579) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 551–568 Komisja uznaje, że przedmiotowe środki są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

11.2. UMOWY ZAWARTE Z RYANAIREM I TABELA OPŁAT LOTNISKOWYCH

- (580) **Środki 7, 9 i 10: umowy z Ryanair z lat 1999, 2002 i 2005:** po przeanalizowaniu umów oraz informacji dostępnych FFHG w chwili zawarcia tych umów Komisja jest przekonana, że FFHG mogło zasadnie oczekiwać, iż umowy przyczynią się do zwiększenia rentowności portu lotniczego Frankfurt-Hahn w taki sposób, że oczekiwane przychody przyrostowe będą większe od oczekiwanych kosztów przyrostowych. Ponieważ w związku z tym umowy były zgodne z testem prywatnego inwestora, nie przyniosły one korzyści Ryanairowi.
- (581) **Środki 8 i 11: tabele opłat lotniskowych z lat 2001 i 2006:** w świetle przeprowadzonej przez FFHG analizy *ex ante* rentowności Komisja stwierdza, że tabele opłat lotniskowych z 2001 r. i z 2006 r. nie prowadzą do przyznania przedsiębiorstwu lotniczemu korzyści gospodarczej, jakiej nie uzyskałoby ono w normalnych warunkach rynkowych.
- (582) Ponieważ nie zostało spełnione jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że umowy z Ryanair z lat 1999, 2002 i 2005 zawarte przez port lotniczy Frankfurt-Hahn i Ryanair oraz tabele opłat lotniskowych z lat 2001 i 2006 nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (583) Komisja zauważa, że Niemcy zgadzają się na przyjęcie niniejszej decyzji wyłącznie w języku angielskim,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Pomoc państwa, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu wdrożona w latach 2001–2012 przez Niemcy na rzecz *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* poprzez dokonanie podwyższenia kapitału w 2001 r. w wysokości 27 mln EUR, podwyższenia kapitału w 2004 r. w wysokości 22 mln EUR oraz przyznanie dotacji bezpośrednich przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat (w stopniu, w jakim te dotacje nie były związane wyłącznie z działaniami wchodzącymi w zakres polityki publicznej i nie obejmowały inwestycji, o których zadecydowano nieodwołalnie przed dniem 12 grudnia 2000 r.), jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
2. Podwyższenie kapitału z 2004 r. przez *Fraport AG* oraz umowa o pokrycie strat z 2004 r. nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 2

1. Umowa zawarta między *Ryanair* a *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH*, która weszła w życie w dniu 1 kwietnia 1999 r., nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
2. Umowa zawarta między *Ryanair* a *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* z dnia 14 lutego 2002 r. nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
3. Umowa *Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – Delivery of aircraft 6 to 18 – year 2005 to year 2012* z dnia 4 listopada 2005 r. nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 3

Tabele opłat lotniskowych, które weszły w życie w dniu 1 października 2001 r. i w dniu 1 czerwca 2006 r., nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 października 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący
