

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/788

z dnia 1 października 2014 r.

w sprawie pomocy państwa SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) wdrożonej przez Niemcy w odniesieniu do mechanizmów finansowania portu lotniczego Frankfurt-Hahn wdrożonych w latach 2009–2011

(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 6850)

(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) 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 spółki Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („FFHG”), operatora portu lotniczego Frankfurt-Hahn, oraz stosunków finansowych tej spółki ze spółką Ryanair. Formalne postępowanie wyjaśniające zostało zarejestrowane pod numerem sprawy SA.21121 (C 29/08).
- (2) Pismem z dnia 4 marca 2011 r. spółka Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa”) przedstawiła dalsze informacje w odniesieniu do trwającego formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie SA.21121 (C 29/08) dotyczącego zarzutu przyznania nowych środków pomocy państwa na rzecz FFHG.
- (3) Pismem z dnia 18 marca 2011 r. Komisja przekazała te informacje przedłożone przez Lufthansę władzom niemieckim i zwróciła się o udzielenie dalszych informacji na temat tych domniemyanych nowych środków

⁽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 (Traktat). Treść tych dwóch artykułów jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 Traktatu należy rozumieć, w stosownych przypadkach, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W Traktacie wprowadzono również pewne zmiany terminologiczne, takie jak zmiana terminu „Wspólnota” na „Unia” oraz „wspólny rynek” na „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji będzie stosowana terminologia Traktatu.

⁽²⁾ Dz.U. C 216 z 21.7.2012, s. 1.

pomocy państwa. Pismem z dnia 5 kwietnia 2011 r. Niemcy zwróciły się z wnioskiem o przedłużenie terminu przekazania tych informacji do dnia 15 lipca 2011 r. Pismem z dnia 11 kwietnia 2011 r. Komisja przedłużyła wspomniany termin do dnia 18 maja 2011 r. w odniesieniu do niektórych kwestii oraz do dnia 31 maja 2011 r. w odniesieniu do pozostałych kwestii. Niemcy odpowiedziały w pismach z dnia 19 maja 2011 r. i 23 maja 2011 r.

- (4) Udzielone odpowiedzi były jednak niekompletne. W związku z tym pismem z dnia 6 czerwca 2011 r. Komisja wysłała przypomnienie zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ⁽³⁾. Niemcy udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 14 czerwca 2011 r. i 16 czerwca 2011 r.
- (5) 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 z puli 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 w odniesieniu do kredytu udzielonego przez ISB („decyzja o wszczęciu postępowania”). Formalne postępowanie wyjaśniające dotyczące tych aspektów zostało zarejestrowane pod numerem sprawy SA.32833 (11/C).
- (6) Pismem z dnia 22 lipca 2011 r. Niemcy zwróciły się z wnioskiem o przedłużenie terminu udzielenia odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania, którą Komisja zaakceptowała w dniu 26 lipca 2011 r. Dnia 31 sierpnia 2011 r. Komisja otrzymała od Niemiec uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (7) Pismem z dnia 22 grudnia 2011 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o przekazanie dalszych informacji. Pismem z dnia 18 stycznia 2012 r. Niemcy zwróciły się o przedłużenie terminu udzielenia odpowiedzi, na co Komisja wyraziła zgodę tego samego dnia. Pismem z dnia 22 lutego 2012 r. Niemcy odpowiedziały na wezwanie do udzielenia dalszych informacji z dnia 22 grudnia 2011 r.
- (8) W dniu 21 lipca 2012 r. decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących środków objętych postępowaniem w ciągu miesiąca od daty publikacji.
- (9) Pismem z dnia 4 września 2012 r. Komisja otrzymała jedną uwagę od osoby trzeciej, kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Pismem z dnia 7 września 2012 r. Komisja przekazała tę uwagę Niemcom. Niemcy uzyskały możliwość przedstawienia uwag dotyczących wspomnianej uwagi osoby trzeciej w terminie jednego miesiąca. Niemcy nie przedstawiły żadnych uwag.
- (10) Pismem z dnia 10 kwietnia 2013 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o przekazanie dalszych informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w piśmie z dnia 17 czerwca 2013 r.
- (11) Pismem z dnia 25 lutego 2014 r. Komisja poinformowała Niemcy o przyjęciu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ⁽⁵⁾ w dniu 20 lutego 2014 r. oraz o fakcie, iż wytyczne te będą miały zastosowanie do przedmiotowej sprawy od momentu ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a także umożliwiła Niemcom zajęcie stanowiska w odniesieniu do wytycznych i ich zastosowania w terminie 20 dni roboczych od daty ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym*.
- (12) 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. ⁽⁶⁾ oraz wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽⁷⁾.
- (13) 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 ⁽⁸⁾. Uwagi zgłosiły Lufthansa oraz Transport & Environment. Pismem z dnia 21 sierpnia 2014 r. Komisja przekazała te uwagi Niemcom. Pismem z dnia 29 sierpnia 2014 r. Niemcy poinformowały Komisję, że nie mają żadnych uwag.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Zob. przypis 2.

⁽⁵⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

- (14) W pismach z dnia 23 marca 2014 r. i 4 kwietnia 2014 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o przekazanie dalszych informacji. Niemcy odpowiedziały w pismach z dnia 17 kwietnia 2014 r., 24 kwietnia 2014 r. i 9 maja 2014 r.
- (15) W dniu 17 czerwca 2014 r. Niemcy poinformowały Komisję, że w drodze wyjątku zgadzają się na przyjęcie niniejszej decyzji wyłącznie w języku angielskim.

2. KONTEKST POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

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 przekształcenia go w obszar przemysłowy i handlowy. 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. spółka Flughafen Frankfurt/Main GmbH (Fraport) (*) zaczęła angażować się w projekt i ostatecznie przejęła obsługę portu lotniczego.
- (18) Fraport nabył 64,90 % udziałów w spółce Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (FFHG), będącej operatorem portu lotniczego, za cenę [...] ⁽⁹⁾. Termin płatności części ceny nabycia ([...] EUR) przypadał na dzień 31 grudnia 2007 r. i podlegał pewnym warunkom ⁽¹⁰⁾. 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 efektywnie stał się nowym wspólnikiem kraju związkowego Nadrenia-Palatynat.
- (19) Działalności 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 zobowiązał się do zawarcia nowej umowy o pokryciu 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.
- (20) Następnie Holding Hahn i FFHG połączyły się i powstała spółka Flughafen Hahn GmbH. Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat posiadał 26,93 %, a Fraport 73,07 % udziałów nowej spółki. W 2001 r. obaj udziałowcy, Fraport i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat, wnieśli nowy kapitał do FFHG.
- (21) Do dnia 11 czerwca 2001 r. 100 % akcji Fraportu znajdowało się w posiadaniu akcjonariuszy publicznych ⁽¹¹⁾. 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.
- (22) 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 kraj związkowy Hesja przystąpił do FFHG jako trzeci udziałowiec. Fraport posiadał zatem 65 % udziałów, a kraj związkowy Hesja i kraj związkowy Nadrenia-Palatynat posiadały po 17,5 % udziałów. 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.

(*) Informacje poufne.

⁽⁹⁾ W dalszej części niniejszej decyzji termin „Fraport” jest używany zarówno w odniesieniu do „FAG” przez zmianą firmy, jak i do „Fraport AG” po zmianie.

⁽¹⁰⁾ Zgodnie z art. 7 pkt 3 umowy sprzedaży kwota ta może zostać zmniejszona, np. w przypadku gdy koszty ponoszone przez FFHG z tytułu ochrony przed hałasem przekroczą określony pułap.

⁽¹¹⁾ 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.

2.2. Zmiany w przepływie pasażerów i ruchu towarowym oraz pobliskie porty lotnicze

- (23) Przepływ pasażerów w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn wzrósł z 29 289 osób w 1998 r. do 4 mln osób w 2007 r., a następnie zmniejszył się do blisko 2,7 mln osób w 2013 r. (zob. tabela 1). Port lotniczy jest obecnie obsługiwany przez przedsiębiorstwa Ryanair⁽¹²⁾, Wizz Air⁽¹³⁾ i inne przedsiębiorstwa lotnicze. Odsetek pasażerów Ryanaira wynosi 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	3 493 629	[2 794 903–3 493 629]
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]

⁽¹²⁾ Ryanair jest irlandzkim przedsiębiorstwem lotniczym oraz członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Tanich Linii Lotniczych. Model biznesowy tego przedsiębiorstwa jest związany z drugorzędnymi, regionalnymi portami lotniczymi. Obecnie przedsiębiorstwo to obsługuje około 160 połączeń na trasach europejskich. Ryanair posiada jednolitą flotę składającą się ze statków powietrznych Boeing 737-800 z 189 miejscami siedzącymi.

⁽¹³⁾ 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 jest związany z drugorzędnymi, regionalnymi portami lotniczymi. Obecnie przedsiębiorstwo to obsługuje około 150 połączeń na trasach europejskich. Wizz Air posiada jednolitą flotę składającą się ze statków powietrznych Airbus A 320 ze 180 miejscami siedzącymi.

- (24) W porcie lotniczym Frankfurt-Hahn odnotowano również znaczny wzrost lotniczego ruchu towarowego. Lotniczy transport towarowy w porcie lotniczym zwiększył się z 16 020 ton w 1998 r. do 286 416 ton w 2011 r., a następnie ponownie spadł do 152 503 ton w 2013 r. (zob. tabela 2). W 2013 r. w porcie lotniczym obsłużono, z uwzględnieniem również spedytorów, ładunek o całkowitej masie 446 608 ton.

Tabela 2

Rozwój portu lotniczego Frankfurt-Hahn pod względem przewozów towarowych w latach 1998–2010

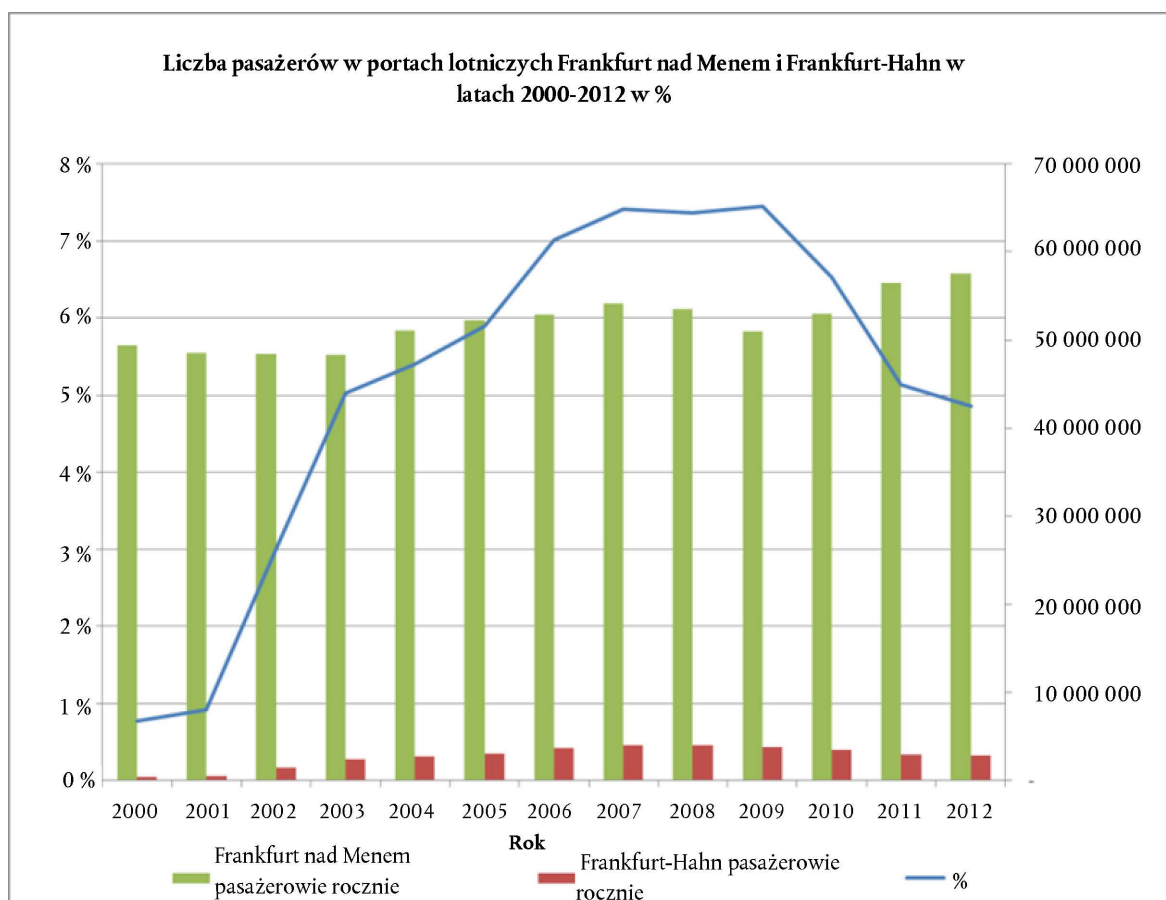
Rok	Całkowita masa ładunku lotniczego w tonach	Całkowita masa ładunku, z uwzględnieniem również spedytorów, w tonach
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	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

- (25) 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 15 minut jazdy samochodem) jest międzynarodowym węzłem lotniczym obsługującym szereg różnych tras, od krótkich do długodystansowych. Jest on obsługiwany przede wszystkim przez przewoźników sieciowych oferujących połączenia przesiadkowe, chociaż zapewnia również połączenia bezpośrednie oraz loty czarterowe. Oprócz ruchu pasażerskiego (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 30 minut jazdy samochodem) jest międzynarodowym węzłem lotniczym obsługującym szereg różnych tras. Oprócz ruchu pasażerskiego (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 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 44 minut jazdy samochodem).

Rysunek 1

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



2.3. Wyniki finansowe portów lotniczych oraz przegląd podjętych inwestycji

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

Tabela 3

Przegląd 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

(27) 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 STANU FAKTYCZNEGO ORAZ PODSTAWY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (28) Decyzja o wszczęciu postępowania dotyczy mechanizmów finansowania wdrożonych w latach 2009–2011 i podniesiono w niej następujące kwestie:
- (i) po pierwsze, czy linia kredytowa przyznana z puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat została zapewniona na warunkach rynkowych i w związku z tym nie stanowiła pomocy państwa, lub jeżeli stanowiła pomoc państwa, to czy taką pomoc państwa można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym;
 - (ii) po drugie, czy kredyty udzielone FFHG przez ISB oraz powiązane gwarancje udzielone FFHG przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat zostały zapewnione na warunkach rynkowych i w związku z tym nie stanowiły pomocy państwa, lub jeżeli stanowiły pomoc państwa, to czy taką pomoc państwa można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

3.1. Linia kredytowa przyznana z puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat

- (29) Od dnia 19 lutego 2009 r. FFHG uczestniczy w puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Celem puli środków pieniężnych jest optymalizacja wykorzystania płynności w ramach różnych podmiotów, fundacji i przedsiębiorstw publicznych tego kraju związkowego.
- (30) Uczestnictwo różnych przedsiębiorstw i fundacji w puli środków pieniężnych jest oparte na protokole ustaleń między danym przedsiębiorstwem/fundacją a Ministerstwem Finansów kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. W przypadku gdy potrzeby związane z utrzymaniem płynności przewyższają środki dostępne w ramach puli środków pieniężnych, niedobór płynności jest finansowany krótkoterminowo na rynku finansowym.
- (31) Bieżąca linia kredytowa przyznana FFHG w puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat wynosi 45 mln EUR. Do dnia 25 marca 2013 r. FFHG wykorzystało 100 % (45 mln EUR) swojej linii kredytowej.

3.2. Refinansowanie kredytów zaciągniętych przez FFHG przez Investitions- und Strukturbank kraju związkowego Nadrenia-Palatynat

- (32) Po tym jak kraj związkowy Nadrenia-Palatynat stał się udziałowcem większościowym FFHG, w 2009 r. kredyty długoterminowe zaciągnięte przez FFHG zostały refinansowane przez ISB. Trzech z tych kredytów, mianowicie kredytów nr 1, 3 i 4 (zob. tabela 5), udzielono po stałym oprocentowaniu na cały okres ich trwania, podczas gdy kredyty 2 i 5 mają zmienne oprocentowanie. W tabeli 5 znajduje się podsumowanie warunków kredytów udzielonych przez ISB.

Tabela 5

Kredyty udzielone FFHG przez ISB

Nr	Bank	Kwota kredytu w mln EUR	Czas trwania	Stopa procentowa	Swap stóp procentowych
1	ISB	18,4	[ok. 8 lat]	[> 3 %; < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[ok. 5 lat]	[< 12]-miesięczny EURIBOR plus [< 1 %]	[...]
3	ISB	2,5	[ok. 2 lat]	[> 3 %; < 4,5 %]	

Nr	Bank	Kwota kredytu w mln EUR	Czas trwania	Stopa procentowa	Swap stóp procentowych
4	ISB	25,9	[ok. 7 lat]	[> 3 %; < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[ok. 3 lat]	[< 12]-miesięczny EURIBOR plus [< 1 %]	[...]

- (33) Spółka FFHG podpisała również dwie umowy dotyczące swapu stóp procentowych z IKB Corporate Lab. Umowy te stanowią zabezpieczenie przed wahaniami zmiennej części oprocentowania kredytów nr 2 i 5 (zob. tabela 5), mianowicie odpowiednio 6-miesięcznego i 3-miesięcznego EURIBOR. Umowy dotyczące swapu podpisano w latach 2004 i 2005 (w odniesieniu do kredytów udzielonych w tamtym czasie, które zastąpiono obecnym finansowaniem).
- (34) Warunki spłaty różnych kredytów udzielonych przez ISB są różne. Kredyty nr 1, 3, 4 i 5 stanowią kredyty amortyzowane, natomiast kredyt nr 2 jest kredytem spłacanym w całości w terminie wymagalności. W tabeli 6 podsumowano warunki spłaty tych kredytów.

Tabela 6

Warunki spłaty kredytów udzielonych przez ISB

Nr	Bank	Kwota kredytu w mln EUR	Warunki spłaty/termin wymagalności
1	ISB	18,4	Spłata w ratach półrocznych należnych w dniach 30 czerwca i 30 grudnia każdego roku, ostatnia rata należna w dniu [...]
2	ISB	20,0	Kredyt ze spłatą jednorazową należną w dniu [...]
3	ISB	2,5	Spłata w ratach półrocznych należnych w dniach 30 kwietnia i 30 października każdego roku, ostatnia rata należna w dniu [...]
4	ISB	25,9	Spłata w ratach półrocznych należnych w dniach 30 czerwca i 30 grudnia każdego roku, ostatnia rata należna w dniu [...]
5	ISB	6,8	Spłata w ratach kwartalnych w wysokości [...]. ostatnia rata należna w dniu [...]

- (35) Wszystkie kredyty są zabezpieczone w 100 % gwarancją udzieloną przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat. Za udzielenie gwarancji FFHG płaci na rzecz gwaranta prowizję w wysokości [od 0,5 % do 1,5 %] rocznie.

3.3. Zgodność ewentualnej pomocy państwa na rzecz FFHG

- (36) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy linia kredytowa przyznana z puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, o której mowa w sekcji 3.1, oraz kredyty i gwarancja, o których mowa w sekcji 3.2, byłyby zgodne z rynkiem wewnętrznym w razie braku spełnienia warunków pomocy operacyjnej wynikających z wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., gdyby stanowiły pomoc państwa.

4. UWAGI OTRZYMANE OD NIEMIEC

- (37) Niemcy zasadniczo utrzymywały, że żaden ze wspomnianych dwóch środków objętych przedmiotowym postępowaniem wyjaśniającym nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ spółka FFHG nie uzyskała żadnej korzyści gospodarczej, uwzględniając wszystkie istotne okoliczności. Niemcy podnosiły, że jeżeli Komisja ewentualnie stwierdzi, iż te środki stanowią pomoc w rozumieniu Traktatu, wówczas pomoc ta powinna zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.1. Szczególna sytuacja portu lotniczego Frankfurt-Hahn w 2009 r.

- (38) Niemcy były zdania, że przy ocenie przedmiotowych środków finansowych należy uwzględnić szczególną sytuację portu lotniczego i kontekst tych środków. W tym względzie Niemcy odniosły się do następujących trzech okoliczności.
- (39) Po pierwsze, mając na uwadze kontekst środków, Niemcy zwróciły uwagę, że spółka FFHG większość swoich inwestycji zarówno w trakcie przekształcania wojskowego portu lotniczego w komercyjny port lotniczy, jak i po tym przekształceniu finansowała za pomocą kredytów. Według Niemiec spółka FFHG miała zatem wiele długoterminowych zobowiązań finansowych w przeciwieństwie do innych portów lotniczych.
- (40) Po drugie, Niemcy podnosiły, że refinansowanie kredytów FFHG było nieuniknione, ponieważ Fraport sprzedał swoje udziały krajowi związkowemu Nadrenia-Palatynat z dniem 1 stycznia 2009 r. Przed sprzedażą w umowie o pokrycie strat (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) zobowiązano Fraport do zapewnienia finansowania zobowiązań długoterminowych FFHG i do pokrycia ewentualnych strat tej spółki. Niemcy wyjaśniły ponadto, że po nabyciu udziałów przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat umowa o pokrycie strat została rozwiązana, zatem refinansowanie zobowiązań FFHG było konieczne. Zdaniem Niemiec podejmując te środki, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat miał na celu jedynie utrzymanie sytuacji finansowej FFHG.
- (41) Po trzecie, Niemcy podkreśliły w szczególności fakt, że prywatne przedsiębiorstwo udzieliłoby FFHG finansowania na takich samych warunkach jak kraj związkowy Nadrenia-Palatynat i że warunki te są zgodne z zasadą prywatnego kredytodawcy. Niemcy podniosły, że Komisja musi uwzględnić transakcje handlowe jako całość i wszystkie okoliczności przedmiotowej sprawy, w szczególności fakt, że kraj związkowy posiada znaczną większość udziałów.

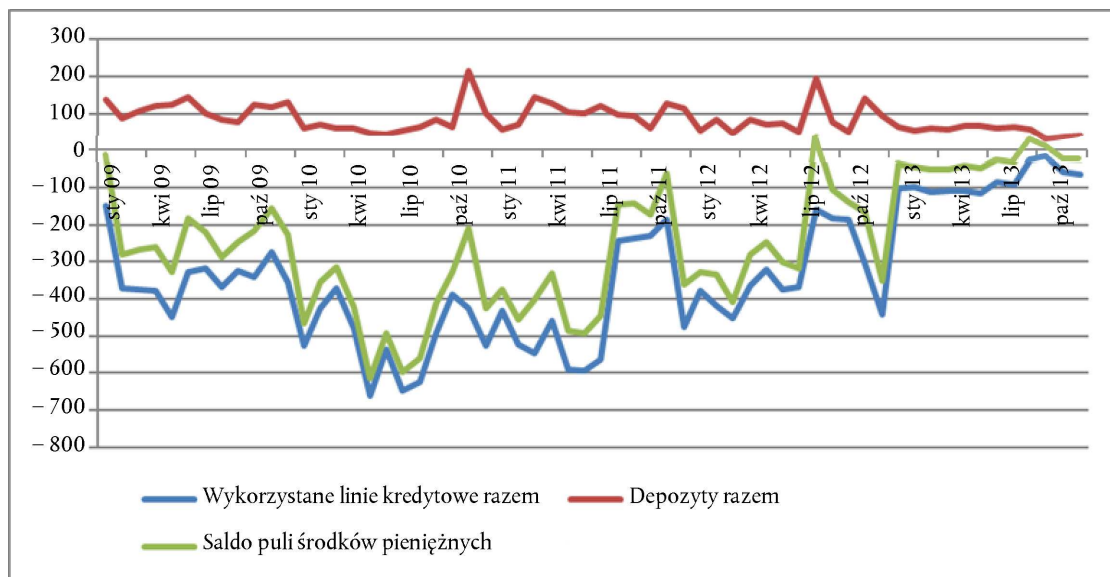
4.2. Charakter pomocy linii kredytowej przyznanej z puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat

4.2.1. Finansowanie w ramach puli środków pieniężnych

- (42) Niemcy stwierdziły, że pula środków pieniężnych jest instrumentem finansowym, który kraj związkowy wprowadził w 2002 r. W tej puli środków pieniężnych mogą uczestniczyć instytucje i fundacje kraju związkowego oraz wszystkie przedsiębiorstwa podlegające prawu prywatnemu, w których kraj związkowy ma ponad 50 % udziałów. Niemcy wyjaśniły, że dziennym saldem konta puli środków pieniężnych zarządza „Landeshauptkasse” kraju związkowego.
- (43) Niemcy były zdania, że pula środków pieniężnych nie jest finansowana bezpośrednio z budżetu kraju związkowego, lecz z nadwyżki środków pieniężnych uczestników. Ponadto wyjaśniły, że nadwyżka środków w puli środków pieniężnych była inwestowana na rynkach finansowych; podobnie deficyt jest równoważony środkami finansowymi pozyskanymi na rynku finansowym. Niemcy utrzymywały, że żadne wsparcie finansowe z puli środków pieniężnych nie zostałoby udzielone z wykorzystaniem zasobów państwowych i że nie można by go było również przypisać państwu.
- (44) Niemcy dostarczyły również dane przedstawiające ogólny bilans (depozyty przedsiębiorstw uczestniczących i wykorzystane linie kredytowe) puli środków pieniężnych, jak podsumowano na rys. 2.

Rysunek 2

Ogólne zmiany finansowania w ramach puli środków pieniężnych kraju związkowego w latach 2009–2013 (w mln EUR)

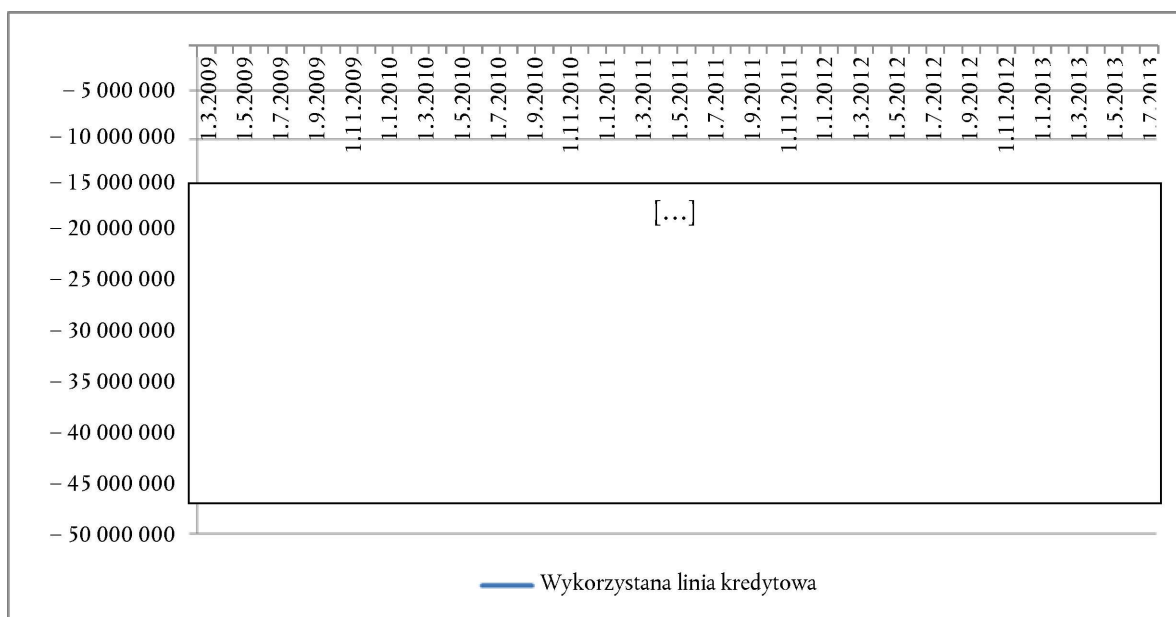


4.2.2. Korzyść gospodarcza

- (45) Niemcy podnosiły, że spółka FFHG nie uzyskała korzyści gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu poprzez uczestnictwo w puli środków pieniężnych kraju związkowego. Według Niemiec komunikat w sprawie ustalania stóp referencyjnych⁽¹⁴⁾ nie powinien mieć zastosowania w sposób rygorystyczny, ponieważ nie uwzględnia faktu, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat posiada znaczną większość udziałów FFHG.
- (46) Niemcy wyjaśniły, że chociaż linię kredytową przyznano na dłuższy okres, pożyczki są co do zasady wymagalne na bieżąco. Dlatego Niemcy podnosiły, że wykorzystana linia kredytowa odpowiada pożyczce krótkoterminowej. Na rys. 3 przedstawiono wykorzystanie linii kredytowej przez FFHG.

Rysunek 3

Przegląd wykorzystania linii kredytowej z puli środków pieniężnych przez FFHG w okresie 03/2009–08/2013 (w EUR)

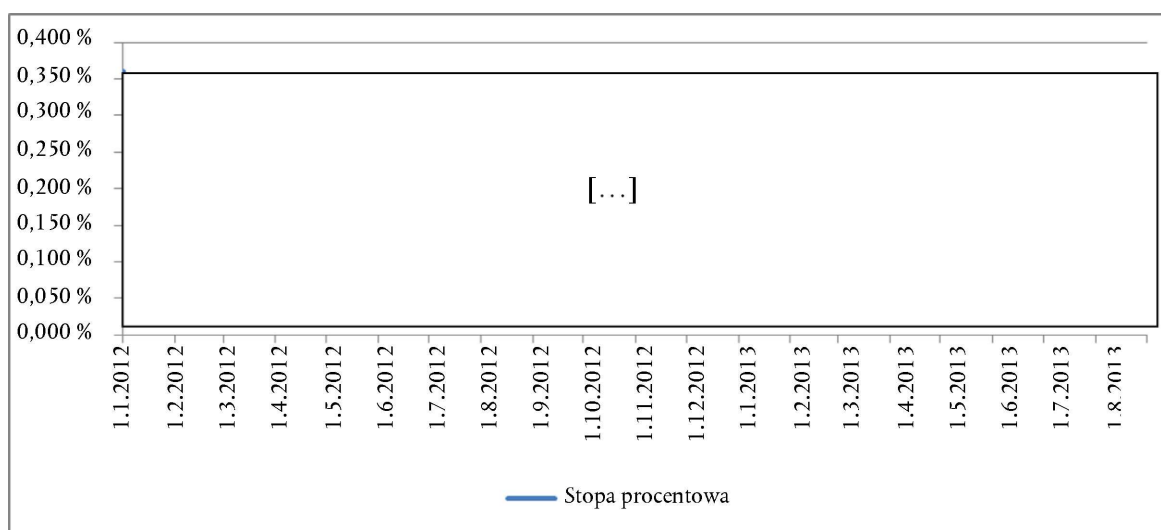


⁽¹⁴⁾ Komunikat Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych z dnia 12 grudnia 2007 r. (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6).

- (47) W odniesieniu do hierarchii i zabezpieczenia zobowiązań w ramach puli środków pieniężnych Niemcy stwierdziły, że zobowiązanie FFHG w ramach puli środków pieniężnych znajduje się na tym samym poziomie co wszystkie inne zobowiązania tej spółki. Niemcy zauważyły, że chociaż nie wymaga się żadnych zabezpieczeń od przedsiębiorstw korzystających z puli środków pieniężnych, podlegają one nadzorowi kraju związkowego i kraj związkowy mógłby w każdym momencie zażądać, jako udziałowiec większościowy FFHG, zabezpieczenia zaciągniętych pożyczek. Ponadto Niemcy zauważyły, że instrumenty puli środków pieniężnych stanowiły typową i bardzo powszechną praktykę rynkową. Zdaniem Niemiec celem puli środków pieniężnych jest zrównoważenie płynności między przedsiębiorstwami, których właścicielem jest kraj związkowy.
- (48) W szczególności w odniesieniu do uwagi zawartej w decyzji o wszczęciu postępowania, jakoby w sytuacji braku ratingu kredytowego marża ryzyka powinna być zostać ustalona na poziomie 1 000 punktów bazowych, Niemcy podniosły, że ich zdaniem żadna prywatna spółka holdingowa nie doliczyłaby 1 000 punktów bazowych do podstawowej stopy oprocentowania pożyczki od udziałowców udzielonej spółce zależnej, jeżeli taka spółka zależna realizuje interesy gospodarcze i strukturalne spółki holdingowej. Niemcy dodały, że stopa procentowa przyznana FFHG odpowiadała w przybliżeniu stopie EONIA. Na rys. 4 przedstawiono stopę procentową naliczaną FFHG za korzystanie z linii kredytowej w 2012 r. i w 2013 r.

Rysunek 4

Zmiany stopy procentowej naliczanej FFHG za korzystanie z puli środków pieniężnych w okresie 01/2012–08/2013



- (49) W odniesieniu do uwagi zawartej w decyzji o wszczęciu postępowania, zgodnie z którą w normalnych okolicznościach marża ryzyka została ustalona na podstawie oceny prawdopodobieństwa niewykonania zobowiązania przez FFHG, Niemcy zauważyły, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat poprzez włączenie FFHG do puli środków pieniężnych nie przyznał pożyczki osobie trzeciej, ale zaoferował pożyczkę od udziałowców swojej własnej spółce zależnej. Niemcy twierdziły ponadto, że kraj związkowy jako udziałowiec dobrze zdawał sobie sprawę z prawdopodobieństwa niewykonania zobowiązania przez FFHG i nie potrzebował zewnętrznej oceny, ponieważ dysponował wszystkimi niezbędnymi informacjami.
- (50) Niemcy dostarczyły również ratingi kredytowe FFHG ustalone na podstawie modelu punktowej oceny kredytowej agencji Moody's⁽¹⁵⁾ na lata 2009–2014, co podsumowano w tabeli 7 poniżej. Niemcy stwierdziły, że te ratingi kredytowe ustalono na podstawie sprawozdań finansowych FFHG według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego i na podstawie dostępnych biznesplanów.

⁽¹⁵⁾ Model KMV Riskcalc Niemcy 3.1; model ten wykorzystuje się do szacowania ratingu kredytowego spółek nienotowanych na giełdzie na podstawie ich danych finansowych. W ramach modelu KMV Riskcalc Niemcy 3.1 agencji Moody's oblicza się oczekiwaną częstotliwość niewykonania zobowiązania (lub prawdopodobieństwo niewykonania zobowiązania) przedsiębiorstw nienotowanych na giełdzie na podstawie danych ze sprawozdań finansowych.

Tabela 7

Przegląd ratingów kredytowych FFHG w latach 2009–2014

Okres	Zakładany czas trwania ⁽¹⁾	Rating kredytowy <i>stand-alone</i> FFHG (skala ratingowa agencji Moody's)	Skorygowany rating kredytowy ⁽²⁾ (skala ratingowa agencji Moody's)
Od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2010 r.	2 lata	[Ba1–B3] ⁽³⁾	[Baa3–B2] ⁽⁴⁾
Od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2011 r.	1 rok	[Ba1–B3] ⁽³⁾	[Baa3–B2] ⁽⁴⁾
Od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r.	1 rok	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]
Od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2014 r.	2 lata	[Ba1–B3]	[Baa3–B2]

⁽¹⁾ W świetle wyjaśnień zawartych w motywie 46 na potrzeby ratingów kredytowych przyjęto krótki okres trwania pożyczek w ramach puli środków pieniężnych.

⁽²⁾ Uwzględniając strukturę własności.

⁽³⁾ Odpowiada to ratingowi kredytowemu [BB+ do B-] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's. Ta kategoria ratingowa oznacza, że kredytobiorca jest [...].

⁽⁴⁾ Odpowiada to ratingowi kredytowemu [BBB- do B] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's. Ta kategoria ratingowa oznacza, że kredytobiorca jest [...].

Źródło: Protokół ustaleń KPMG z dnia 7 czerwca 2013 r.

- (51) W rezultacie Niemcy stwierdziły, że w wyniku objęcia pulą środków pieniężnych kraju związkowego spółka FFHG nie uzyskała żadnej korzyści gospodarczej i że w związku z tym dostęp do puli środków pieniężnych nie stanowił pomocy państwa.

4.3. Charakter pomocy kredytów i gwarancji udzielonych FFHG

4.3.1. Zgodność kredytów udzielonych przez ISB z rynkiem

- (52) Niemcy stwierdziły, że spółka FFHG nie uzyskała żadnej korzyści z refinansowania kredytów udzielonych przez ISB. Zdaniem Niemiec kredyty udzielone przez ISB były porównywalne z kredytami udzielonymi przez Nassauische Sparkasse w 2005 r. Według Niemiec zabezpieczenie kredytów udzielonych przez ISB było również porównywalne z zabezpieczeniem kredytów udzielonych przez Nassauische Sparkasse.
- (53) Niemcy stwierdziły, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości ⁽¹⁶⁾ pomoc definiuje się jako interwencje zmniejszające obciążenia, które zwykle uwzględnia się w budżecie przedsiębiorstwa. Niemcy argumentowały, że jeżeli te obciążenia są na tym samym poziomie, nie może być mowy o żadnej pomocy. Niemcy podkreśliły, że odsetki płacone od kredytów refinansowanych przez ISB były ogółem wyższe [o 80 000 EUR–130 000 EUR] w porównaniu z poprzednimi mechanizmami finansowania. Ponadto Niemcy wskazały, że spółka FFHG musiała zapłacić prowizję w wysokości [300–340] i [340–410] punktów bazowych doliczonych do podstawowej stopy oprocentowania. Niemcy stwierdziły, że zgodnie z komunikatem w sprawie ustalania stóp referencyjnych stopy te odpowiadają przedsiębiorstwu o zadowalającym ratingu kredytowym ([BB+ do BB-] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's) i niskim poziomie zabezpieczenia lub o słabym ratingu kredytowym ([B+ do B-] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's) i standardowym poziomie zabezpieczenia.

⁽¹⁶⁾ W tym względzie Niemcy odniosły się do sprawy C-30/59 De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg przeciwko Wysokiej Władzy Europejskiej, Rec. 1961/00003, s. 3, pkt 43.

- (54) Niemcy wyjaśniły, że w 2009 r., przygotowując nowe finansowanie, spółka FFHG zleciła bankowi Deutsche Bank obliczenie orientacyjnej marży ryzyka na potrzeby refinansowania jej istniejących kredytów. Niemcy przedłożyły ocenę przygotowaną przez Deutsche Bank⁽¹⁷⁾, którą sporządzono na podstawie trzech najbardziej aktualnych sprawozdań rocznych (z lat 2006–2008) FFHG. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że w tej ocenie nie uwzględniono biznesplanu FFHG, ponieważ w tamtym czasie dokonywano jego przeglądu. W odniesieniu do oceny sporządzonej przez Deutsche Bank Niemcy stwierdziły, że na podstawie swojej analizy Deutsche Bank kwalifikuje FFHG do kategorii ratingowej [<BBB+]⁽¹⁸⁾, chociaż nie precyzuje dokładnego ratingu kredytowego dla spółki.
- (55) Niemcy wyjaśniły, że w analizie sporządzonej przez Deutsche Bank uwzględniono szczególne warunki struktury własności FFHG (takie jak fakt, że jej właścicielami są organy publiczne, a także duże znaczenie spółki dla gospodarki lokalnej). Niemcy wskazały, że według Deutsche Bank każdy kredytodawca uwzględniłby te okoliczności, udzielając kredytu FFHG. Zdaniem Niemiec oznacza to, że nawet jeżeli rating kredytowy *stand-alone* FFHG znajdował się na poziomie [<BBB+], skorygowany rating kredytowy tej spółki (biorąc pod uwagę szczególne warunki struktury własności) byłby wyższy⁽¹⁹⁾.
- (56) W tym względzie Niemcy wyjaśniły ponadto, że Deutsche Bank przedstawił orientacyjne obliczenia marży ryzyka mającej zastosowanie w przypadku dwóch alternatywnych struktur finansowania – jednej opartej na skorygowanym ratingu kredytowym FFHG (bez zabezpieczenia, to znaczy w odniesieniu do sytuacji, w której nie ma wyraźnej gwarancji państwowej udzielonej przez głównego udziałowca FFHG – kraj związkowy Nadrenia-Palatynat) oraz drugiej – z gwarancją na 100 % wartości kredytu udzieloną przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat. Niemcy zauważyły, że w analizie sporządzonej przez Deutsche Bank wykazano, iż w pierwszym przypadku (bez zabezpieczenia, opartym na skorygowanym ratingu kredytowym) marża ryzyka mająca zastosowanie w odniesieniu do pięcioletniego kredytu wynosiłaby [1,3 %–2,05 %] rocznie. Według Niemiec w drugim przypadku (z gwarancją na 100 % wartości kredytów) marża ryzyka mająca zastosowanie wynosiłaby [0,25 %–0,7 %] rocznie⁽²⁰⁾.
- (57) Na poparcie analiz przeprowadzonych przez Deutsche Bank Niemcy dostarczyły również rating kredytowy z 2010 r. przygotowany przez Volksbank, który przypisał FFHG rating kredytowy [...] zgodnie ze swoją wewnętrzną skalą ratingową⁽²¹⁾. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że w 2011 r. Kreissparkasse Birkenfeld przypisał FFHG rating kredytowy [...] zgodnie ze swoją skalą ratingową⁽²²⁾.
- (58) Niemcy dostarczyły również ratingi kredytowe FFHG ustalone na podstawie modelu punktowej oceny kredytowej agencji Moody's w czasie, gdy udzielano kredytów przyznanych przez ISB (zob. tabela 8).

Tabela 8

Przegląd ratingów kredytowych FFHG w czasie, gdy udzielano kredytów przyznanych przez ISB

Bank	Czas trwania	Czas trwania (w latach)	Rating kredytowy <i>stand-alone</i> FFHG (Skala ratingowa agencji Moody's)	Skorygowany rating kredytowy ⁽¹⁾ (Skala ratingowa agencji Moody's)
ISB	[ok. 8 lat]	[ok. 8 lat]	[B2–Baa 3]	[B1–Baa2]
ISB	[ok. 5 lat]	[ok. 5 lat]	[B2–Baa 3]	[B1–Baa2]
ISB	[ok. 2 lat]	[ok. 2 lat]	[B2–Baa 3]	[B1–Baa2]

⁽¹⁷⁾ Deutsche Bank, „Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung” z dnia 3 września 2009 r.

⁽¹⁸⁾ Punkt 3.2.1 Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: „[...] gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...]”. Kategoria ratingowa [<BBB+] zawiera wszystkie ratingi kredytowe, które znajdują się poniżej [BBB+] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's.

⁽¹⁹⁾ Deutsche Bank nie dostarczył jednak skorygowanego ratingu kredytowego dla spółki FFHG.

⁽²⁰⁾ Oblicza się ją w następujący sposób: [5–25] punktów bazowych – marża ryzyka płatna od pięcioletnich obligacji w EUR krajów związkowych Niemiec, [5–25] punktów bazowych – dodatkowo do powyższej marży ze względu na pośrednie ryzyko związane z przedsiębiorstwem państwowym, [5–25] punktów bazowych – ze względu na ograniczoną możliwość odsprzedaży długu.

⁽²¹⁾ Rating Ergebnis FFHG sporządzony przez Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Rating ten odpowiada poziomowi [B–BB] w skali ratingowej Standard and Poor's (zob. Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, s. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Rating ten odpowiada poziomowi [od B- do BB-] w skali ratingowej Standard and Poor's (zob. Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, s. 18).

Bank	Czas trwania	Czas trwania (w latach)	Rating kredytowy <i>stand-alone</i> FFHG (Skala ratingowa agencji Moody's)	Skorygowany rating kredytowy ⁽¹⁾ (Skala ratingowa agencji Moody's)
ISB	[ok. 7 lat]	[ok. 7 lat]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]
ISB	[ok. 3 lat]	[ok. 3 lat]	[B2–Baa3]	[B1–Baa2]

⁽¹⁾ Uwzględniając strukturę własności.

Źródło: Protokół ustaleń KPMG z dnia 7 czerwca 2013 r.

- (59) Niemcy podnosiły, że FFHG należy uznać za przedsiębiorstwo o dobrym ratingu kredytowym, ponieważ dysponuje zabezpieczeniem o wysokim poziomie (wszystkie aktywa FFHG można wykorzystać jako zabezpieczenie), oraz o dobrym wskaźniku kapitału własnego wynoszącym około 30 %, pomimo że spółka FFHG przynosiła straty i z uwagi na fakt, że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat – jako udziałowiec FFHG – udzielił gwarancji na kredyt.
- (60) Ponadto Niemcy podkreśliły, że warunki kredytów były negocjowane przez FFHG i ISB i że kraj związkowy Nadrenia-Palatynat nie wpływał na te negocjacje.
- (61) W rezultacie Niemcy były zdania, że kredyty udzielone FFHG przez ISB zostały udzielone na warunkach rynkowych i że w związku z tym nie stanowią one pomocy państwa.

4.3.2. Zgodność gwarancji udzielonej przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat z rynkiem

- (62) Niemcy stwierdziły, że bardzo powszechną praktyką wśród spółek holdingowych jest udzielanie gwarancji na zobowiązania finansowe spółek zależnych. Co więcej, Niemcy argumentowały, że gwarancja udzielona przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat spełnia wymogi obwieszczenia w sprawie gwarancji ⁽²³⁾. Przyznając, że gwarancją zabezpieczono 100 % zamiast 80 % kwoty kredytu (zgodnie z wymogami obwieszczenia w sprawie gwarancji), Niemcy wskazały, że wiąże się to z faktem, iż kraj związkowy Nadrenia-Palatynat przejął gwarancje Fraport, które również obejmowały 100 % kredytu. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że zabezpieczenie wynoszące 100 % wartości kredytu istniało wcześniej, a w wyniku przejęcia zabezpieczenia kraj związkowy Nadrenia-Palatynat jedynie utrzymał *status quo*. W związku z tym według Niemiec FFHG nie otrzymało żadnej korzyści gospodarczej.
- (63) Ponadto Niemcy stwierdziły, że spółka FFHG mogła zaoferować inne zabezpieczenie (takie jak grunty, budynki i inne aktywa trwałe), które nie były potrzebne, ponieważ kraj związkowy posiadał znaczną większość udziałów FFHG. W związku z tym Niemcy utrzymywały, że warunki udzielenia kredytu niekoniecznie musiałyby ulec zmianie, gdyby kraj związkowy nie udzielił gwarancji.
- (64) Ponadto Niemcy zauważyły, że FFHG uiszcza opłatę rynkową za gwarancję. Na poparcie tego Niemcy odniosły się do badania przeprowadzonego przez Deutsche Bank, jak wspomniano w motywie 56. W tym kontekście Niemcy wyjaśniły, że Deutsche Bank ustalił, że opłata gwarancyjna wynosiłaby [0,5 %–1,5 %] ⁽²⁴⁾. Niemcy stwierdziły, że ponieważ spółka FFHG dobrze się rozwijała, gdy udzielano gwarancji, opłatę ustalono na poziomie [0,5 %–1,5 %]. W związku z tym Niemcy zauważyły, że ponieważ wspomniana opłata gwarancyjna mieści się w zakresie marży określonej na podstawie wiedzy fachowej Deutsche Banku, należy uznać ją za zgodną z rynkiem.

⁽²³⁾ Obwieszczenie Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji (Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10).

⁽²⁴⁾ Deutsche Bank dokonuje oceny dwóch scenariuszy alternatywnych dotyczących finansowania FFHG – jeden nieobejmujący zabezpieczenia, a drugi obejmujący gwarancję państwową na 100 % wartości kredytu. Bank szacuje, że w pierwszym przypadku (bez zabezpieczenia) marża ryzyka mająca zastosowanie w odniesieniu do pięcioletniego kredytu będzie wynosiła [1,30 %–2,05 %] rocznie. W drugim przypadku (z gwarancją pokrywającą 100 % wierzytelności) marża ryzyka mająca zastosowanie będzie wynosiła [0,25 %–0,7 %] rocznie. Różnica między marżami w obu przypadkach będzie orientacyjnie wskazywała cenę gwarancji. Różnica oszacowana przez Deutsche Bank mieści się w przedziale [0,6 %–1,8 %] rocznie ([1,3 % – 0,7 % = 0,6 % i 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]).

- (65) Podsumowując, Niemcy podkreśliły, że spółka FFHG nie uzyskała korzyści gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu ani przez uczestnictwo w puli środków pieniężnych, ani przez kredyty od ISB, ani przez powiązane gwarancje.

4.4. Zgodność środków z rynkiem wewnętrznym

4.4.1. Ocena zgodności pomocy inwestycyjnej

- (66) Niemcy stwierdziły, że nawet gdyby finansowanie zapewnione FFHG stanowiło pomoc, byłaby ona zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

- (67) W szczególności w odniesieniu do kredytów udzielonych przez ISB i powiązanej gwarancji Niemcy utrzymywały, że kredyty od ISB zapewniły refinansowanie obowiązujących umów kredytowych zawartych w celu sfinansowania środków infrastrukturalnych podejmowanych w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn. W tym względzie Niemcy stwierdziły, że kredyt od ISB nr 1 zapewnił refinansowanie kredytu przeznaczanego na sfinansowanie inwestycji w wyposażenie portu lotniczego Frankfurt-Hahn w latach 2007–2008, natomiast kredyt od ISB nr 2 został przeznaczony na refinansowanie kredytu, z którego sfinansowano inwestycje prowadzone w porcie lotniczym w 2002 r. Według Niemiec kredyt od ISB nr 3 również zapewnił refinansowanie inwestycji w przekształcenie hangaru towarowego w terminal pasażerski oraz w inne środki służące rozbudowie infrastruktury. Ponadto Niemcy stwierdziły, że kredyty od ISB nr 4 i 5 również zapewniły refinansowanie kredytów przeznaczonych na sfinansowanie inwestycji w latach 2004–2006. Niemcy argumentowały zatem, że kredyty nie stanowią pomocy operacyjnej, ale pomocy inwestycyjną spełniającą warunki zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Kolejne motywy zawierają analizę zgodności z każdym z tych warunków.

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

- (68) Jeżeli chodzi o warunek, zgodnie z którym środek musi przyczyniać się do osiągnięcia celu stanowiącego 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 słabo zaludnionego regionu Hunsrück.

- (69) W tym względzie Niemcy stwierdziły, że po pierwsze, celem wsparcia FFHG była pomoc w przezwyciężeniu słabości pod względem strukturalnym gospodarki regionu Hunsrück. Niemcy utrzymywały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn jest otoczony wieloma obszarami uznawanymi za regiony wymagające wsparcia w ramach Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur”⁽²⁵⁾, 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 wstrzymującym dalszy spadek w gospodarce regionalnej, a port lotniczy Frankfurt-Hahn odgrywa istotną rolę jako pracodawca i klient.

- (70) 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 generowali około 5,7 mln noclegów w 2005 r.⁽²⁶⁾ 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

⁽²⁵⁾ 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).

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt-Hahn – Regionalökonomische Effekte, ZfL Studie, 03/2007.

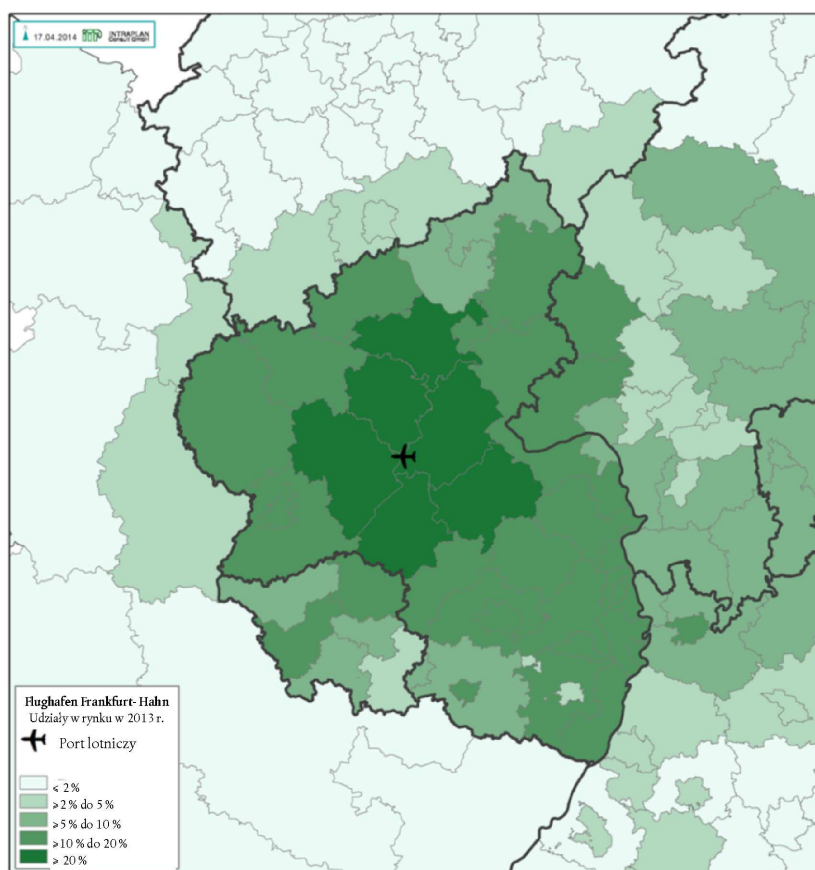
Europy Wschodniej i Południowej oraz na fakt, że obsługiwana jest duża liczba lotów na trasach z tych państw do Frankfurt-Hahn. Zdaniem Niemiec spowodowało to powstanie w Nadrenii-Palatynacie około 198 000 miejsc pracy w sektorze turystyki. Uzyskane efekty w postaci wzrostu dochodów i zatrudnienia wynikają 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 wyjaśnili 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 dziesięć dni, generują oni łączny obrót o wartości około 133,7 mln EUR rocznie. Ponadto Niemcy argumentowały, że turystyka wyjazdowa (67 %) również przynosi dochód portowi lotniczemu Frankfurt-Hahn dzięki przychodom z działalności pozalotniczej.

- (71) 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 argumentowały, że port lotniczy Frankfurt-Hahn pomaga zapobiec przemieszczaniu się młodych, wykwalifikowanych pracowników do innych regionów, a także pogarszaniu się sytuacji gospodarczej i społecznej regionalnych społeczności i ich infrastruktury. Ponadto Niemcy zauważyły, że obecność portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie tylko przynosi wyżej wymienione bezpośrednie skutki dla rynku pracy, ale również wywołuje znaczący pośredni, wtórny i katalizujący wpływ przez rosnącą liczbę działalności gospodarczych i turystycznych. W tym względzie Niemcy odniosły się do pozytywnych skutków ubocznych dla regionu, mianowicie spadku bezrobocia i większej liczby podatników, które zapewniają tym samym większą ilość środków pieniężnych dla gmin w tych regionach na wsparcie gospodarki lokalnej. Dzięki turystyce przyjazdowej port lotniczy wygenerował łącznie około 11 000 miejsc pracy dla całej Nadrenii-Palatynatu.
- (72) Niemcy argumentowały, że finansowanie infrastruktury w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn pomogło również w osiągnięciu wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania polegającego na przeciwdziałaniu zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych unijnych węzłach lotniczych. W tym względzie Niemcy zwróciły uwagę na fakt, że limity przepustowości portu lotniczego Frankfurt nad Menem są stale przekraczane. Niemcy stwierdziły, że w szczególności w świetle koncesji na prowadzenie działalności przez całą dobę port lotniczy Frankfurt-Hahn służył zatem zapewnieniu dodatkowej przepustowości w celu zmniejszenia zbytniego zagęszczenia ruchu w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem.
- (73) Ponadto Niemcy podniosły, 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 bezpośrednio 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 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 Koblencku, Moguncji, Kaiserslautern, Trewirze, Wiesbaden, Mannheim, Bonn itp., gdzie w większości przypadków nie obowiązują opłaty za kształcenie, są obecnie łatwo dostępne dla studentów z całej Unii.
- (74) Co więcej, Niemcy argumentowały, że przedmiotem wspólnego interesu jest również to, aby region Hunsrück i regiony otaczające Nadrenię-Palatynat były połączone 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 celem jest skoncentrowanie się nie tylko na połączeniu z głównymi węzłami lotniczymi w Europie, ale również na połączeniu ze sobą poszczególnych regionów. Zdaniem Niemiec uniezależnienie się od głównych węzłów lotniczych, takich jak Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol lub Frankfurt nad Menem, jest ważne dla Unii, ponieważ będzie to oznaczało nie tylko więcej bezpośrednich połączeń, ale również większą niezawodność, zwłaszcza w odniesieniu do działalności w zakresie przewozów towarowych, ponieważ regionalne porty lotnicze są mniej skłonne do anulowania lotów z powodu warunków pogodowych, strajków, aktów terroryzmu lub do anulowania z powodu ryzyka odwołania lotu.
- (75) 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 twierdzą, 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 zauważyć żadnego związku między portami lotniczymi w zakresie substytucji. Zdaniem Niemiec za główny udział w rynku portu lotniczego Frankfurt-Hahn odpowiadają pasażerowie z regionu Hunsrück-Mozela-Nahe (zob. rys. 5).

Rysunek 5

Udział portu lotniczego Frankfurt-Hahn w rynku pasażerskiego transportu lotniczego w 2013 r. (*)



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

- (76) Niemcy uważają, że sfinansowane inwestycje są niezbędne i współmierne z punktu widzenia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania (zob. motyw 68 i nast.). Według Niemiec inwestycje były dokonywane stosownie do potrzeb, a wybudowana infrastruktura była niezbędna, aby port lotniczy mógł zapewnić łączność w celu umożliwienia rozwoju regionu i 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.

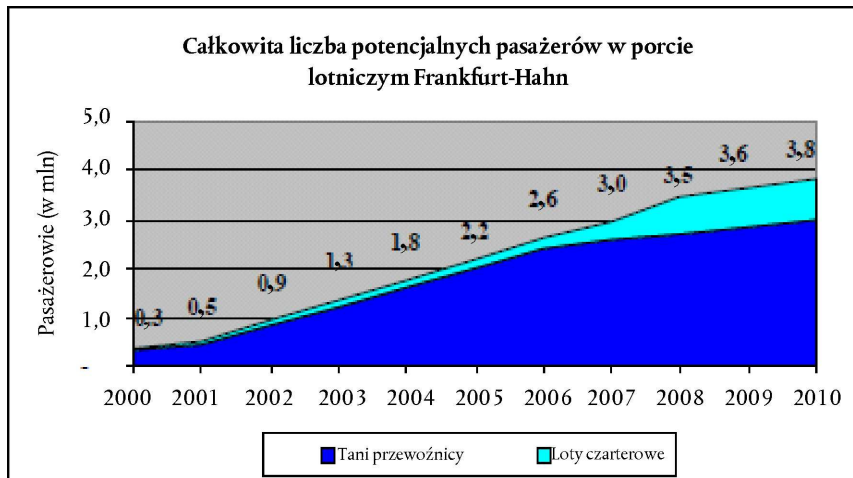
c) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

- (77) Niemcy poinformowały, że przed podjęciem decyzji o rozbudowie infrastruktury portu lotniczego, Fraport zlecił przeprowadzenie badań przewidywanego ruchu lotniskowego, aby zidentyfikować potencjał ruchu dla portu lotniczego Frankfurt-Hahn. Niemcy przedstawiły te badania, które zostały przygotowane przez ekspertów ds. lotnictwa w imieniu Fraportu. Na rys. 6 i na rys. 8 podsumowano wyniki jednego z tych badań dotyczące oczekiwanych zmian w ruchu pasażerskim i towarowym w porcie lotniczy, Frankfurt-Hahn w latach 2000–2011.

(*) Uwagi Niemiec, wrzesień 2014 r.

Rysunek 6

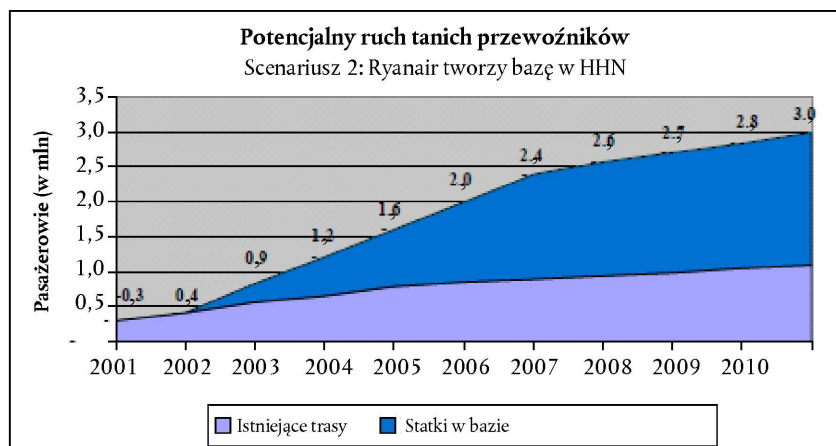
Całkowita liczba potencjalnych pasażerów w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 2000–2010



Źródło: SH&E

Rysunek 7

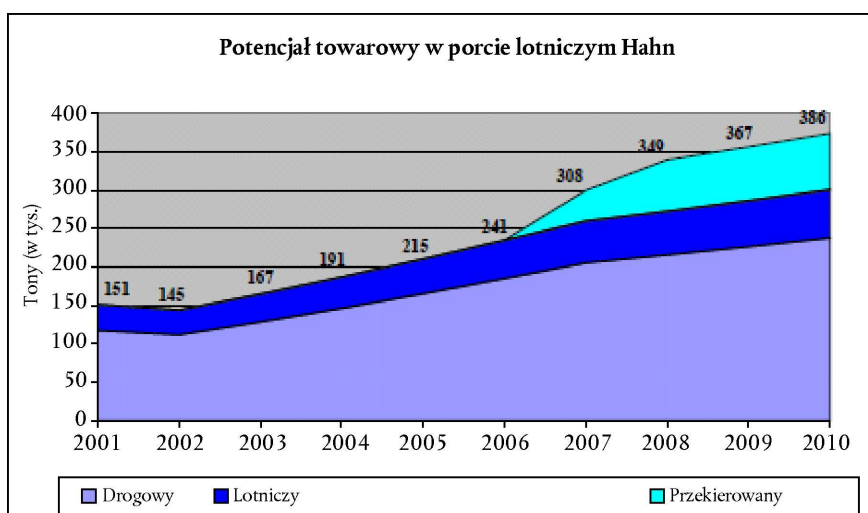
Potencjalny przepływ pasażerów korzystających z tanich przewoźników (przy założeniu, że Ryanair tworzy swoją bazę, co oznacza, że jego statki powietrzne będą bazować/stacjonować w porcie lotniczym nocą) w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn w latach 2001–2011



Źródło: SH&E

Rysunek 8

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



Źródło: SH&E

d) Równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury

- (78) 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.

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

- (79) Po pierwsze, Niemcy uznały, że nie ma miejsca żaden efekt substytucji 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 w wyniku pomocy udzielonej FFHG nie występują żadne nadmierne negatywne skutki dla konkurencji z tymi portami lotniczymi ani związane z ruchem pasażerskim, ani z ruchem towarowym. Niemcy stwierdziły, że wręcz przeciwnie, pasażerowie w przypadku korzystania z usług tanich przewoźników korzystają raczej z węzłów lotniczych (takich jak Kolonia/Bonn lub Frankfurt nad Menem), a nie z regionalnych portów lotniczych (takich jak Frankfurt-Hahn). Niemcy argumentowały, że w ostatnich latach tani przewoźnicy musieli zwiększać częstotliwość lotów 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 konkurencji z węzłami lotniczymi o pasażerów podróżujących w celach wypoczynkowych. W związku z tym Niemcy doszły do wniosku, że finansowanie nie doprowadziło do żadnych nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji, a wręcz przeciwnie, okazało się odpowiednie i pozwoliło portowi lotniczemu na przejście w kierunku stabilnego modelu biznesowego w przyszłości.
- (80) Po drugie, Niemcy twierdziły, 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 być w przyszłości przeciążona. 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.
- (81) W rezultacie Niemcy argumentowały, że skutki finansowania na rzecz FFHG ograniczały się do pozytywnych skutków regionalnych dla całego regionu Hunsrück, natomiast nie wystąpiły żadne nadmierne negatywne skutki w odniesieniu do innych portów lotniczych, ponieważ port lotniczy Frankfurt-Hahn jest wykorzystywany do odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem. Ponadto Niemcy zaznaczyły, że oprócz portu lotniczego Luksemburg oddalonego o 1 godzinę i 30 minut jazdy (111 km) od portu lotniczego Frankfurt-Hahn nie ma żadnego innego zagranicznego portu lotniczego konkurującego w tym samym obszarze ciężenia. Według Niemiec nawet w odniesieniu do portu lotniczego Luksemburg udzielona pomoc nie wywiera żadnego negatywnego i zakłócającego wpływu na konkurencję.

f) Efekt zachęty, konieczność i proporcjonalność

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

4.4.2. Ocena zgodności pomocy operacyjnej

- (83) 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 argumentowały, że nawet jeżeli pula środków pieniężnych, kredyty i powiązana gwarancja stanowiły pomoc operacyjną na rzecz FFHG, pomoc ta była zgodna 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. Niemcy przedstawiły swoje argumenty w bardziej szczegółowy sposób w odniesieniu do poszczególnych warunków zgodności.

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

- (84) Uwzględniając wymóg, zgodnie z którym pomoc musi przyczyniać się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, Niemcy stwierdziły, że celem pokrycia kosztów operacyjnych FFHG była zawsze poprawa struktury gospodarczej słabo rozwiniętego pod względem gospodarczym i słabo zaludnionego regionu Hunsrück. W tym zakresie Niemcy zastosowały tę samą argumentację co w przypadku oceny zgodności pomocy inwestycyjnej na sfinansowanie infrastruktury portu lotniczego (zob. sekcja 4.4.1).

b) Konieczność interwencji państwa

- (85) Niemcy wyjaśniły, dlaczego Frankfurt-Hahn przynosi straty operacyjne, które wymagają pokrycia. Niemcy poinformowały, że 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 (tj. okresu od rozpoczęcia komercyjnego ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym do dnia dzisiejszego) portu lotniczego Frankfurt-Hahn 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 czasu światowego kryzysu gospodarczego i finansowego nastąpił zastój w ruchu pasażerskim, a w szczególności w ruchu towarowym.
- (86) 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 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.

c) Adekwatność środków pomocy jako instrumentów polityki

- (87) Niemcy utrzymywały, że pokrycie kosztów operacyjnych stanowiło odpowiedni środek do osiągnięcia zamierzonego celu. W tym względzie Niemcy argumentowały, że jeżeli port lotniczy Frankfurt-Hahn musiałby zaprzestać prowadzenia swojej działalności i zniknąłby z rynków właściwych, wtedy cele stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania w zakresie rozwoju regionu Hunsrück oraz dokonywania inwestycji przekształcających nie zostałyby osiągnięte. W tej kwestii Niemcy podkreśliły, że w przeciwieństwie do inwestora prywatnego inwestor publiczny musi uwzględnić te cele, rozważając możliwość zamknięcia portu lotniczego.

d) Istnienie efektu zachęty

- (88) Niemcy argumentowały, że aby utrzymać działalność portu lotniczego Frankfurt-Hahn konieczne było pokrycie jego kosztów operacyjnych, ponieważ w przeciwnym wypadku spółka FFHG stałaby się niewypłacalna. Niemcy zauważyły, że pokrycie kosztów operacyjnych stanowiło z kolei podstawę również do realizacji celów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania określonych w motywie 84 i nast. Ponadto Niemcy twierdziły, że bez wspomnianej pomocy operacyjnej przewidywana przez operatora konsolidacja finansowa portu lotniczego byłaby obecnie zupełnie niemożliwa, ponieważ port lotniczy zamiast zmniejszać swoje zadłużenie, zaciągałby coraz większe długi. Zdaniem Niemiec dowodem na istnienie efektu zachęty wynikającego z tych środków jest już sam fakt, że spółka FFHG nieustannie zbliża się do osiągnięcia rentowności.

e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

- (89) Niemcy argumentowały, że ewentualny 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 zapobieżenia jego niewypłacalności.

- f) Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi
- (90) Niemcy stwierdziły, że nie występowały żadne nadmierne negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi. W tym względzie Niemcy zastosowały tę samą argumentację co w przypadku oceny zgodności pomocy inwestycyjnej na sfinansowanie infrastruktury portu lotniczego (zob. sekcja 4.4.1).

5. UWAGI OSÓB TRZECICH

5.1. Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat

- (91) Komisja otrzymała uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania jedynie od kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Uwagi te były zgodne z uwagami Niemiec.
- (92) Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat stwierdził przede wszystkim, że spółka FFHG nie otrzymała żadnej pomocy państwa, ponieważ nie uzyskała korzyści gospodarczej. Kraj związkowy argumentował, że każdy inwestor prywatny znajdujący się w takiej samej sytuacji podjąłby takie same środki jak kraj związkowy. Kraj dobitnie zaznaczył, że prowadzone przez Komisję postępowanie ogranicza potencjalny rozwój spółki FFHG oraz jej działalność. Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat pokreślił znaczenie portu lotniczego Frankfurt-Hahn dla turystyki przyjazdowej oraz dla gospodarki kraju związkowego.
- (93) Kraj związkowy Nadrenia-Palatynat twierdzi, że nawet jeżeli spółce FFHG przyznano pomoc państwa, jest ona zgodna z rynkiem wewnętrznym. W opinii kraju związkowego finansowanie miało na celu rozwój infrastruktury portu lotniczego, która ma wyjątkowe znaczenie gospodarcze dla kraju związkowego.
- (94) Tym samym kraj związkowy jest zdania, że nawet jeżeli Komisja uzna, iż występował element pomocy państwa, należy uznać ją za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

5.2. Uwagi dotyczące zastosowania wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do niniejszej sprawy

5.2.1. Lufthansa

- (95) Lufthansa utrzymywała, że w przedmiotowej sprawie Komisja powinna zastosować wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. ⁽²⁷⁾. Według Lufthansy rozpatrywane środki obejmują ciągłą, niezgodną z prawem i niezgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc na ratowanie udzieloną przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat na rzecz FFHG. Lufthansa stwierdziła, że port lotniczy ponosi roczne straty, odkąd otrzymuje pomoc, i bez wsparcia publicznego musiałyby się wycofać z rynku.

5.2.2. Transport & Environment

- (96) 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.

6. OCENA

- (97) 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”.

⁽²⁷⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2).

- (98) Kryteria ustanowione w art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter kumulacyjny. Aby zatem stwierdzić, że środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. Mianowicie wsparcie finansowe musi:
- a) być przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych;
 - b) sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów;
 - c) zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem; oraz
 - d) wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1. Charakter pomocy linii kredytowej przyznanej z puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat

6.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (99) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy FFHG jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania⁽²⁸⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽²⁹⁾.
- (100) W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd potwierdził, że eksploatacja portu lotniczego w celach komercyjnych oraz budowa infrastruktury portu lotniczego stanowią działalność gospodarczą⁽³⁰⁾. W momencie rozpoczęcia wykonywania przez operatora portu lotniczego działalności gospodarczej poprzez świadczenie usług portu lotniczego za wynagrodzeniem takiego operatora, niezależnie od jego statusu prawnego lub sposobu finansowania, uznaje się za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, zatem postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa mogą stosować się do korzyści przyznawanych przez państwo lub z zasobów państwowych takiemu operatorowi portu lotniczego⁽³¹⁾.
- (101) W odniesieniu do momentu, w którym budowa i eksploatacja portu lotniczego stały się działalnością gospodarczą, stopniowy rozwój mechanizmów rynkowych w sektorze portów lotniczych uniemożliwia określenie dokładnej daty. Sąd uznał jednak zmiany w charakterze działalności portów lotniczych, a w wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd stwierdził, że począwszy od 2000 r. nie można już wykluczać stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego. W rezultacie od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (12 grudnia 2000 r.)⁽³²⁾ eksploatację i budowę infrastruktury portu lotniczego należy uznawać za działalność gospodarczą wchodzącą w zakres kontroli pomocy państwa.
- (102) W tym względzie port lotniczy będący przedmiotem niniejszej decyzji jest obsługiwany przez FFHG, operatora portu lotniczego, na zasadach komercyjnych. Operator portu lotniczego, FFHG, pobiera opłaty od użytkowników przedmiotowej infrastruktury. FFHG jest zatem przedsiębiorstwem w rozumieniu unijnego prawa konkurencji.

6.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (103) Aby dany środek stanowił pomoc państwa, musi być finansowany z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania decyzji o przyznaniu tego środka państwu.

⁽²⁸⁾ Sprawa C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851; sprawa C-41/90 Höfner i Elser, Rec. 1991, s. I-1979; sprawa C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances przeciwko Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rec. 1995, s. I-4013; sprawa C-55/96 Job Centre, Rec. 1997, s. I-7119.

⁽²⁹⁾ Sprawa 118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1987, s. 2599; sprawa 35/96 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1998, s. I-3851.

⁽³⁰⁾ Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, w szczególności pkt 93–94; potwierdzony sprawą C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle przeciwko Komisji z 2012 r., ECLI:EU:C:2012:821; zob. również sprawa T-128/89 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 i sprawą T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji („wyrok w sprawie Charleroi”), Zb.Orz. 2008, s. II-3643.

⁽³¹⁾ Sprawy C-159/91 i C-160/91 Poucet przeciwko AGV i Pistre przeciwko Cancave, Rec. 1993, s. I-637.

⁽³²⁾ Wyrok w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle, pkt 42–43.

- (104) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień ⁽³³⁾. Zasoby władz lokalnych stanowią, na potrzeby stosowania art. 107 Traktatu, zasoby państwowe ⁽³⁴⁾.
- (105) Niemcy podniosły najpierw, że pula środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenia-Palatynat nie jest finansowana bezpośrednio z budżetu publicznego kraju związkowego. Niemcy stwierdziły, że całość środków w puli środków pieniężnych albo pochodzi ze środków przedsiębiorstw uczestniczących, albo pozyskuje się je w postaci pożyczek na rynku finansowym. Następnie Niemcy zauważyły, że środki pozyskane przez FFHG z puli środków pieniężnych nie są objęte gwarancją kraju związkowego, ponieważ środki te pochodzą bezpośrednio z zasobów kraju związkowego ⁽³⁵⁾.
- (106) Komisja uważa, że w przedmiotowej sprawie państwo sprawowało w sposób ciągły kontrolę pośrednią lub bezpośrednią nad zasobami w puli środków pieniężnych, w związku z czym stanowiły one zasoby państwowe. Po pierwsze, Niemcy same przyznały, że linia kredytowa przyznana z puli środków pieniężnych była finansowana bezpośrednio z zasobów kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Przedmiotowy środek był zatem finansowany z zasobów państwowych.
- (107) Po drugie, w puli środków pieniężnych mogą uczestniczyć jedynie przedsiębiorstwa, w których pakiet większościowy ma kraj związkowy Nadrenia-Palatynat (tj. posiada co najmniej 50 % udziałów). Z powodu większościowej własności publicznej przedsiębiorstwa uczestniczące są w sposób oczywisty przedsiębiorstwami publicznymi w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE ⁽³⁶⁾. Ponieważ wszystkie przedsiębiorstwa uczestniczące są zatem przedsiębiorstwami publicznymi, ich zasoby stanowią zasoby państwowe. Sam ten fakt oznacza, że środki znajdujące się w puli środków pieniężnych stanowią zasoby państwowe w zakresie, w jakim składają się na nie depozyty wnoszone przez przedsiębiorstwa uczestniczące.
- (108) Po trzecie, w przypadku gdy depozyty przedsiębiorstw uczestniczących w puli środków pieniężnych nie wystarczają do zaspokojenia potrzeb uczestnika związanych z płynnością, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat pozyskuje finansowanie krótkoterminowe na rynkach finansowych we własnym imieniu i przekazuje te środki przedsiębiorstwom uczestniczącym w puli środków pieniężnych. W związku z tym, że kraj związkowy zaciąga niezbędne pożyczki we własnym imieniu, należy uznać, że środki pozyskane w ten sposób również stanowią zasoby państwowe. Jak przedstawiono na rys. 2, w latach 2009–2013 (z wyjątkiem sierpnia 2012 r. i września 2013 r.) depozyty przedsiębiorstw uczestniczących w puli środków pieniężnych były niewystarczające do zaspokojenia potrzeb wszystkich uczestników związanych z płynnością i kraj związkowy musiał zaciągnąć niezbędne pożyczki we własnym imieniu.
- (109) Komisja uważa zatem, że fundusze zapewniane z puli środków pieniężnych są finansowane z zasobów państwowych, jako że zarówno depozyty przedsiębiorstw uczestniczących, jak i pożyczki zaciągnięte przez kraj związkowy w celu usunięcia niedopasowań poziomu płynności w puli środków pieniężnych stanowią zasoby państwowe.
- (110) Ponadto oczywiste jest, że kraj związkowy sprawuje daleko idącą kontrolę nad operacjami w ramach puli środków pieniężnych, co w rezultacie oznacza, iż finansowanie zapewnione przedsiębiorstwom uczestniczącym można przypisać państwu. Umowa dotycząca udziału w puli środków pieniężnych jest zawierana między krajem związkowym a zainteresowanymi przedsiębiorstwami. Decyzje o umożliwieniu przedsiębiorstwu udziału w puli środków pieniężnych podejmuje zatem bezpośrednio kraj związkowy. Kraj związkowy decyduje również o maksymalnej kwocie, jaką przedsiębiorstwo uczestniczące może uzyskać z puli środków pieniężnych w postaci linii kredytowej. Ponadto kraj związkowy Nadrenia-Palatynat bezpośrednio zarządza bieżącymi operacjami w ramach puli środków pieniężnych poprzez „Landeshauptkasse”, która jest instytucją Ministerstwa Finansów kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. „Landeshauptkasse” oficjalnie reprezentuje również kraj związkowy przy pozyskiwaniu funduszy na rynku w celu usunięcia niedopasowań poziomu płynności w puli środków pieniężnych.
- (111) Na podstawie tych elementów Komisja uznaje, że państwo jest w stanie bezpośrednio kontrolować działania realizowane w ramach puli środków pieniężnych, a przede wszystkim kwestię wyboru przedsiębiorstw, które mogą w niej uczestniczyć, oraz wielkości indywidualnej linii kredytowej przyznawanej każdemu uczestniczącemu przedsiębiorstwu. Stąd decyzje dotyczące udziału w puli środków pieniężnych i zakresu tego udziału można przypisać państwu.

⁽³³⁾ Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397.

⁽³⁴⁾ Sprawy połączone T-267/08 i T-279/08 Nord-Pas-de-Calais, Zb.Orz. 2011, s. II-01999, pkt 108.

⁽³⁵⁾ Uwaga Niemiec z dnia 24 kwietnia 2014 r., odpowiedź na pytanie 4, s. 3.

⁽³⁶⁾ 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).

6.1.3. Korzyść gospodarcza

- (112) 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⁽³⁷⁾. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa⁽³⁸⁾.
- (113) Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa. Z kolei „kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa”⁽³⁹⁾.
- (114) Aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwo uzyskało korzyść gospodarczą dzięki uzyskaniu kredytu lub jakiegokolwiek innej formy finansowania dłużnego, Komisja stosuje zasadę prywatnego kredytodawcy. W związku z powyższym Komisja musi ocenić, czy warunki pozyskiwania przez FFHG środków z puli środków pieniężnych przynoszą korzyść gospodarczą FFHG, której przedsiębiorstwo będące beneficjentem nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.
- (115) Zdaniem Niemiec zasada prywatnego kredytodawcy była w pełni przestrzegana, ponieważ pula środków pieniężnych zapewnia finansowanie na warunkach rynkowych. W odniesieniu do udziału FFHG w puli środków pieniężnych Niemcy wyjaśniły, że pula środków pieniężnych funkcjonuje w następujący sposób: FFHG występuje z wnioskiem o przekazanie środków z puli środków pieniężnych w celu osiągnięcia płynności, po czym kraj związkowy udostępnia takie środki z puli. Jak przedstawiono na rys. 4, stopy procentowe naliczane FFHG ustalono na poziomie rynkowego oprocentowania pieniądza dziennego⁽⁴⁰⁾, który jest dostępny dla samego kraju związkowego.
- (116) W przypadku gdy depozyty przedsiębiorstw uczestniczących nie są wystarczające do pokrycia wnioskowanej kwoty, kraj związkowy uzupełnia pulę środków pieniężnych, zaciągając pożyczki we własnym imieniu. Ponadto Niemcy wyjaśniły, że kraj związkowy stosuje wobec uczestników puli środków pieniężnych zasadniczo takie same warunki jak te, które otrzymał na rynku finansowym, pozwalając tym samym uczestnikom – przedsiębiorstwom kraju związkowego, w których kraj związkowy posiada większość udziałów – na dokonanie refinansowania na takich samych warunkach, jakie mają zastosowanie do samego kraju związkowego, nie uwzględniając w żaden sposób ich zdolności kredytowej. Ponadto tego rodzaju finansowanie jest dostępne dla przedsiębiorstw przez czas nieograniczony.
- (117) W świetle tego mechanizmu korzyść jest udzielana FFHG, jeżeli warunki, na których kraj związkowy przyznaje pożyczki z puli środków pieniężnych, są bardziej korzystne od warunków, jakie w innym wypadku FFHG otrzymałby na rynku. Warunki udzielania pożyczek z puli środków pieniężnych są takie same jak warunki dostępne dla kraju związkowego na potrzeby własnego refinansowania. Biorąc pod uwagę, że kraj związkowy jako organ publiczny może zaciągać kredyty po bardzo korzystnych stopach procentowych (ponieważ ryzyko niespłacenia praktycznie nie istnieje, a rating kredytowy kraju związkowego klasyfikuje się jako AAA⁽⁴¹⁾), Komisja uważa, że stopa procentowa, po jakiej FFHG może uzyskać pożyczkę z puli środków pieniężnych, jest korzystniejsza niż byłaby dostępna w innym wypadku. Potwierdzają to także przedstawione przez Niemcy ratingi kredytowe FFHG z lat 2009–2014 oraz podsumowanie zawarte w tabeli 7, z którego wynika, że rating kredytowy FFHG waha się pomiędzy [...]. W związku z tym pożyczki z puli środków pieniężnych były dostępne na lepszych warunkach, niż uzasadniałaby to zdolność kredytowa FFHG. Ponadto FFHG nie musi przedstawiać zabezpieczenia na takie pożyczki. W związku z powyższym poprzez umożliwienie FFHG udziału w puli środków pieniężnych i poprzez udzielenie kredytów w ramach linii kredytowej kraj związkowy przyznał korzyść gospodarczą⁽⁴²⁾.

6.1.4. Selektywność

- (118) Artykuł 107 ust. 1 Traktatu zawiera wymóg, zgodnie z którym, aby dany środek został określony jako pomoc państwa, musi on sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”.

⁽³⁷⁾ 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.

⁽³⁸⁾ Sprawa 173/73 Republika Włoch przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Rec. 1974, s. 709, pkt 13.

⁽³⁹⁾ Sprawa C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397, pkt 69.

⁽⁴⁰⁾ Według Niemiec stopa procentowa odpowiadała w przybliżeniu stopie EONIA.

⁽⁴¹⁾ Pełne sprawozdanie dotyczące ratingu kredytowego kraju związkowego Nadrenia-Palatynat (zawierające historię ratingową kraju związkowego od 1999 r.) sporządzone przez agencję ratingową Fitch w lipcu 2014 r. i dostępne pod adresem: http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf pokazuje, że kraj związkowy stale otrzymywał rating AAA w skali ratingowej.

⁽⁴²⁾ Kraj związkowy ponosi ryzyko niespłacenia kredytu przez FFHG, nie uzyskując w zamian żadnej rekompensaty.

- (119) W związku z tym, że prawo do udziału w puli środków pieniężnych przyznano jedynie FFHG (i innym przedsiębiorstwom, w których kraj związkowy posiada pakiet większościowy), środek jest selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

6.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (120) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te przedsiębiorstwa. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁴³⁾ wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynku otwartym na konkurencję, aby zaistniało ryzyko zakłócenia konkurencji wskutek wprowadzenia środków pomocy.
- (121) Jak wyjaśniono w motywie 102 i nast., 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), a z drugiej strony między operatorami portów lotniczych, którzy mogą konkurować ze sobą o powierzenie im 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 ze sobą konkurować o przyciągnięcie takich przedsiębiorstw lotniczych.
- (122) Wielkość portu lotniczego Frankfurt-Hahn (od 2,7 do 3,8 mln pasażerów w badanym okresie, 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⁽⁴⁴⁾, pozwalają wyciągnąć wniosek, że finansowanie może prowadzić do zakłócenia konkurencji i 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 73. Droga startowa w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn ma odpowiednią długość (3 800 m), aby mogły z niej korzystać większe statki powietrzne, i umożliwia przedsiębiorstwom lotniczym obsługiwanie średnio- i nawet długodystansowych lotów międzynarodowych.
- (123) Ponadto port lotniczy Frankfurt-Hahn służy jako towarowy port lotniczy, obsługując w sumie około 200 000 ton ładunku lotniczego rocznie i 500 000 ton ładunku, uwzględniając przewóz towarowy samochodami ciężarowymi (zob. tabela 2). W odniesieniu do konkurencji w zakresie lotniczego transportu towarowego Komisja zauważa, że transport towarowy jest zwykle bardziej mobilny niż przewóz osób⁽⁴⁵⁾. Zasadniczo przyjmuje się, że promień obszaru ciężenia towarowych portów lotniczych wynosi co najmniej około 200 km i 2 godziny jazdy. 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 dnia (czyli do 12 godzin jazdy samochodem ciężarowym) byłby akceptowalny dla spedytorów mających zamiar korzystać z portu lotniczego w celu transportu ładunku⁽⁴⁶⁾. Dlatego, biorąc pod uwagę, że towarowe porty lotnicze są bardziej elastyczne niż pasażerskie porty lotnicze, ponieważ wystarczy, aby ładunek lotniczy został dostarczony do wyznaczonego miejsca, a następnie dalej przewieziony przez spedytorów transportu drogowego i kolejowego do miejsca przeznaczenia, Komisja uważa, że występuje większe ryzyko zakłócenia konkurencji i wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (124) Na podstawie argumentów przedstawionych w motywach 120–123 korzyść gospodarcza, jaką uzyskuje spółka FFHG, wzmacnia jej pozycję w stosunku do jej konkurentów na unijnym rynku świadczenia usług portu lotniczego. W tym kontekście należy uznać, że korzyść przyznana spółce FFHG poprzez jej uczestnictwo w puli środków pieniężnych kraju związkowego może zakłócać konkurencję i wywierać wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.6. Wniosek

- (125) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 99–124 Komisja stwierdza, że linia kredytowa przyznana FFHG z puli środków pieniężnych kraju związkowego stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

⁽⁴³⁾ Sprawa T-214/95 Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

⁽⁴⁴⁾ ob. sekcja 2.1.

⁽⁴⁵⁾ 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.

⁽⁴⁶⁾ Odpowiedź portu lotniczego Liège na konsultacje społeczne dotyczące wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

6.2. Charakter pomocy gwarancji udzielonej FFHG przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat na 100 % wartości kredytów uzyskanych od ISB

- (126) Na kredyty udzielone przez ISB, których oceny dokonano w sekcji 6.3, gwarancji udzielił kraj związkowy Nadrenia-Palatynat (gwarant) będący jednocześnie udziałowcem większościowym (82,5 %) FFHG. Każdy z 5 kredytów udzielonych przez ISB zabezpieczono gwarancją na 100 % wartości wierzytelności banku. Za udzielenie gwarancji FFHG płaci na rzecz gwaranta prowizję w wysokości [od 0,5 % do 1,5 %] rocznie.

6.2.1. Zastosowanie zasad pomocy państwa do finansowania infrastruktury portu lotniczego

- (127) Z powodów określonych w motywie 99 i nast. należy uznać, że FFHG stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

6.2.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków państwu

- (128) Aby przedmiotowy środek stanowił pomoc państwa, musi być finansowany z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tego środka.
- (129) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień ⁽⁴⁷⁾. Zasoby władz lokalnych stanowią, na potrzeby stosowania art. 107 Traktatu, zasoby państwowe ⁽⁴⁸⁾.
- (130) Każda gwarancja publiczna wiąże się z możliwą utratą zasobów przez państwo. W związku z tym, że gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytu udzielił bezpośrednio kraj związkowy Nadrenia-Palatynat, przyznano ją z zasobów państwowych i można ją również przypisać państwu.

6.2.3. Korzyść gospodarcza

- (131) Zgodnie z pkt 3.2 obwieszczenia w sprawie gwarancji indywidualna gwarancja państwowa nie stanowi pomocy państwa, jeżeli spełniono następujące kumulacyjne warunki: „a) kredytobiorca nie ma problemów finansowych [...], b) zakres gwarancji można odpowiednio zmierzyć w momencie jej udzielenia [...], c) gwarancja nie obejmuje więcej niż 80 % niespłaconego kredytu lub innego zobowiązania finansowego [...], d) za gwarancje płaci się cenę odpowiadającą cenie rynkowej [...]”.
- (132) W analizowanym przypadku kraj związkowy Nadrenia-Palatynat udzielił gwarancji na 100 % wartości kredytów w celu zabezpieczenia kredytów udzielonych FFHG przez ISB. Gwarancja przekracza zatem próg 80 % niespłaconego kredytu.
- (133) Niemcy podniosły, że chociaż kredyty były zabezpieczone gwarancją państwową na 100 % wartości kredytów, spółka FFHG płaci cenę rynkową za gwarancję i w związku z tym nie uzyskuje żadnej korzyści. Na poparcie tego twierdzenia Niemcy przedstawiły ocenę dokonaną przez Deutsche Bank. Jak wskazano w motywie 153, Deutsche Bank przypisał FFHG rating kredytowy [<BBB+]. Ocenę tę potwierdziły dwa inne banki oraz rating kredytowy przypisany na podstawie modelu punktowej oceny kredytowej agencji Moody's (zob. motywy 157 i 158). Deutsche Bank oszacował jednak, że marża ryzyka mająca zastosowanie w odniesieniu do pięcioletniego kredytu będzie wynosiła [1,30 %–2,05 %] rocznie. Jak wyjaśniono w sekcji 6.3.2, marża ryzyka mająca zastosowanie w odniesieniu do kredytu zabezpieczonego gwarancją państwową na 100 % jego wartości wyniosłaby [0,25 %–0,7 %] rocznie. Według Niemiec różnica między marżami w obu przypadkach orientacyjnie wskazuje cenę gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytu. Deutsche Bank oszacował zatem tę różnicę jako mieszczącą się w przedziale (0,6 %–1,8 %) rocznie ⁽⁴⁹⁾.
- (134) Zgodnie z pkt 4.2 akapit drugi obwieszczenia w sprawie gwarancji korzyść można obliczyć jako różnicę pomiędzy określoną rynkową stopą procentową, którą spółka FFHG musiałaby zapłacić bez gwarancji, a stopą procentową uzyskaną dzięki gwarancji państwowej po uwzględnieniu wszelkich zapłaconych stawek.

⁽⁴⁷⁾ Zob. przypis 33.

⁽⁴⁸⁾ Zob. przypis 34.

⁽⁴⁹⁾ [1,3 % – 0,7 % = 0,6 % i 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]

- (135) Zgodnie z komunikatem w sprawie ustalania stóp referencyjnych w przypadku przedsiębiorstwa o słabej kategorii ratingowej (B) i zwykłym poziomie zabezpieczenia⁽⁵⁰⁾ zastosowanie miałyby marża ryzyka wynosząca 4 % rocznie. Różnica między marżą ryzyka mającą zastosowanie zgodnie z komunikatem w sprawie ustalania stóp referencyjnych a marżą ryzyka naliczaną od kredytów udzielonych przez ISB razem z opłatą za gwarancję faktycznie pobieraną przez kraj związkowy wskazuje na to, że spółka FFHG uzyskała korzyść dzięki gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytów. Różnica ta wynosi w przypadku kredytów nr 2 i 5 odpowiednio do [1,5 %-3,5 %] rocznie⁽⁵¹⁾ i [1,5 %-3,5 %] rocznie⁽⁵²⁾, a w przypadku kredytów nr 1, 3 i 4 – do [1,5 %-3,5 %] rocznie⁽⁵³⁾. Ponadto spółka FFHG nie uiściła żadnej opłaty bankowej (zazwyczaj wynoszącej [5-30] punktów bazowych⁽⁵⁴⁾). Oczywiście jest, że w normalnych warunkach rynkowych spółka FFHG musiałaby uiścić taką prowizję za gwarancję (tj. [0,5 %-1,5 %] rocznie) w celu uzyskania gwarancji na swoje kredyty od osoby trzeciej. Gwarancja wiąże się zatem w oczywisty sposób z korzyścią.
- (136) W związku z tym, że gwarancja udzielona przez kraj związkowy obejmuje 100 % wartości niespłaconego kredytu i że FFHG opłaca prowizję poniżej ceny rynkowej, spółka ta uzyskała korzyść gospodarczą, która w innym przypadku nie byłaby dla niej dostępna na rynku. Kwota tej korzyści równa się różnicy między marżą ryzyka mającą zastosowanie zgodnie z komunikatem w sprawie ustalania stóp referencyjnych a marżą ryzyka naliczaną od kredytów udzielonych przez ISB razem z opłatą za gwarancję faktycznie pobieraną przez kraj związkowy oraz opłatą bankową.

6.2.4. Selektowność

- (137) W związku z tym, że gwarancję państwową na 100 % wartości kredytu przyznano jedynie FFHG, środek ten należy zakwalifikować jako środek o charakterze selektywnym.

6.2.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (138) Z takich samych względów jak względy wskazane w motywach 120 i nast. Komisja uważa, że każda selektywna korzyść gospodarcza przyznana FFHG może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.2.6. Wniosek

- (139) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 127-138 Komisja stwierdza, że udzielona przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat gwarancja państwowa na 100 % wartości niespłaconych kredytów uzyskanych od ISB stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

6.3. Charakter pomocy kredytów udzielonych FFHG przez ISB

6.3.1. Zastosowanie zasad pomocy państwa do finansowania infrastruktury portu lotniczego

- (140) Z powodów określonych w motywie 99 i nast. należy uznać, że FFHG stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

6.3.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (141) ISB jest w 100 % własnością kraju związkowego Nadrenia-Palatynat. Z tego powodu stanowi przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy 2006/111/WE, a kredyty udzielone przez nie można zatem uznać za finansowane z zasobów państwowych.

⁽⁵⁰⁾ Ocena straty z tytułu niewykonania zobowiązania (LGD) między 30 % a 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...]

⁽⁵²⁾ [...]

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Zob. np. Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies (Szacowanie kosztu kapitału dla niderlandzkich przedsiębiorstw wodnych), 2011 (s. 3). Zob. również dane Bloomberg'a dotyczące opłat gwarancyjnych za emisję obligacji.

- (142) Oczywiście jest, że kraj związkowy sprawuje daleko idącą kontrolę nad działalnością ISB, co w rezultacie oznacza, iż kredyty udzielone przez ISB można przypisać państwu. ISB jest bankiem rozwoju kraju związkowego Nadrenia-Palatynat i odgrywa kluczową rolę w polityce rozwoju regionalnego. Zgodnie z § 3 pkt 1 statutu banku rolą ISB jest wspieranie kraju związkowego w jego polityce finansowej, gospodarczej, regionalnej, transportowej, ochrony środowiska i zatrudnienia. W tym przypadku dzięki kredytom uzyskanym od ISB refinansowano wcześniejsze kredyty udzielone FFHG na finansowanie środków infrastrukturalnych w porcie lotniczym.
- (143) Co więcej, poza dwoma przedstawicielami Izby Rzemieśniczej oraz Izby Przemysłowo-Handlowej Rada Nadzorcza ISB (Verwaltungsrat) składa się z pięciu przedstawicieli organów publicznych (w tym dwóch sekretarzy stanu Ministerstwa Finansów kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, a także odpowiednio Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Rolnictwa i Winorośli kraju związkowego Nadrenia-Palatynat), co zapewnia nadzór nad działaniami ISB przez państwo. Również komitet doradczy (Beirat) składa się z przedstawicieli organów publicznych.
- (144) Co więcej, kredyty udzielone przez ISB zabezpieczono gwarancją państwową na 100 % wartości kredytów przyznanej przez kraj związkowy (zob. sekcja 6.2).
- (145) W oparciu o te elementy Komisja uważa, że państwo było w stanie kontrolować działania ISB i że nie można założyć, iż nie było zaangażowane w podjęcie istotnej decyzji dotyczącej finansowania infrastruktury portu lotniczego. Komisja jest zatem zdania, że decyzję o refinansowaniu wcześniejszych kredytów FFHG kredytami udzielonymi przez ISB można przypisać organom publicznym.

6.3.3. Korzyść gospodarcza

- (146) Aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwo uzyskało korzyść gospodarczą dzięki uzyskaniu kredytu, Komisja stosuje zasadę prywatnego kredytodawcy. Zgodnie z tą zasadą kapitał dłużny udostępniony przedsiębiorstwu przez państwo w sposób bezpośredni lub pośredni w okolicznościach, które odpowiadają normalnym warunkom rynkowym, nie powinien kwalifikować się jako pomoc państwa ⁽⁵⁵⁾.
- (147) Zasada prywatnego kredytodawcy służy ustaleniu, co prywatne przedsiębiorstwo porównywalnych rozmiarów zrobiłoby w porównywalnej sytuacji. Ma na celu określenie i odseparowanie tych środków finansowych podjętych przez państwo, których nie podjąłby inwestor prywatny, od środków, które są rozsądne finansowo i które w związku z tym podjąłby inwestor prywatny, w celu ustalenia, czy występuje korzyść gospodarcza.
- (148) Zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną ⁽⁵⁶⁾ oraz w celu określenia, czy finansowanie będące przedmiotem oceny zostało przyznane na preferencyjnych warunkach, Komisja może – wobec braku innych wskaźników zastępczych – porównać stopę procentową przedmiotowego kredytu ze stopami określonymi w komunikacie w sprawie ustalania stóp referencyjnych.
- (149) W komunikacie w sprawie ustalania stóp referencyjnych określono metodę ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych, które stosuje się zastępczo dla stopy rynkowej. W związku z tym jednak, że stopy określone w komunikacie w sprawie ustalania stóp referencyjnych służą jako wskaźnik zastępczy, jeżeli w szczególnym przypadku Komisja dysponuje innymi wskaźnikami stopy procentowej, którą kredytobiorca mógłby uzyskać na rynku, przeprowadza ona swoją ocenę w oparciu o te wskaźniki.
- (150) W przedmiotowym przypadku Komisja musi ocenić, czy warunki kredytów udzielonych przez ISB (jak podsumowano w tabeli 5) zabezpieczonych gwarancją państwową na 100 % ich wartości przynoszą FFHG jakąkolwiek dodatkową korzyść gospodarczą, której przedsiębiorstwo będące beneficjentem nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych. Zgodność warunków gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytów udzielonej przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat z rynkiem oceniono w sekcji 6.2.

⁽⁵⁵⁾ Komunikat Komisji do państw członkowskich – Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu EWG oraz art. 5 dyrektywy Komisji 80/723/EWG w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych w sektorze wytwórczym (Dz.U. C 307 z 13.11.1993, s. 3, pkt 11). Komunikat ten dotyczy w sposób szczególny sektora wytwórczego, ale zasadniczo ma również zastosowanie do innych sektorów gospodarki. Zob. również sprawa T-16/96 Cityflyer, Rec. 1998, s. II-757, pkt 51.

⁽⁵⁶⁾ Decyzja Komisji 2013/693/UE z dnia 3 października 2012 r. w sprawie środka pomocy nr SA.23600 – C 38/08 (ex NN 53/07) – na rzecz Niemiec – Plan finansowania Terminalu 2 portu lotniczego w Monachium (Dz.U. L 319 z 29.11.2013, s. 8) i decyzja Komisji (UE) 2015/1469 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.30743 (2012/C) (ex N 138/2010) – Niemcy – Finansowanie projektów infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle (2) (Dz.U. L 232 z 4.9.2015, s. 1)

- (151) Niemcy podniosły, że kredyty udzielone przez ISB przyznano na warunkach rynkowych porównywalnych do warunków kredytów, na których refinansowanie były przeznaczone (zob. motyw 52 i nast.). W tym względzie Niemcy stwierdziły, że warunki kredytów udzielonych przez ISB były porównywalne z kredytami udzielonymi przez Nassauische Sparkasse w 2005 r., które zabezpieczono w sposób porównywalny z zabezpieczeniem kredytów od ISB. Niemcy utrzymywały zatem, że w związku z tym, iż odsetki należne od kredytów udzielonych przez ISB były na takim samym poziomie jak odsetki od kredytów, na których refinansowanie były przeznaczone kredyty udzielone przez ISB, nie można mówić o żadnej korzyści na rzecz FFHG.
- (152) Ponadto Niemcy wyjaśniły, że w 2009 r., przygotowując nowe finansowanie, spółka FFHG zleciła bankowi Deutsche Bank obliczenie orientacyjnej marży ryzyka na potrzeby refinansowania jej istniejących kredytów, uwzględniając gwarancję na 100 % wartości kredytów udzieloną przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat.
- (153) Zgodnie z metodyką, na której opiera się komunikat w sprawie stóp referencyjnych, Komisja jest zdania, że stopy procentowe kredytów można uznać za zgodne z warunkami rynkowymi, w przypadku gdy kredyty są wyceniane według stopy co najmniej równej stopie referencyjnej określonej za pomocą następującego wzoru:

stopa referencyjna = stopa bazowa + marża ryzyka + opłata

- (154) Stopa bazowa odzwierciedla koszt, jaki ponoszą banki z tytułu zapewnienia płynności (koszt finansowania). W przypadku finansowania o stałej stopie procentowej (tj. stopa procentowa jest stała przez cały okres spłaty kredytu) należy określić stopę bazową w oparciu o stopy swap⁽⁵⁷⁾ przy uwzględnieniu terminu zapadalności oraz waluty odpowiadających terminowi zapadalności oraz walucie długu. Marża ryzyka kompensuje kredytodawcy ryzyko związane z finansowaniem określonego długu, w szczególności ryzyko kredytowe. Marżę ryzyka można określić na podstawie właściwej próby spreadów swapu ryzyka kredytowego⁽⁵⁸⁾ odnoszących się do podmiotów referencyjnych o zbliżonym ratingu kredytowym. Ponadto należy dodać 10–20 punktów bazowych jako przybliżoną wartość opłat bankowych, które zwykle muszą uiszczać przedsiębiorstwa⁽⁵⁹⁾.

Adekwatność marży ryzyka w zależności od ratingu kredytowego

- (155) Aby określić, czy odpowiednia premia z tytułu ryzyka została dodana do stopy bazowej, należy ustalić rating kredytowy przedsiębiorstwa. Spółka FFHG nie została oceniona przez agencję ratingową. Niemcy stwierdziły jednak, że przygotowując orientacyjną marżę ryzyka, Deutsche Bank ocenił również zdolność kredytową FFHG. Na podstawie analizy sprawozdań finansowych FFHG za lata 2006–2008 przeprowadzonej przez Deutsche Bank spółkę FFHG zakwalifikowano do kategorii ratingowej [<BBB+]. Bank nie sprecyzował jednak dokładnego ratingu kredytowego dla spółki.
- (156) Komisja zauważa, że kategoria ratingowa [<BBB+] zawiera wszystkie ratingi kredytowe, które znajdują się poniżej [BBB+]. Stąd rating kredytowy FFHG [<BBB+] według Deutsche Banku można stosownie zinterpretować jako dowolny rating kredytowy poniżej [BBB+] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's.
- (157) Oprócz analizy Deutsche Banku Niemcy przedstawiły orientacyjne ratingi FFHG przygotowane przez dwa inne banki. Komisja zauważa, że banki te również przypisały FFHG rating kategorii [<BBB+]. W 2010 r. Volksbank przypisał FFHG rating kredytowy [...] zgodnie ze swoją wewnętrzną skalą ratingową (ten rating kredytowy odpowiada [B–BB] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's). W 2011 r. Kreissparkasse Birkenfeld przypisał FFHG rating kredytowy [...] zgodnie ze swoją skalą ratingową (ten rating kredytowy odpowiada [B–BB] w skali ratingowej agencji Standard and Poor's).
- (158) Ponadto Niemcy dostarczyły ratingi kredytowe FFHG ustalone zgodnie z modelem punktowej oceny kredytowej agencji Moody's w oparciu o dostępne dane w czasie, gdy udzielano kredytów przyznanych przez ISB (zob. tabela 8). Te ratingi kredytowe potwierdzają kategorię ratingową [<BBB+] przypisaną przez Deutsche Bank i wahają się między [B2] w skali ratingowej agencji Moody's (co odpowiada [B] w skali ratingowej agencji Standard & Poor's) a [Baa3] w skali ratingowej agencji Moody's (co odpowiada [BBB–] w skali ratingowej agencji Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ Stopa swap jest stopą dla instrumentów o dłuższym terminie wymagalności odpowiadającą międzybankowej oferowanej stopie referencyjnej (stopie IBOR). Jest ona wykorzystywana na rynkach finansowych jako stopa referencyjna przy ustalaniu stopy finansowania.

⁽⁵⁸⁾ Swap ryzyka kredytowego (CDS) jest umową dotyczącą (zbywalnego) kredytowego instrumentu pochodnego zawartą między dwoma kontrahentami, nabywcą zabezpieczenia i sprzedawcą zabezpieczenia, na mocy której zachodzi przekazanie ryzyka kredytowego na rzecz podstawowego podmiotu referencyjnego z nabywcą zabezpieczenia na sprzedawcę zabezpieczenia. Nabywca zabezpieczenia płaci sprzedawcy zabezpieczenia wynagrodzenie w każdym okresie aż do terminu zapadalności umowy CDS lub do wystąpienia uzgodnionego wcześniej wydarzenia kredytowego u podstawowego podmiotu referencyjnego (zależnie od tego, które ze zdarzeń wystąpi jako pierwsze). Okresowe wynagrodzenie płacone przez nabywcę zabezpieczenia (wyrażone jako odsetek lub w formie punktów bazowych zabezpieczanej kwoty – wartości „nominalnej”) jest nazywane spreadem swapu ryzyka kredytowego. Spread swapu ryzyka kredytowego można stosować jako przybliżony wskaźnik zastępczy kosztu ryzyka kredytowego.

⁽⁵⁹⁾ Zob. przypis 54.

- (159) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 153–158 Komisja uznaje, że rating kredytowy FFHG odpowiada w najlepszym przypadku [BBB-] w skali ratingowej agencji Standard & Poor's.
- (160) Aby jednak określić, czy poza ewentualną możliwą korzyścią przyznaną za pośrednictwem gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytów (zob. sekcja 6.2) kredyty udzielone przez ISB przyniosły jakąkolwiek korzyść spółce FFHG, należy uwzględnić rating kredytowy emitenta gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytów (tj. rating kredytowy kraju związkowego Nadrenia-Palatynat), ponieważ w przeciwnym razie korzyść wynikająca z gwarancji państwowej zostałaby uwzględniona dwukrotnie. Jak wskazano w motywie 117, kraj związkowy Nadrenia-Palatynat ma rating kredytowy AAA.
- (161) W związku z tym, biorąc pod uwagę fakt, że kredyty udzielone przez ISB były zabezpieczone gwarancją państwową, Komisja uznaje, że należy ustalić marżę ryzyka na podstawie pięcioletnich obligacji w EUR krajów związkowych Niemiec (wynoszącą [5–25] punktów bazowych). Ponadto Komisja zauważa, że Deutsche Bank w swojej analizie dodał premię z tytułu ryzyka wynoszącą [5–25] punktów bazowych z uwagi na fakt, że kredyty nie zostały udzielone bezpośrednio krajowi związkowemu, ale były jedynie zabezpieczone gwarancją państwową na 100 % wartości kredytu, a także dodał dodatkową premię wynoszącą [5–25] punktów bazowych ze względu na ograniczoną możliwość odsprzedaży długu. Komisja uważa, że są to zasadne założenia oraz że wynikająca z nich marża ryzyka na poziomie [20–70] punktów bazowych jest właściwa, biorąc pod uwagę zdolność kredytową wystawcy gwarancji.

Zgodność kredytów nr 2 i 5 udzielonych przez ISB z rynkiem

- (162) W odniesieniu do kredytów nr 2 i 5 udzielonych przez ISB o zmiennym oprocentowaniu rzeczywista stopa procentowa wynosi EURIBOR plus marża ryzyka wynosząca odpowiednio [0,35 %–0,55 %] rocznie i [0,25 %–0,45 %] rocznie. Marża ryzyka w przypadku kredytu nr 2 udzielonego przez ISB mieściła się w zakresie określonym przez Deutsche Bank, natomiast marża ryzyka w przypadku kredytu nr 5 udzielonego przez ISB wynosiła 4 punkty bazowe poniżej premii z tytułu ryzyka określonej przez Deutsche Bank. Nie pobrano żadnej opłaty bankowej od żadnego z dwóch kredytów udzielonych przez ISB. W związku z tym Komisja uznaje, że stopa procentowa naliczona za udzielenie obu kredytów zapewnia (co prawda niewielki) element korzyści (wydaje się, że stopa procentowa płacona za kredyt nr 2 jest o [10–30] punktów bazowych niższa od stopy referencyjnej, a w przypadku kredytu nr 5 – o [5–25] punktów bazowych).

Zgodność kredytów nr 1, 3 i 4 udzielonych przez ISB z rynkiem

- (163) Komisja uznaje, że oprocentowanie kredytów nr 1, 3 i 4 udzielonych przez ISB jest stałe. Ponieważ wszystkie trzy kredyty stanowią kredyty amortyzowane, aby ustalić odpowiedni termin wymagalności tych kredytów, należy uwzględnić amortyzację kredytów.
- (164) Komisja obliczyła w tym celu średni ważony okres trwania (WAL) kredytów, który wskazuje średnią liczbę lat, przez które każde euro kredytu pozostaje do spłaty. Średni ważony okres trwania kredytu nr 1 obliczono na 3,92 roku, średni ważony okres trwania kredytu nr 3 na 1,17 roku, a średni ważony okres trwania kredytu nr 4 na 3,29 roku.
- (165) Aby określić stopę bazową kredytu nr 1, którego średni ważony okres trwania wynosi 3,92 roku, Komisja zastosowała czteroletnią stopę swap w EUR⁽⁶⁰⁾ jako wskaźnik zastępczy. W odniesieniu do kredytu nr 3 jako najdokładniejsze przybliżenie jego średniego ważonego okresu trwania wynoszącego 1,17 roku stosuje się jednoroczną stopę swap w EUR⁽⁶¹⁾. W odniesieniu do kredytu nr 4 jako przybliżenie jego średniego ważonego okresu trwania wynoszącego 3,29 roku stosuje się trzyletnią stopę swap⁽⁶²⁾. Odpowiednie stopy swap udostępnił Bloomberg i dotyczą one dnia, w którym zaciągnięto kredyty⁽⁶³⁾. Wartości odpowiednich stóp swap są następujące: [2 %–3 %] w przypadku kredytu nr 1, [1 %–1,5 %] w przypadku kredytu nr 3 i [1,5 %–2,5 %] w przypadku kredytu nr 4⁽⁶⁴⁾.
- (166) Podejście to prowadzi do stopy referencyjnej dla kredytu nr 1 (z gwarancją państwową na 100 % wartości kredytu) w wysokości [2,5 %–4,5 %]⁽⁶⁵⁾, dla kredytu nr 3 (z gwarancją państwową na 100 % wartości kredytu) w wysokości [1,5 %–3 %]⁽⁶⁶⁾ i dla kredytu nr 4 (z gwarancją państwową na 100 % wartości kredytu) w wysokości [2 %–3,5 %]⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁰⁾ Kod Bloombergu EUSA4.

⁽⁶¹⁾ Kod Bloombergu EUSA1.

⁽⁶²⁾ Kod Bloombergu EUSA3.

⁽⁶³⁾ Kredyt nr 1 zaciągnięto w dniu 14 lipca 2009 r., kredyt nr 3 – w dniu 28 sierpnia 2009 r., a kredyt nr 4 – w dniu 8 września 2009 r.

⁽⁶⁴⁾ Źródło: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...]

⁽⁶⁶⁾ [...]

⁽⁶⁷⁾ [...]

- (167) Kredytów nr 1, 3 i 4 udzielono według stóp znacznie wyższych niż obliczone stopy referencyjne (kredyt nr 1 – [$> 3\%$; $< 4,5\%$], kredyt nr 3 – [$> 3\%$; $< 4,5\%$], a kredyt nr 4 – [$> 3\%$; $< 4,5\%$]) i Komisja uznaje ten fakt za przesłankę, że kredyty te faktycznie były zgodne z warunkami rynkowymi, co tym samym wyklucza możliwość występowania korzyści.

6.3.4. *Selektywność*

- (168) W związku z tym, że ISB udzielił kredytów nr 2 i 5 na preferencyjnych warunkach jedynie spółce FFHG, środki należy zakwalifikować jako środek o charakterze selektywnym.

6.3.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową*

- (169) Z takich samych względów jak względy wskazane w motywach 120 i nast. Komisja uważa, że każda selektywna korzyść gospodarcza przyznana FFHG może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.3.6. *Wniosek*

- (170) W świetle powyższych motywów 140–169 Komisja doszła do wniosku, że ISB udzielił kredytów nr 1, 3 i 4 według stóp, które można uznać za zgodne z warunkami rynkowymi, co tym samym wyklucza możliwość występowania korzyści. W związku z tym, biorąc pod uwagę fakt, że kryteria kumulacyjne określone w art. 107 ust. 1 Traktatu nie są spełnione, Komisja uważa, że wspomniane kredyty udzielone przez ISB nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (171) W świetle powyższych motywów 140–169 Komisja uznaje, że ISB udzielił kredytów nr 2 i 5 według stóp niższych niż stopy referencyjne. W związku z tym, ponieważ spełniono pozostałe kryteria określone w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uznaje, że te kredyty udzielone przez ISB stanowią pomoc państwa (aczkolwiek w niewielkiej kwocie).

6.4. **Zgodność pomocy z prawem**

- (172) 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.
- (173) Ponieważ środki finansowe uzyskane z puli środków pieniężnych na preferencyjnych warunkach, kredyty nr 2 i 5 udzielone przez ISB i gwarancja państwowa na 100 % wartości kredytów zostały już przekazane do dyspozycji FFHG, Komisja uznaje, że Niemcy nie spełniły wymogów określonych w art. 108 ust. 3 Traktatu ⁽⁶⁸⁾.

6.5. **Zgodność**

6.5.1. *Możliwość zastosowania wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji*

- (174) Lufthansa jest zdania, że oceniając przedmiotowe środki pomocy, Komisja powinna zastosować wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji.
- (175) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa zawierają konkretne i szczegółowe zasady dotyczące finansowania publicznego portów lotniczych obejmujące pomoc operacyjną. Zgodnie z pkt 117 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. mniejsze porty lotnicze mogą mieć trudności z zapewnieniem finansowania swojej działalności bez publicznego wsparcia z powodu wysokich kosztów stałych (niedopasowanie poziomu płynności).

⁽⁶⁸⁾ Sprawa T-109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji, Rec. 2004, s. II-127.

- (176) Nawet gdyby jednak wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji miały zostać zastosowane w przypadku pomocy na rzecz portu lotniczego, nie mają one zastosowania w tym przypadku, ponieważ spółka FFHG nie była przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji.
- (177) Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. ⁽⁶⁹⁾ Komisja przeprowadzi analizę środków pomocy na podstawie wytycznych obowiązujących w momencie przyznania pomocy. Ponieważ w tym przypadku pomoc przyznano w latach 2009–2011 (czyli długo przed publikacją wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym*), Komisja zbada, czy spółkę FFHG można uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. (tj. wytycznych obowiązujących w momencie przyznania pomocy).
- (178) Zgodnie z pkt 10 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. przedsiębiorstwo uznaje się za znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością ponad połowa jej kapitału zakładowego została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub jeżeli spełnia ona kryteria określone w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowemu postępowaniu upadłościowemu.
- (179) W przedmiotowej sprawie żaden z tych dwóch warunków nie został spełniony w momencie przyznania pomocy. Kapitał zakładowy spółki FFHG, która jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, utrzymywał się na stabilnym poziomie i wynosił 50 mln EUR w latach 2007–2010, po czym odnotował niewielki spadek z 50 mln EUR do 44 mln EUR w 2011 r. oraz do 38 mln EUR w 2012 r. Spółka FFHG nie spełniła przewidzianych w prawie krajowym kryteriów odnoszących się do zbiorowych postępowań upadłościowych.
- (180) Wyniki finansowe podsumowane w tabeli 4 nie sugerują, aby spółkę FFHG należało uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji. W tym względzie zgodnie z pkt 11 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. przedsiębiorstwo można uznać za znajdujące się w trudnej sytuacji, nawet jeżeli nie spełniono warunków określonych w pkt 10, w szczególności gdy występują oznaki typowe dla przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji, takie jak rosnące straty, malejący obrót, zmniejszający się przepływ pieniężny, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek itp. Niemniej w przedmiotowym przypadku pomimo spadku liczby pasażerów z powodu kryzysu finansowego i gospodarczego wyniki finansowe FFHG pokazały, że spółka poczyniła postępy w kierunku osiągnięcia rentowności.
- (181) W świetle ustaleń przedstawionych w motywie 175 i nast. Komisja uważa, że FFHG nie można uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w momencie przyznania pomocy i w związku z tym wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. nie mają zastosowania.

6.5.2. Zastosowanie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. i 2014 r.

- (182) W art. 107 ust. 3 Traktatu przewiduje się pewne odstępstwa od ogólnej zasady ustanowionej w art. 107 ust. 1 Traktatu, zgodnie z którą pomoc państwa nie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Przedmiotową pomoc można ocenić na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, który stanowi, że: „pomoc przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (183) 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.
- (184) 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 ⁽⁷⁰⁾ ma zastosowanie do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych. Jeżeli zatem 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. W związku z powyższym 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. ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1).

⁽⁷⁰⁾ Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22.

⁽⁷¹⁾ Pkt 173 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (185) Z kolei w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. „Komisja stwierdziła, że w odniesieniu do spraw zawisłych 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 (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. i przed rozpoczęciem okresu przejściowego ⁽⁷²⁾.
- (186) Komisja stwierdziła już w motywie 173, że środki będące przedmiotem oceny stanowią niezgodną z prawem pomoc państwa przyznaną przed dniem 4 kwietnia 2014 r.

6.5.3. Rozróżnienie pomocy inwestycyjnej i pomocy operacyjnej

- (187) W świetle przepisów zawartych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., o których mowa w motywach 184 i 185, Komisja musi ustalić, czy przedmiotowe środki stanowią niezgodną z prawem pomoc inwestycyjną czy operacyjną.
- (188) 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 pkt 25 lit. r) wspomnianych wytycznych 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).
- (189) 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” ⁽⁷³⁾.
- (190) W świetle tych definicji Komisja uznaje, że gwarancja państwowa udzielona na 100 % wartości kredytów udzielonych przez ISB na warunkach preferencyjnych oraz kredyty nr 2 i 5 udzielone przez ISB stanowią pomoc inwestycyjną na rzecz FFHG. Wszystkie te środki finansowe były związane z refinansowaniem kredytów, które z kolei posłużyły do sfinansowania konkretnego projektu inwestycji w infrastrukturę (zob. tabela 9). Ponadto kwoty kredytów udzielonych przez ISB są równe poszczególnym przeprowadzonym inwestycjom lub są od nich mniejsze.

Tabela 9

Zestawienie kwot kredytów udzielonych przez ISB i ich przeznaczenia ⁽¹⁾

Nr kredytu udzielonego przez ISB	Kwota kredytu w mln EUR	Przeznaczenie kredytu
1	18,4	[...] inwestycje w infrastrukturę o wartości [...]
2	20,0	[...] inwestycje w infrastrukturę o wartości [...]
3	2,5	[...] inwestycje w infrastrukturę o wartości [...]

⁽⁷²⁾ Pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷³⁾ Pkt 25 lit. v) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

Nr kredytu udzielonego przez ISB	Kwota kredytu w mln EUR	Przeznaczenie kredytu
4	25,9	[...] inwestycje w infrastrukturę o wartości [...]
5	6,8	[...] inwestycje w infrastrukturę o wartości [...]

(¹) Przegląd opiera się na wskazaniach zawartych w umowach kredytowych zawartych z ISB dotyczących przeznaczenia poszczególnych kredytów i kwot inwestycji.

- (191) W związku z tym Komisja jest zdania, że gwarancja państwowa na 100 % wartości kredytu dotycząca kredytów udzielonych przez ISB i kredyty nr 2 i 5 udzielone przez ISB stanowią pomoc inwestycyjną niezgodną z prawem przyznaną przed dniem 4 kwietnia 2014 r., której zgodność należy ocenić na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (192) W odniesieniu do środków finansowych zapewnionych na preferencyjnych warunkach z puli środków pieniężnych Niemcy uważają, że środki te również zostały wykorzystane do sfinansowania inwestycji w infrastrukturę w latach 2009–2012.
- (193) W latach 2009–2012 w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn przeprowadzono inwestycje o wartości 46 mln EUR (zob. tabela 3). Kwota tych inwestycji jest w przybliżeniu równa kwocie środków pozyskanych z puli środków pieniężnych w tym samym okresie. Ponadto w latach 2009–2012 wyniki operacyjne (⁷⁴) (włączając przychody nadzwyczajne, tj. przychody inne niż przychody portu lotniczego z działalności lotniczej i pozalotniczej oraz przychody ze sprzedaży gruntów lub nieruchomości) były dodatnie (zob. tabela 4). Wynika z tego, że port lotniczy był w stanie pokryć swoje bieżące koszty operacyjne, a środki finansowe pozyskane z puli środków pieniężnych zostały wykorzystane do sfinansowania inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego. Środki finansowe pozyskane z puli środków pieniężnych stanowią zatem pomoc inwestycyjną niezgodną z prawem przyznaną przed dniem 4 kwietnia 2014 r., której zgodność należy ocenić na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. W tym względzie zastosowanie mają również ustalenia przedstawione w sekcji 6.5.3. W szczególności, ponieważ kwota pozyskanych środków jest mniejsza niż całkowita wartość inwestycji, pomoc można uznać za proporcjonalną i konieczną.
- (194) Należy jednak zauważyć, że środki pozyskane z puli środków pieniężnych nie były przeznaczone na określony cel. Ponadto wyniki operacyjne (wyłączając przychody nadzwyczajne, tj. przychody inne niż przychody portu lotniczego z działalności lotniczej i pozalotniczej oraz przychody ze sprzedaży gruntów lub nieruchomości) w badanym okresie były ujemne (zob. tabela 4). Mogłoby to wskazywać, że przychody ze zwykłej działalności portu lotniczego nie były wystarczające do pokrycia jego kosztów operacyjnych. Ponadto Niemcy nie wykazały mechanizmu, za pomocą którego zapewniono, aby środki z puli środków pieniężnych nie były wykorzystywane do finansowania bieżącej eksploatacji portu lotniczego.
- (195) Biorąc pod uwagę te okoliczności, nie można wykluczyć, że środki z puli środków pieniężnych zostały wykorzystane do zapobieżenia utracie płynności przez spółkę FFHG, co mogło spowodować ograniczenie inwestycji operatora portu lotniczego lub spowodować, że stanie się przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji. Można zatem uznać, że środki finansowe pozyskane z puli środków pieniężnych stanowią pomoc operacyjną niezgodną z prawem przyznaną przed dniem 4 kwietnia 2014 r., której zgodność należy ocenić na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Ocenę tę przeprowadzono poniżej w sekcji 6.5.4.

6.5.4. Zgodność pomocy inwestycyjnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

- (196) Zgodnie z pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Komisja musi zbadać, czy zostały spełnione następujące warunki kumulacyjne:
- budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwoj regionalny, dostęp itp.);
 - infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;

(⁷⁴) Zysk przed potrąceniem odsetek, podatków oraz amortyzacji („EBITDA”).

- c) infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
 - d) dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący; oraz
 - e) stopień wpływu na rozwój wymiany handlowej nie jest sprzeczny z interesem Unii.
- (197) 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.
- (198) Niemcy utrzymywały, że pomoc inwestycyjna na rzecz FFHG spełnia wszystkie kryteria zgodności zawarte w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- a) Przyczynianie się pomocy do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania
- (199) 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 zbytecznego zagęszczenia ruchu w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem.
- (200) 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 ⁽⁷⁵⁾.
- (201) 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.
- (202) 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.
- (203) Analizowane inwestycje objęte pomocą również pomogły w poprawie dostępności obszaru. Powielanie nierentownych portów lotniczych (ani 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).
- (204) 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, podczas gdy port lotniczy Frankfurt-Hahn obsługuje tanie loty bezpośrednie. Ruch w porcie lotniczym Frankfurt nad

⁽⁷⁵⁾ Decyzja Komisji z dnia 8 listopada 2006 r. w sprawie pomocy państwa N459/2006 – Niemcy – niemiecka mapa pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 295 z 5.12.2006, s. 6).

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 Niemcy twierdzą, w szczególności w świetle koncesji na prowadzenie działalności przez całą dobę, że 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.

- (205) Port lotniczy Luksemburg, który jest portem lotniczym znajdującym się najbliżej portu Frankfurt-Hahn, lecz wciąż 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.
- (206) 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.
- (207) 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.
- (208) 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⁽⁷⁶⁾. Zasadniczo przyjmuje się, że promień obszaru ciężenia towarowych portów lotniczych wynosi co najmniej około 200 km i 2 godziny jazdy. Z uwag przedstawicieli branży wynika, że zasadniczo dla spedytorów akceptowany byłby czas przewozu towarów samochodem ciężarowym wynoszący do 12 godzin⁽⁷⁷⁾. Ponadto ruch czarterowy również jest zasadniczo mniej wrażliwy na czas podróży i czas podróży wynoszący do 2 godzin jazdy samochodem może być do zaakceptowania.
- (209) 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 123 000 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 lotnictwa komercyjnego w 2006 r., Komisja stwierdza, że to raczej otwarcie portu lotniczego Zweibrücken stanowiło zbędne powielenie infrastruktury.
- (210) 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.
- (211) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 199–210 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.

⁽⁷⁶⁾ Zob. przypis 45.

⁽⁷⁷⁾ Zob. przypis 46.

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

- (212) 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.
- (213) 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 (zob. motyw 68 i nast.). 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.
- (214) 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 219), 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 niewspółmiernie duże.
- (215) Chociaż ważne jest uniknięcie powielania przez inwestycję istniejącej nierentownej infrastruktury, w omawianym przypadku nie ma to miejsca. Jak wyjaśniono już w motywach 203–210, 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.
- (216) W świetle powyższych rozważań Komisja uważa, że ten warunek zgodności jest spełniony.

c) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

- (217) 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.
- (218) 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. 6 i rys. 7). 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. rys. 8), 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 nocą. Przewidywania te mogły jednak zostać spełnione wyłącznie w przypadku podjęcia inwestycji w planowanym zakresie.
- (219) Komisja zauważa, że wspomniane prognozy ruchu (zob. motyw 218) zostały potwierdzone przez faktyczny wzrost ruchu 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 pasażerskiego transportu lotniczego 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.
- (220) 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

- (221) 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 ⁽⁷⁸⁾.
- (222) Komisja uznaje zatem, że ten warunek jest spełniony.

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

- (223) Zgodnie z pkt 39 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. kategoria portu lotniczego może pełnić rolę „wskaźnika” pozwalającego określić stopień, w jakim porty lotnicze wzajemnie ze sobą konkurują, a co za tym idzie zakres, w jakim publiczne finansowanie przyznane na rzecz portu lotniczego może zakłócać konkurencję.
- (224) 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.
- (225) 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. Istotnie, przed zaangażowaniem się w działalność w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn spółka Fraport była już operatorem portu lotniczego Frankfurt nad Menem, ale mimo to inwestowała w port lotniczy Frankfurt-Hahn w celu odciążenia portu lotniczego Frankfurt nad Menem, ponieważ według prognoz przepustowość węzła lotniczego miała być w przyszłości przeciążona. 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.
- (226) Chociaż w porcie lotniczym Frankfurt-Hahn odnotowano znaczny wzrost w latach 2000–2007, rys. 1 pokazuje, 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 do 2,2 mln ton w 2013 r.
- (227) 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 ⁽⁷⁹⁾. 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).
- (228) Ponadto 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.
- (229) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 223–228 Komisja uznaje, że ewentualne nadmierne negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi są ograniczone do minimum.

⁽⁷⁸⁾ Decyzja Komisji z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.21211 – Niemcy – Frankfurt-Hahn i Ryanair, dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

⁽⁷⁹⁾ 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.

f) Efekt zachęty, konieczność i proporcjonalność

- (230) 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.
- (231) Według informacji przedłożonych przez Niemcy bez pomocy nie udałooby się zrealizować przedmiotowej inwestycji. Niemcy stwierdziły, że pomoc była konieczna, ponieważ stanowiła zaledwie rekompensatę kosztów finansowania i mniejsza kwota doprowadziłaby do niższych poziomów inwestycji.
- (232) 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.
- (233) 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). W ramach tej kwoty 46 mln EUR zainwestowano w badanym okresie (od 2009 r. do 2012 r.). Wynika z tego, że pomoc inwestycyjna obejmowała jedynie ułamek całkowitych kosztów inwestycji i była ograniczona do różnicy między stopą procentową płaconą od środków finansowych a rynkową stopą procentową, po której spółka FFHG otrzymałaby te środki finansowe na rynku. Również badaną pomoc inwestycyjną przyznano w postaci gwarancji państwowej na 100 % wartości kredytów i środków finansowych przyznanych na warunkach preferencyjnych, a nie w formie dotacji bezpośredniej.
- (234) 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

- (235) 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.

6.5.5. Zgodność pomocy operacyjnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (236) 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 stosuje wspomniane kryteria do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej, w tym do spraw dotyczących zgłoszeń oczekujących na rozpatrzenie i niezgłoszonej pomocy niezgodnej z prawem.
- (237) 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. – taką jak środki finansowe przyznane z puli środków pieniężnych w zakresie, w jakim mogły one stanowić pomoc operacyjną (zob. motywy 185 i 186) – można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli są spełnione następujące warunki kumulacyjne:

- a) *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 ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁸⁰⁾ Punkty 137, 113 i 114 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- b) *konieczność interwencji państwa*: pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie można zapewnić samoistnym działaniem rynku ⁽⁸¹⁾;
- c) *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 ⁽⁸²⁾;
- d) *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 ⁽⁸³⁾;
- e) *uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej* ⁽⁸⁴⁾.
- a) Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania
- (238) 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; lub (ii) przeciwdziała zbyt niemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub (iii) pociąga za sobą rozwój danego regionu.
- (239) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 199–204 Komisja uznaje, że nieprzerwane funkcjonowanie portu lotniczego Frankfurt-Hahn zwiększało 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.
- (240) Komisja uznaje zatem, że przedmiotowy środek odpowiada jasno określonymu celowi stanowiącemu przedmiot wspólnego zainteresowania.
- b) Konieczność interwencji państwa
- (241) 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 pomoc państwa udzielaną portowi lotniczemu należy stosować w sytuacji, w której taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie można zapewnić samoistnym działaniem rynku.
- (242) Komisja zauważa, że port lotniczy Frankfurt-Hahn jest regionalnym portem lotniczym obsługującym około 2,7 mln pasażerów rocznie. Ma wysokie stałe koszty operacyjne i w obecnie panujących warunkach rynkowych nie jest w stanie pokryć własnych kosztów operacyjnych. Występuje zatem konieczność interwencji państwa (zob. pkt 89 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.).
- c) Adekwatność środków pomocy
- (243) Zgodnie z sekcją 5.1.2 lit. 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 jakichkolwiek instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.

⁽⁸¹⁾ Pkt 137 i 116 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁸²⁾ Pkt 137 i 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁸³⁾ Pkt 137 i 125 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁸⁴⁾ Pkt 137 i 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (244) 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 zakłócającego konkurencję.
- (245) W niniejszym przypadku kwota pomocy (różnica między rynkową stopą procentową dla środków finansowych pozyskanych z puli środków pieniężnych a faktyczną stopą procentową) pozostawała poniżej niepokrytych strat z działalności operacyjnej (zob. tabela 4, EBITDA z wyłączeniem nadzwyczajnych przychodów portu lotniczego) faktycznie poniesionych i była ograniczona do niezbędnego minimum, ponieważ udzielono jej jedynie w formie pożyczki zwrotnej, a nie w formie dotacji bezpośredniej. 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.
- (246) W związku z motywami 244 i 245 Komisja uznaje, że przedmiotowe środki były adekwatne do realizacji założonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

d) Istnienie efektu zachęty

- (247) Zgodnie z sekcją 5.1.2 lit. 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.
- (248) 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.
- (249) W świetle powyższego Komisja uznaje, że przedmiotowe środki pomocy miały efekt zachęty.

e) Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

- (250) Zgodnie z sekcją 5.1.2 lit. 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.
- (251) W tym przypadku kwota pomocy została ograniczona do zakresu niepokrytych kosztów operacyjnych kapitału, ponieważ rekompensowała ona jedynie faktycznie poniesione koszty.
- (252) 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

- (253) 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.
- (254) 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 ten standardowy obszar ciężenia miał zostać rozszerzony na inne porty lotnicze znajdujące się w pobliżu portu lotniczego Frankfurt-Hahn, jak wskazano w motywach 224 i 228, 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).
- (255) 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

- (256) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 238–255 Komisja uznaje, że przedmiotowe środki są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

7. WNIOSEK

- (257) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 99–124 Komisja stwierdza, że linia kredytowa przyznana przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat z puli środków pieniężnych na rzecz FFHG stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (258) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 127–138 Komisja stwierdza, że udzielona przez kraj związkowy Nadrenia-Palatynat gwarancja państwowa na 100 % wartości niespłaconych kredytów uzyskanych od ISB stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (259) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 140–169 Komisja uznaje, że kredyty nr 1, 3 i 4 udzielone przez ISB zostały udzielone według stóp, które można uznać za zgodne z warunkami rynkowymi. W związku z tym, biorąc pod uwagę fakt, że kryteria kumulacyjne określone w art. 107 ust. 1 Traktatu nie są spełnione, Komisja uważa, że wspomniane kredyty nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (260) W świetle ustaleń przedstawionych w powyższych motywach 140–169 Komisja uznaje, że udzielone przez ISB kredyty nr 2 i 5 były oprocentowane według stóp niższych niż stopa referencyjna. W związku z tym, że spełnione są również pozostałe kryteria określone w art. 107 ust. 1 Traktatu, kredyty te stanowią pomoc państwa.
- (261) Ponieważ linia kredytowa i środki finansowe pozyskane z puli środków pieniężnych, gwarancja państwowa na 100 % wartości kredytu oraz kredyty nr 2 i 5 udzielone przez ISB zostały już przekazane do dyspozycji FFHG, Komisja uznaje, że Niemcy nie zastosowały się do zakazu określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (262) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 199–232 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.
- (263) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 238–255 Komisja uznaje, że środki finansowe pozyskane z puli środków pieniężnych na warunkach preferencyjnych są zgodne z warunkami zgodności w odniesieniu do pomocy operacyjnej określonymi w pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. i że są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.
- (264) Komisja zauważa, że Niemcy zgadzają się na przyjęcie niniejszej decyzji w języku angielskim,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu wdrożona w latach 2009–2012 przez Niemcy na rzecz Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH poprzez przyznanie gwarancji na 100 % wartości kredytów udzielonych przez Investitions- und Strukturbank Nadrenii-Palatynatu, kredytów udzielonych przez Investitions- und Strukturbank Nadrenii-Palatynatu w dniu 31 sierpnia 2009 r. o wartości 20,0 mln EUR oraz w dniu 30 września 2009 r. o wartości 6,8 mln EUR, a także poprzez umożliwienie Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH udziału w puli środków pieniężnych kraju związkowego Nadrenii-Palatynatu i zaciągnięcia pożyczek o wartości do 45 mln EUR na warunkach preferencyjnych z tej puli środków pieniężnych, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

Kredyty udzielone przez Investitions- und Strukturbank Nadrenii-Palatynatu na rzecz Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH w okresie między dniem 15 lipca 2007 r. a dniem 30 września 2009 r. na łączną kwotę 46,8 mln EUR nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 października 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący