

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/1944

z dnia 23 lipca 2014 r.

w sprawie środków nr SA.22030 – 2007/C, SA.29404 i SA.32091 – 2012/C – Niemcy – Mechanizmy finansowania dotyczące Flughafen Dortmund GmbH i tabelle opłat lotniskowych NERES i NEO

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 5060)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

## 1. PROCEDURA

### 1.1. POSTĘPOWANIE SA.22030 (NERES)

- (1) W piśmie z dnia 27 listopada 2006 r. Komisja otrzymała skargę od obywatela twierdzącego, że doszło do pomocy państwa w związku z NERES („program rozwoju nowych tras i rozbudowy istniejących”) i w związku z porozumieniem w sprawie pokrycia strat zawartym pomiędzy Flughafen Dortmund GmbH („FD”) a publicznym dostawcą mediów Dortmunder Stadtwerke AG („DSW21”).
- (2) Pismem z dnia 10 lipca 2007 r. Komisja poinformowała Niemcy, że podjęła decyzję o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do NERES i finansowania FD („decyzja o wszczęciu postępowania z 2007 r.”).
- (3) Władze niemieckie przekazały swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2007 r. w dniu 5 października 2007 r.

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 217 z 15.9.2007, s. 25 oraz Dz.U. C 268 z 5.9.2012, s. 1.

- (4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(3)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowego środka.
- (5) Komisja otrzymała uwagi od jedenastu zainteresowanych stron. W dniu 11 stycznia 2008 r. Komisja przekazała te uwagi władzom niemieckim, którym umożliwiono ustosunkowanie się do nich; władze niemieckie przekazały uwagi pismem z dnia 28 lutego 2008 r.
- (6) Następnie w dniach 10 listopada 2008 r. i 26 października 2009 r. Komisja wystąpiła o dodatkowe informacje, których władze niemieckie udzieliły w dniach 19 grudnia 2008 r. i 12 listopada 2009 r.

#### 1.2. POSTĘPOWANIE SA.29404 I SA.32091 (NEO)

- (7) W dniu 14 września 2009 r. Komisja otrzymała faksem skargę od osoby prywatnej twierdzącej, że taryfa rabatowa NEO („*Neue Entgeltordnung*” = „nowa taryfa opłat lotniskowych”) stanowi niezgodną z prawem i rynkiem wewnętrznym pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw lotniczych korzystających z portu lotniczego Dortmund. Dodatkowo osoba składająca skargę twierdziła, że niezgodna z prawem i rynkiem wewnętrznym pomoc państwa była także świadczona na rzecz FD, publicznego operatora portu lotniczego. Skarga ta została zarejestrowana jako sprawa dotycząca pomocy państwa nr SA.29404 (CP 284/2009).
- (8) Pismem z dnia 13 lipca 2010 r. Komisja przekazała tę skargę władzom niemieckim, żądając dalszych informacji. Władze niemieckie przekazały swoją odpowiedź w dniu 14 października 2010 r.
- (9) W dniu 14 grudnia 2010 r. Komisja otrzymała skargę od powiatu Paderborn. Skargę tę zarejestrowano jako sprawę dotyczącą pomocy państwa nr SA.32091.
- (10) Pismem z dnia 20 grudnia 2011 r. Komisja przekazała tę skargę władzom niemieckim, żądając dalszych informacji. Władze niemieckie przedstawiły swoje uwagi w dniu 1 lutego 2012 r.
- (11) Komisja zażądała dodatkowych informacji w dniach 21 lutego 2012 r. i 4 marca 2012 r. Władze niemieckie przekazały swoją odpowiedź dnia 12 kwietnia 2012 r. i 24 kwietnia 2012 r.
- (12) Pismem z dnia 21 marca 2012 r. Komisja poinformowała władze niemieckie o swojej decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 Traktatu („decyzja o wszczęciu postępowania z 2012 r.”). Władze niemieckie przekazały swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2012 r. w dniu 23 kwietnia 2012 r.
- (13) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(4)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących środków objętych postępowaniem w ciągu miesiąca od daty publikacji.
- (14) Komisja otrzymała uwagi od siedmiu zainteresowanych stron. W dniu 6 marca 2013 r. Komisja przekazała te uwagi władzom niemieckim, którym umożliwiono ustosunkowanie się do nich; władze niemieckie przekazały swoje uwagi pismem z dnia 8 kwietnia 2013 r.

#### 1.3. POŁĄCZONE POSTĘPOWANIE W SPRAWACH SA.22030, SA.29404 I SA.32091 (NERES I NEO)

- (15) Dnia 10 grudnia 2013 r. Komisja wystąpiła o dodatkowe informacje. Władze niemieckie przekazały swoje odpowiedzi w pismach z dnia 9 stycznia 2014 r. i dnia 17 lutego 2014 r.
- (16) Pismem z dnia 22 lutego 2014 r. Komisja poinformowała władze niemieckie o przyjęciu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. <sup>(5)</sup> oraz o tym, że wytyczne te będą miały zastosowanie do przedmiotowej sprawy od momentu ich opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a także wezwała władze niemieckie do przekazania swoich uwag.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 217 z 15.9.2007, s. 25.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 268 z 5.9.2012, s. 1.

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

- (17) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 4 kwietnia 2014 r. <sup>(6)</sup>. Zastąpiły one wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. <sup>(7)</sup> <sup>(8)</sup>.
- (18) W dniu 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie, w którym wezwano państwa członkowskie i zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących stosowania w przedmiotowej sprawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w terminie dwudziestu dni roboczych od daty publikacji wspomnianego zawiadomienia <sup>(9)</sup>.
- (19) Komisja otrzymała uwagi od sześciu zainteresowanych stron. W dniu 28 maja 2014 r. Komisja przekazała te uwagi władzom niemieckim, którym umożliwiono ustosunkowanie się do nich; władze niemieckie przekazały swoje uwagi pismem z dnia 13 czerwca 2014 r.
- (20) Ze względu na pilną potrzebę przyjęcia i notyfikowania niniejszej decyzji, w piśmie z dnia 17 czerwca 2014 r. władze niemieckie wyraziły zgodę na przyjęcie niniejszej decyzji w języku angielskim.

## 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

### 2.1. KONTEKST POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

#### 2.1.1. OGÓLNE INFORMACJE DOTYCZĄCE PORTU LOTNICZEGO

- (21) Port lotniczy w Dortmundzie jest położony około 14 km od miasta Dortmund w Nadrenii Północnej-Westfalii, która liczy około 17,6 miliona mieszkańców. Obsługuje on Zagłębie Ruhry, które zamieszkuje 5,2 miliona osób, a w szczególności obszar miasta Dortmund.
- (22) W tabeli 1 znajduje się przegląd portów lotniczych położonych w pobliżu portu lotniczego w Dortmundzie, które obsługują regularne połączenia rejsowe.

Tabela 1

#### Podsumowanie portów lotniczych w pobliżu portu lotniczego w Dortmundzie

Port lotniczy	Odległość	Czas podróży samochodem	Czas podróży pociągiem
Port lotniczy Dortmund			
Port lotniczy Paderborn/Lippstadt	74,1 km	44 min	1 godz. 44 min
Port lotniczy Düsseldorf	76,8 km	56 min	2 godz. 15 min
Port lotniczy Münster/Osnabrück	77,9 km	51 min	1 godz. 27 min
Port lotniczy Bonn-Kolonia	104 km	1 godz. 3 min	2 godz. 23 min
Port lotniczy Niederrhein-Weeze	123 km	1 godz. 30 min	2 godz. 57 min
Port lotniczy Kassel-Calden	138 km	1 godz. 23 min	2 godz. 56 min

<sup>(6)</sup> Zob. przypis 5.

<sup>(7)</sup> Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

<sup>(8)</sup> Pkt 171 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

<sup>(9)</sup> Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

- (23) Właścicielem i operatorem portu lotniczego Dortmund jest FD, które jest w całości własnością publiczną <sup>(10)</sup>.

#### 2.1.2. KONTEKST HISTORYCZNY I ROZWÓJ RUCHU

- (24) Już w 1969 r. Rada Miasta Dortmund przyjęła Ramowy plan rozwoju dla portu lotniczego Dortmund <sup>(11)</sup>. W związku z tym zrealizowano szereg programów rozwoju infrastruktury (np. budowa nowego pasa startowego w 1983 r. i jego przedłużenie w 1987 r.).
- (25) W latach 1992/93, w kontekście zmian strukturalnych i politycznych w Niemczech (takich jak deindustrializacja obszaru Renu i Zagłębia Ruhry, zjednoczenie Niemiec i otwarcie granic na Europę Środkową i Wschodnią), FD zleciła badania potencjału wzrostu liczby pasażerów w regionie <sup>(12)</sup>. Badania te wykazały, że 90 % pasażerów korzystało z portu lotniczego Dortmund do podróży służbowych, a nie prywatnych. Loty czarterowe do miejsc turystycznych odgrywały niewielką rolę. W prognozach przewidywano wzrostu ruchu pasażerskiego dla portu lotniczego z 196 000 w roku 1991 do co najmniej 664 000 lub nawet 731 000 w roku 2000 i do 1,1 miliona pasażerów rocznie w 2010 r.
- (26) W tym tle publiczni udziałowcy FD zdecydowali w 1993 r. o modernizacji i rozbudowie istniejącej infrastruktury. W wyniku tego w 2000 r. ukończono nowy terminal portu lotniczego Dortmund oraz rozbudowę pasu startowego do 2 000 m. Od tego czasu port lotniczy Dortmund był w stanie obsłużyć około 2,5 miliona pasażerów rocznie. W latach 2001–2003 wykorzystano jedynie około 30 % maksymalnych możliwości portu lotniczego.
- (27) Po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 r. port lotniczy utracił wielu pasażerów biznesowych. Lufthansa i Eurowings znacznie zmniejszyły liczbę lotów na obsługiwanych trasach, a także oferowanych tras. Te dwa przedsiębiorstwa lotnicze tymczasowo zastąpił Air Berlin, jednak w 2003 linia lotnicza zdecydowała się skupić swoją działalność na porcie lotniczym Düsseldorf.
- (28) W tabeli 2 przedstawiono rozwój portu lotniczego Dortmund pod względem liczby pasażerów w latach 1999–2013.

Tabela 2

#### Wzrost liczby pasażerów w porcie lotniczym Dortmund w latach 1999–2013

Rok	Ruch pasażerski
1999	677 400
2000	719 365
2001	1 064 153
2002	994 508
2003	1 023 339
2004	1 179 278
2005	1 742 891
2006	2 019 666
2007	2 155 064
2008	2 329 455

<sup>(10)</sup> Udziałowcami Flughafen Dortmund GmbH są miasto Dortmund (26 %) i DSW21 (74 %). Jedynym udziałowcem DSW21 (100 %) jest miasto Dortmund. DSW21 jest spółką holdingową miasta Dortmund, która zarządza dostawcami mediów i zarządcami infrastruktury w mieście.

<sup>(11)</sup> Port lotniczy Dortmund nosił wówczas nazwę lądowiska „Dortmund-Wickede”.

<sup>(12)</sup> Informacje przekazane przez władze niemieckie w dniu 13 października 2010 r., pkt 58.

Rok	Ruch pasażerski
2009	1 716 519
2010	1 747 731
2011	1 822 117
2012	1 902 747
2013	1 924 313

- (29) W 2003 r. w porcie lotniczym Dortmund pracowało 1 338 osób. 274 z nich pracowało bezpośrednio dla operatora portu lotniczego, 614 dla linii lotniczych działających na tym lotnisku, 365 dla przedsiębiorstw prowadzących tam działalność, a pozostałych 85 dla organów publicznych (policji, służby celnej i straży pożarnej).
- (30) W 2004 r. w celu zwiększenia stopnia wykorzystania portu lotniczego udziałowcy FD podjęli decyzję o strategicznej zmianie w celu przyciągnięcia tanich linii lotniczych, które oferują loty do miejsc turystycznych oraz do Europy Środkowo-Wschodniej. 1 lipca 2004 r. wprowadzono taryfę niższych opłat lotniskowych („Taryfa rozwoju nowych i istniejących tras”), pod nazwą NERES. 1 lipca 2009 r. wprowadzono także nową taryfę opłat lotniskowych, pod nazwą NEO (*Neue Entgeltordnung*).
- (31) Komisja zbadała następujące cztery środki: gwarancje państwowe na 100 % wartości kredytów udzielonych FD, porozumienie o przeniesieniu zysków i strat pomiędzy FD a publicznym dostawcą mediów DSW21 oraz dwa środki dotyczące obniżenia opłat lotniskowych dla określonych linii lotniczych – NERES i NEO.

#### 2.2. ŚRODEK 1: GWARANCJE NA 100 % WARTOŚCI KREDYTÓW NA RZECZ FD

- (32) Programy rozwoju infrastruktury w porcie lotniczym Dortmund były finansowane bezpośrednio przez FD, które zaciągnęło kredyty zabezpieczone gwarancjami państwowymi na 100 % kwoty, udzielonymi w latach 1987–2000.

#### 2.3. ŚRODEK 2: POROZUMIENIE O POKRYCIU STRAT Z 1991 R.

- (33) 20 grudnia 1991 r. udziałowcy FD (miasto Dortmund i DSW21) podjęli decyzję o zawarciu porozumienia o pokryciu strat (zwanego dalej „porozumieniem PLTA z 1991 r.”) pomiędzy portem lotniczym a DSW21<sup>(13)</sup>. Na mocy tego porozumienia DSW21 miało pokrywać wszystkie straty FD, Porozumienie to weszło w życie w dniu 1 stycznia 1992 r.
- (34) Porozumienie zawierało następujące postanowienia:
- włączenie FD do grupy podatkowej DSW21 (art. 2);
  - pokrycie pełnej kwoty rocznych strat FD przez DSW21 (art. 3 ust. 3);
  - okres obowiązywania porozumienia ustalono na co najmniej pięć lat. Następnie zostało ono automatycznie przedłużone o dodatkowy rok (art. 4 ust. 3). Według niemieckich władz pokrycie strat jest w związku z tym bezterminowe, ponieważ wybór corocznego, automatycznego przedłużenia porozumienia wynikał z przyczyn podatkowych.
- (35) W celu zachowania zgodności z przepisami podatkowymi w 1999 r. podpisano załącznik do porozumienia. Porozumienie PLTA z 1991 r. zostało dnia 12 grudnia 2008 r. zmienione ze skutkiem wstecznym od dnia 1 stycznia 2008 r. w celu zagwarantowania efektywności podatkowej pokrycia strat. Z tego względu do porozumienia włączono odesłanie do obowiązującej obecnie Ustawy o spółkach (*Aktiengesetz*) w jej części dotyczącej pokrycia strat oraz (zgodnie z wersją pierwotną) postanowienie o minimalnym okresie obowiązywania porozumienia równym pięciu latom oraz automatycznym jego przedłużeniu w celu zachowania pewności prawa.

<sup>(13)</sup> Które wówczas nosiło nazwę Dortmundener Stadtwerke AG.

- (36) W poniższych tabelach (tabela 3, 4 i 5) wykazano koszty inwestycyjne i operacyjne sfinansowane w ramach porozumienia PLTA z 1991 r., a także działania objęte zakresem polityki publicznej.

Tabela 3

**Inwestycje przyjęte do realizacji po wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* i finansowane na mocy porozumienia PLTA**

(EUR)

Rok	Inwestycja, w tym późniejsze aktywacje	Rok podjęcia decyzji o realizacji	Kwota	Amortyzacja narastająco 31.12.2013	Kwota sfinansowana przez przyjęcie straty
2002	Uzbrojenie w infrastrukturę Zachód	2001	1 276 584	- 978 183	1 276 584
	Działania wyrównawcze i zastępcze	2001	964 529	- 735 373	964 529
	Wywłaszczenie terenu	2001	853 382		853 382
	System Skidata – płatny parking Zachód	2001	306 469	306 469	306 469
	Suma:		3 400 964	- 1 407 087	3 400 964
2006	Rozbudowa Parkingu Zachód 6, Pr 45	2006	941 215	- 474 310	941 215
	Suma:		941 215	- 474 310	941 215
2008	Rozbudowa Zachód, część C	2008	3 694 700	- 1 148 720	3 694 700
	F – Urządzenia do transportu bagażu, przebudowa	2008	2 004 069	- 1 246 012	2 004 069
	G Parking Wschód –P3	2008	1 077 466	- 321 267	1 077 466
	Kanalizacja, G-P3	2008	664 420	- 188 252	664 420
	G – Droga dojazdowa/rondo	2008	519 789	- 155 023	519 789
	G-P3 2 odcinek budowy	2008	229 058	- 144 223	229 058
	G-P3 Oświetlenie	2008	195 237	- 58 230	195 237
	G-P3 Nasyp dźwiękochłonny	2008	152 812	- 34 637	152 812
	Skidata, rozbudowa systemu parkingowego P3	2008	150 078	- 109 432	150 078
	3 poczekalnie P3	2008	18 833	- 13 340	18 833
	Suma:		8 706 462	- 3 419 136	8 706 462

(EUR)

Rok	Inwestycja, w tym późniejsze aktywacje	Rok podjęcia decyzji o realizacji	Kwota	Amortyzacja narastająco 31.12.2013	Kwota sfinansowana przez przejęcie straty
2009	B – Przebudowa Centrum-Zachód	2009	1 082 791	– 170 520	1 082 791
	Suma:		1 082 791	– 170 520	1 082 791
	Suma:		14 131 432	– 5 471 053	14 131 432

Tabela 4

**Koszty operacyjne, w tym koszty działalności z zakresu polityki publicznej, finansowane na podstawie porozumienia PLTA z 1991 r.**

(w tys. EUR)

Rok	Koszty operacyjne wg pkt 25 ppkt 22 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa		Przychody z działalności operacyjnej	Wynik z działalności operacyjnej	Kwota
2007			26 116		
	Nakłady materiałowe	11 980			
	Koszty osobowe	11 242			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	6 824			
	Pozostałe podatki	295			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	– 6 173	– 4 179		
	Suma	24 168	21 937	– 2 231	2 231
2008			26 561		
	Nakłady materiałowe	12 932			
	Koszty osobowe	10 727			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	7 675			
	Pozostałe podatki	316			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	– 7 078	– 4 047		
	Suma	24 572	22 514	– 2 058	2 058

(w tys. EUR)

Rok	Koszty operacyjne wg pkt 25 ppkt 22 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa		Przychody z działalności operacyjnej	Wynik z działalności operacyjnej	Kwota
2009			21 577		
	Nakłady materiałowe	13 343			
	Koszty osobowe	10 860			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	5 848			
	Pozostałe podatki	266			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	- 7 475	- 3 396		
	Suma	22 842	18 181	- 4 661	4 661
			[...] (*)		
2010	Nakłady materiałowe	[...]			
	Koszty osobowe	[...]			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	[...]			
	Pozostałe podatki	[...]			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	[...]	[...]		
	Suma	22 808	20 035	- 2 773	2 773
2011			[...]		
	Nakłady materiałowe	[...]			
	Koszty osobowe	[...]			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	[...]			
	Pozostałe podatki	[...]			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	[...]	[...]		
	Suma	22 642	20 176	- 2 466	2 466

(w tys. EUR)

Rok	Koszty operacyjne wg pkt 25 ppkt 22 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa		Przychody z działalności operacyjnej	Wynik z działalności operacyjnej	Kwota
2012			[...]		
	Nakłady materiałowe	[...]			
	Koszty osobowe	[...]			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	[...]			
	Pozostałe podatki	[...]			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	[...]	[...]		
	Suma	23 908	21 396	- 2 512	2 512
2013			[...]		
	Nakłady materiałowe	[...]			
	Koszty osobowe	[...]			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	[...]			
	Pozostałe podatki	[...]			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	[...]	[...]		
	Suma	27 148	24 254	- 2 894	2 894
2014			[...]		
Sty-Mar	Nakłady materiałowe	[...]			
	Koszty osobowe	[...]			
	Pozostałe nakłady związane z prowadzoną działalnością	[...]			
	Pozostałe podatki	[...]			
	— zadania z zakresu polityki publicznej zgodnie z tabelą 3	[...]	[...]		
	Suma	5 842	3 937	- 1 905	1 905

(\*) Informacje poufne.

Tabela 5

**Koszty działalności z zakresu polityki publicznej finansowane na podstawie porozumienia PLTA z 1991 r.**

Rok	Zadanie z zakresu polityki publicznej	Inwestycje, w tym późniejsze aktywacje (EUR)	Amortyzacja narastająco 31.12.2013 (EUR)	Koszty sfinansowane przez przejęcie straty (w tys. EUR)
2007	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	61 300	- 61 300	
	Służby ppoż/ratunkowe	13 631	- 10 366	
	Suma	74 931	- 71 666	1 994
2008	Kontrola lotów/służba meteorologiczna			1 530
	Służby ppoż/ratunkowe	616 032	- 343 950	1 501
	Suma	616 032	- 343 950	3 031
2009	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	—	—	1 697
	Służby ppoż/ratunkowe	—	—	2 160
	Zabezpieczenie własne zgodnie z rozp. (WE) nr 300/2008	—	—	222
	Suma	—	—	4 079
2010	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	[...]	[...]	[...]
	Służby ppoż/ratunkowe	[...]	[...]	[...]
	Zabezpieczenie własne zgodnie z rozp. (WE) nr 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Suma	40 455	- 26 970	4 487
2011	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	[...]	[...]	[...]
	Służby ppoż/ratunkowe	[...]	[...]	[...]
	Zabezpieczenie własne zgodnie z rozp. (WE) nr 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Suma	446 856	- 149 248	5 163

Rok	Zadanie z zakresu polityki publicznej	Inwestycje, w tym późniejsze aktywacje (EUR)	Amortyzacja narastająco 31.12.2013 (EUR)	Koszty sfinansowane przez przejęcie straty (w tys. EUR)
2012	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	[...]	[...]	[...]
	Służby ppoż/ratunkowe	[...]	[...]	[...]
	Zabezpieczenie własne zgodnie z rozp. (WE) nr 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Suma	8 400	- 2 012	4 874
2013	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	[...]	[...]	[...]
	Służby ppoż/ratunkowe	[...]	[...]	[...]
	Zabezpieczenie własne zgodnie z rozp. (WE) nr 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Suma	118 678	- 6 674	4 650
2014	Kontrola lotów/służba meteorologiczna	[...]	[...]	[...]
Sty-Mar	Służby ppoż/ratunkowe	[...]	[...]	[...]
	Zabezpieczenie własne zgodnie z rozp. (WE) nr 300/2008	[...]	[...]	[...]
	Suma	—	—	1 212

- (37) W swoich ostatnich uwagach władze niemieckie wyjaśniły, że za koszty działalności z zakresu polityki publicznej uznały koszty następujących działań objętych porozumieniem PLTA z 1991 r.:
- kontrola ruchu lotniczego, wieża kontroli lotów i wyposażenie techniczne, takie jak systemy lądowania;
  - służby meteorologiczne;
  - straż pożarna i służby ratownicze;
  - zabezpieczenie objęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 300/2008 <sup>(14)</sup> oraz §8 Luftsicherheitsgesetz <sup>(15)</sup>.
- (38) Dodatkowo władze niemieckie podały koszty związane z działalnością wchodzącą w zakres polityki publicznej, które pokrywane były przez land Nadrenia Północna-Westfalia:
- bezpieczeństwo w zakresie kontroli pasażerów i bagażu zgodnie z §5 Luftsicherheitsgesetz;
  - policja (koszt zapewnienia lokalu);
  - kontrola celna i graniczna (koszt zapewnienia lokalu).

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

<sup>(15)</sup> Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) z dnia 11 stycznia 2005 r. (BGBl I s. 78).

## 2.4. ŚRODEK 3: TARYFA OPŁAT LOTNISKOWYCH NERES

- (39) Aby zapewnić wzrost przychodów (z opłat lotniskowych i działalności innej niż lotnicza) i zoptymalizować wykorzystanie swojej infrastruktury FD wprowadziło NERES w dniu 1 lipca 2004 r. Taryfa ta obowiązywała do 30 czerwca 2009 r. Przedsiębiorstwa lotnicze mogły wnioskować o zastosowanie niższych opłat lotniskowych za każde nowe połączenie oraz za wszystkie istniejące połączenia. Wniosek w tym zakresie musiał zostać przekazany portowi lotniczemu pomiędzy 1 lipca 2004 r. a 30 czerwca 2009 r. oraz trzy miesiące przed uruchomieniem nowego połączenia.
- (40) Dla połączeń istniejących już w dniu 1 lipca 2004 r. abat miał zastosowanie jedynie wobec wszystkich kolejnych pasażerów. Taryfa NERES nie miała zastosowania wobec przedsiębiorstw lotniczych otwierających nowe połączenie, jeżeli zastępowało ono istniejące połączenie dla którego zatwierdzono już środek wsparcia. Zatwierdzenie wsparcia ograniczone było jedynie pojemnością portu lotniczego Dortmund.
- (41) Jeśli przedsiębiorstwo lotnicze spełniało kryteria taryfy NERES udzielana była dopłata marketingowa na pasażera i rabat na stałą opłatę za korzystanie z portu lotniczego naliczaną za każdy samolot, w zależności od łącznego rocznego ruchu pasażerskiego takiego przedsiębiorstwa.
- (42) Zgodnie z taryfą opłaty lotniskowe były ustalane zasadniczo na podstawie wszystkich przelotów samolotu, a nie na podstawie liczby pasażerów. Opłaty lotniskowe obejmowały następujące pozycje: opłata za lądowanie, opłata za postój, opłata za usługi infrastrukturalne (odprawa, obsługa bagażu i opłaty za postój samolotu) oraz opłata za obsługę naziemną (odprawa pasażerów, odbiór bagażu, załadunek i rozładunek oraz obsługę naziemną).
- (43) Taryfę tą stosowano jednocześnie z taryfą opłat FD obowiązującą w tym czasie, która została wprowadzona 1 listopada 2000 r. („taryfa z 2000 r.”) na podstawie zgody udzielonej przez Ministerstwo Transportu Nadrenii Północnej-Westfalii. Taryfa NERES zastąpiła taryfę z 2000 r. dla połączeń korzystających z NERES. Zamiast ponoszenia różnych opłat wskazanych w taryfie z 2000 r. przedsiębiorstwa lotnicze wносиły jednolitą opłatę za korzystanie z portu lotniczego za każdego pasażera. Opłata ta obejmowała wszystkie opłaty cząstkowe za usługi portu lotniczego z wyjątkiem opłaty za bezpieczeństwo lotu.
- (44) Wysokość jednolitej opłaty za korzystanie z portu lotniczego zależała od liczby miejsc w danym samolocie. Wyróżniono następujących pięć kategorii w oparciu o liczbę miejsc, które opisano w tabelach 6 i 7:

Tabela 6

## Pięć kategorii miejsc

Kategoria 1	Co najmniej 140 miejsc
Kategoria 2	Co najmniej 100 miejsc
Kategoria 3	Co najmniej 70 miejsc
Kategoria 4	Co najmniej 40 miejsc
Kategoria 5	Poniżej 40 miejsc

Tabela 7

## Jednolita opłata za korzystanie z portu lotniczego w podziale na kategorie

1 lipca 2004 r. – 30 czerwca 2005 r.	5,00 EUR	kategoria 1
	8,00 EUR	kategoria 2
	11,00 EUR	kategoria 3
	20,00 EUR	kategoria 4
	25,00 EUR	kategoria 5

1 lipca 2005 r. – 3 czerwca 2006 r.	6,75 EUR	kategoria 1
	9,00 EUR	kategoria 2
	11,75 EUR	kategoria 3
	20,00 EUR	kategoria 4
	25,00 EUR	kategoria 5
1 lipca 2006 r. – 30 czerwca 2007 r.	6,75 EUR	kategoria 1
	9,00 EUR	kategoria 2
	11,75 EUR	kategoria 3
	20,00 EUR	kategoria 4
	25,00 EUR	kategoria 5
1 lipca 2007 r. – 30 czerwca 2008 r.	7,50 EUR	kategoria 1
	9,75 EUR	kategoria 2
	12,25 EUR	kategoria 3
	20,00 EUR	kategoria 4
	25,00 EUR	kategoria 5
1 lipca 2008 r. – 30 czerwca 2009 r.	7,50 EUR	kategoria 1
	9,75 EUR	kategoria 2
	12,25 EUR	kategoria 3
	20,00 EUR	kategoria 4
	25,00 EUR	kategoria 5

- (45) Oprócz rabatów na jednolitą opłatę za wykorzystanie portu lotniczego port lotniczy udzielał także dopłaty marketingowej na każdego pasażera za uruchomienie nowego połączenia. Dopłata ta zależała od częstotliwości lotów w ramach nowego połączenia oraz od liczby miejsc dostępnych dla tego połączenia.

Tabela 8

**Dopłata marketingowa**

Częstotliwość nowych lotów z dopłatą	Dopłata marketingowa na pasażera na lot
3 połączenia lotnicze o pojemności co najmniej 100 000 miejsc rocznie	0,30 EUR
4 połączenia lotnicze o pojemności co najmniej 175 000 miejsc rocznie	0,50 EUR
5 połączeń lotniczych o pojemności co najmniej 225 000 miejsc rocznie	1,00 EUR

- (46) Dnia 1 lipca 2005 r. wszedł w życie dodatkowy, roczny rabat zależący od łącznej liczby odlatujących pasażerów danego przedsiębiorstwa lotniczego. Rabat był udzielany dodatkowo względem obowiązkowej dla przedsiębiorstw lotniczych jednolitej opłaty za korzystanie z portu lotniczego. Uwzględniając także rabat wynikający z dopłaty marketingowej, opłaty za użytkowników miały wynosi przynajmniej 5 EUR.

Tabela 9

**Rabaty od łącznej liczby odlatujących pasażerów**

Liczba odlatujących pasażerów rocznie	od 500 000 do 1 000 000	od 1 000 001 do 1 500 000	od 1 500 001 do 2 000 000	Powyżej 2 000 000
Rabat od jednolitej opłaty lotniskowej za odlatujących pasażerów	1,00 EUR	1,50 EUR	2,00 EUR	3,00 EUR

## 2.5. ŚRODEK 4: TARYFA OPŁAT LOTNISKOWYCH NEO

- (47) Taryfa NEO została wprowadzona dnia 1 lipca 2009 r., zastępując poprzednią taryfę rabatową NERES <sup>(16)</sup> oraz taryfę opłat wprowadzoną dnia 1 listopada 2000 r. Taryfa NEO nie miała początkowo ograniczeń czasowych, a decyzja o jej wdrożeniu oparta była na biznesplanie zatwierdzonym w 2008 r., w którym podano prognozy do roku 2019. Taryfa NEO została zmieniona dnia 1 listopada 2011 r., kiedy to podniesiono stawki niektórych opłat.

## 2.5.1. OPŁATY ZA START I LĄDOWANIE

- (48) Dla lotów rejsowych taryfa NEO przewidywała jednolitą opłatę za start i lądowanie <sup>(17)</sup>. Opłata za start (zawierająca opłaty za lądowanie) zależała od liczby pasażerów na pokładzie, łącznej liczby pasażerów obsłużonych w ciągu roku oraz od wielkości samolotu. Minimalna stawka opłaty została ustalona w wysokości 100 EUR. Opłaty podzielone zostały na trzy kategorie w zależności od typu samolotu i liczby dostępnych miejsc.
- (49) W tabeli 10 podsumowano opłaty za start i lądowanie dla lotów rejsowych wprowadzone 1 lipca 2009 r.

Tabela 10

**Opłaty za start NEO (w tym opłaty za lądowanie) za loty rejsowe w porcie lotniczym Dortmund w okresie lipiec 2009 r. – listopad 2011 r.**

Opłaty za start – kategoria 1 – samolot posiadający powyżej 120 miejsc		
Łączna liczba pasażerów na rok kalendarzowy	Opłata za start za każdego pasażera	Obniżka procentowa
Powyżej 500 000	2,50	68,75
od 250 001 do 500 000	4,00	50,00
od 0 do 250 000	8,00	0
Opłaty za start – kategoria 2 – samolot posiadający od 50 do 120 miejsc		
Łączna liczba pasażerów na rok kalendarzowy	Opłata za start za każdego pasażera	Obniżka procentowa
Powyżej 100 000	3,75	68,75
od 50 001 do 100 000	6,00	50,00
od 0 do 50 000	12,00	0

<sup>(16)</sup> NERES jest przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez Komisję: pomoc państwa C-6/07 (ex NN 28/07) – NERES – Flughafen Dortmund (Dz.U. C 217 z 15.9.2007, s. 25).

<sup>(17)</sup> Opłata za lądowanie była zawarta w opłacie za start.

## Opłaty za start – kategoria 3 – samolot posiadający do 50 miejsc

Łączna liczba pasażerów na rok kalendarzowy	Opłata za start za każdego pasażera	Obniżka procentowa
Powyżej 50 000	6,00	62,50
od 25 001 do 50 000	8,00	50,00
od 0 do 25 000	16,00	0

- (50) Dla lotów innych niż rejsowe taryfa NEO wprowadziła rozbić na opłatę za start i opłatę za lądowanie. Opłata za lądowanie wynosiła 2,23 EUR za 1 000 kg maksymalnej masy startowej (MTOW). Opłata za start zależała od MTOW samolotu oraz poziomu hałasu, a także od innych parametrów.
- (51) Dodatkowo dla samolotów pozostających w porcie lotniczym dłużej niż trzy godziny występowała opłata za postój. Kwota opłaty za postój zależała od maksymalnej masy startowej samolotu. Standardowo ta opłata nie dotyczyła tanich przewoźników, ponieważ starali się oni utrzymać maszyny jak najdłużej w ruchu.
- (52) Opłatę bezpieczeństwa ustalono na 0,30 EUR na odlatującego pasażera; Opłatę za osoby o ograniczonej mobilności ustalono na 0,36 EUR na odlatującego pasażera <sup>(18)</sup>.

## 2.5.2. OPŁATY ZA OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ

- (53) Opłaty za obsługę naziemną lotów rejsowych ustalone zostały w poszczególnych umowach zawartych między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym w oparciu o zakres świadczonych usług. W zależności od liczby obsługiwanych pasażerów udzielany był rabat.
- (54) W 2010 obowiązywały umowy z Wizz Air, EasyJet, Air Berlin, Germanwings, Sky Airlines oraz Sun Express. 1 listopada 2011 r. dodatkowo obowiązywały umowy z Corendon, Tailwind, Germania, Pegasus, Freebird, Air Arabia, Bulgarian Air Charter oraz Air Via.
- (55) W przypadku lotów innych niż rejsowe opłaty za obsługę naziemną zależały od wielkości samolotu. Usługi pasażerskie obliczano na podstawie poszczególnych umów. Stawkę opłaty za odladanie ustalano na podstawie maksymalnej masy startowej samolotu.
- (56) W tabeli 11 podano poziom pokrycia kosztów obsługi naziemnej w porcie lotniczym Dortmund w latach 2009–2019. Opłaty za obsługę naziemną podane w tabeli 11 to średnie opłaty dla głównych klientów portu lotniczego Dortmund. Najniższe opłaty w kwocie [...] EUR (za [...]) w 2009 r. pokryły koszt tych usług, który wyniósł około [...] EUR.

Tabela 11

## Pokrycie kosztów opłat za obsługę naziemną

(EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Przychody z obsługi naziemnej	[5,8 – 6,2]	[5,8 – 6,2]	[5,8 – 6,2]	[5,8 – 6,2]	[5,8 – 6,2]	[6,2 – 6,5]	[6,2 – 6,5]	[6,2 – 6,5]	[6,5 – 6,8]	[6,5 – 6,8]	[6,5 – 6,8]
Koszty obsługi naziemnej	[4,0 – 4,4]	[4,0 – 4,4]	[4,0 – 4,4]	[4,0 – 4,4]	[4,0 – 4,4]	[4,5 – 4,9]	[4,5 – 4,9]	[4,5 – 4,9]	[4,5 – 4,9]	[5,0 – 5,2]	[5,0 – 5,2]

<sup>(18)</sup> Opłata pobierana za pasażerów i wynikająca z pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej („PRM”) na terenie portu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

2.5.3. ŁĄCZNA KWOTA OPŁAT PONOSZONYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZE BEZ WSPARCIA MARKETIN-GOWEGO

- (57) Niemieckie władze przekazały tabelę 12, gdzie podano faktyczne przychody portu lotniczego na jednego pasażera wynikające z opłat za start i z pozostałych opłat, po odjęciu kwot wsparcia marketingowego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych od 1 listopada 2011 r. Opłaty za start wzrosły między momentem wprowadzenia taryfy NEO w 2009 r. a rokiem 2011.

Tabela 12

**Przychody z jednego odlatującego pasażera od 1 listopada 2011 r.**

(EUR)

Przedsiębiorstwo lotnicze	Opłata za start	Łączne opłaty uzgodnione w poszczególnych umowach (obsługa naziemna)	Ogółem
Wizz Air	3,00	[...]	[5–10]
Germanwings	5,00	[...]	[5–10]
EasyJet	5,00	[...]	[5–10]
Air Berlin/Fly Niki	10,00	[...]	[15–20]
Sun Express	10,00	[...]	[15–20]
Sky Airlines	10,00	[...]	[15–20]
Corendon	10,00	[...]	[15–20]
Tailwind	10,00	[...]	[20–25]
Germania	10,00	[...]	[20–25]
Pegasus	10,00	[...]	[20–25]
Freebird	10,00	[...]	[20–25]
Air Arabia	10,00	[...]	[20–25]
Bulgarian Air Charter	10,00	[...]	[20–25]
Air Via	10,00	[...]	[25–30]

**3. PODSTAWY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA I POSTĘPOWANIE WYJAŚNIAJĄCE KOMISJI**

- (58) W roku 2007 i 2012 Komisja wszczęła postępowania wyjaśniające na podstawie decyzji o wszczęciu postępowania dotyczącego gwarancji państwowych na 100 % wartości kredytów, porozumienia PLTA z 1991 r. oraz taryfy opłat NERES i taryfy opłat NEO, a także związanych z nimi rabatów.

### 3.1. ŚRODEK 1: GWARANCJA PAŃSTWOWA NA 100 % WARTOŚCI KREDYTÓW

- (59) W odniesieniu do gwarancji państwowej na 100 % kwoty kredytów Komisja wyraziła swoje wątpliwości, czy w normalnych warunkach rynkowych inwestor prywatny udzieliłby gwarancji na 100 % wartości kredytów finansujących inwestycje infrastrukturalne w porcie lotniczym Dortmund. Jeśli okazałoby się, że tak nie było, Komisja wyraziła również wątpliwości, czy taka pomoc mogłaby być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

### 3.2. ŚRODEK 2: POROZUMIENIE PLTA Z 1991 R.

- (60) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2012 r. Komisja wyraziła swoje wątpliwości w szczególności w zakresie tego, czy zmiany z lat 1999 i 2008 doprowadziły do znaczących zmian w porozumieniu PLTA z 1991 r. W związku z tym Komisja podniosła kwestię tego, czy zmienione porozumienie PLTA z 1991 r. musiałyby podlegać ocenie jako nowy środek.
- (61) Komisja miała także wątpliwości co do tego, czy określone straty dotyczące działalności w zakresie polityki publicznej, takiej jak odprawa celna, kontrola ruchu lotniczego czy straż pożarna objęte były pomocą państwa, czy też nie.
- (62) Komisja zadała również pytanie, czy DSW21 działało jako inwestor prywatny przy zawieraniu i zmianie porozumienia PLTA z 1991 r. zawartego z FD. W związku z tym Komisja miała wątpliwości, czy pokrycie rocznych strat FD stanowiło pomoc państwa i czy taka pomoc mogłaby być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym w myśl art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W szczególności znamiona pomocy operacyjnej nosiło pokrycie strat operacyjnych FD, które miałyby małe szanse spełnienia wymagań dotyczących zwolnień, przewidzianych w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

### 3.3. ŚRODEK 3: TARYFA NERES

- (63) W odniesieniu do taryfy NERES Komisja wyraziła wątpliwości, czy inwestor prywatny wprowadziłby taryfę NERES i czy zawarłby podobne umowy na jej podstawie z przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z portu lotniczego Dortmund. Jeśli uznano by, że taryfa oraz umowa stanowiły pomoc państwa, wówczas Komisja miałaby także wątpliwości, czy środki takie byłyby zgodne z rynkiem wewnętrznym.

### 3.4. ŚRODEK 4: TARYFA NEO

- (64) W odniesieniu do taryfy NEO Komisja wyraziła wątpliwości, czy inwestor prywatny wprowadziłby taryfę NEO i czy zawarłby podobne umowy na jej podstawie z przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z portu lotniczego Dortmund. Jeśli uznano by, że nie, wówczas Komisja wyraziłaby podobne wątpliwości, a mianowicie czy pomoc wynikająca z taryfy i umów mogłaby być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

## 4. UWAGI WŁADZ NIEMIECKICH

### 4.1. ŚRODEK 1: GWARANCJE PAŃSTWOWE NA 100 % WARTOŚCI KREDYTÓW NA RZECZ FD

- (65) Według władz niemieckich Komisja nie uwzględniła, że gwarancje stanowiły część programu rozwoju infrastruktury portu lotniczego Dortmund. W tym względzie władze niemieckie stwierdziły, że od roku 1991 port lotniczy Dortmund odgrywał istotną rolę w koncepcji transportowej Nadrenii Północnej-Westfalii.
- (66) Władze niemieckie wyjaśniły, że gwarancje państwowe na 100 % wartości kredytów zostały udzielone przez miasto Dortmund i DSW21 w celu zabezpieczenia kredytów na finansowanie rozwoju infrastruktury portu lotniczego Dortmund.
- (67) Władze niemieckie przekazały kompleksowe informacje o wszystkich gwarancjach (w 100 % państwowych) udzielonych na rzecz FD w latach od 1987 do 2000, które zebrano w tabeli 13 <sup>(19)</sup>.

<sup>(19)</sup> Gwarancje będące przedmiotem postępowania opiewały na kwotę 74 182 mln EUR, czyli na kwotę kredytów wskazanych w tabeli 13, która pozostawała do spłaty na koniec 2008 r.

Tabela 13

**Podsumowanie gwarancji państwowych na 100 % wartości kredytów jako zabezpieczenie kredytów udzielonych FD w latach 1987–2000**

Nr	Środki infrastrukturalne	Kwota (EUR)	Rok udzielenia	Gwarancja udzielona na zabezpieczenie pożyczki
A. Pierwsze inwestycje infrastrukturalne w latach 1987–1992				
1	Przedłużenie pasa startowego A, przełożenie linii wysokiego napięcia	1 278 230	1987	Miasto Dortmund
2	Przedłużenie pasa startowego A, przełożenie linii wysokiego napięcia	1 278 230	1987	Miasto Dortmund
3	Przedłużenie pasa startowego A, przełożenie linii wysokiego napięcia	1 022 584	1988	Miasto Dortmund
4	Przedłużenie pasa startowego A, przełożenie linii wysokiego napięcia	1 278 230	1989	Miasto Dortmund
5	Pozostałe środki	1 022 584	1992	DSW21
B. Inwestycje zrealizowane w latach 1993-2003				
6	Rozbudowa kabiny dźwiękoszczelnej, kanalizacja sanitarna Wschód, strefa ruchu Wschód, kanalizacja	2 812 105	1995	DSW21
7	Właściciel [...]	4 090 335	1996	Miasto Dortmund
8	Właściciel [...]	2 045 168	1996	DSW21
9	Przedłużenie pasa startowego do 1 450 m	3 988 077	1997	Miasto Dortmund
10	Wieża, terminal/parking 1, strefa ruchu itd.	17 383 924	1997	Miasto Dortmund
11	Wieża, terminal/parking 1, strefa ruchu itd.	17 383 924	1997	Miasto Dortmund
12	Przebudowa terminala A, centrum obsługi ładunków	1 482 747	1998	DSW21
13	Wieża, terminal/parking 1, strefa ruchu itd.	6 876 876	1998	Miasto Dortmund
14	Połączenie drogowe z północą, przełożenie rurociągu gazowego i wodociągowego	2 172 991	1999	DSW21
15	Strefa ruchu pojazdów mechanicznych	6 237 761	1999	DSW21
16	Wieża, terminal, strefa ruchu i inne środki infrastrukturalne	6 736 782	1999	Miasto Dortmund

Nr	Środki infrastrukturalne	Kwota (EUR)	Rok udzielenia	Gwarancja udzielona na zabezpieczenie pożyczki
17	Przedłużenie pasa startowego, reorganizacja strefy lotnictwa cywilnego itd.	3 195 574	2000	Miasto Dortmund
18	Przedłużenie pasa startowego, reorganizacja strefy lotnictwa cywilnego itd.	33 795 393	2000	Miasto Dortmund
19	Wieża, terminal/parking 1, strefa ruchu itd.	11 120 598	2000	Miasto Dortmund
20	Wieża, terminal/parking 1, strefa ruchu itd.	13 484 812	2000	Miasto Dortmund
21	Przedłużenie pasa startowego, reorganizacja strefy lotnictwa cywilnego itd.	21 781 034	2000	Miasto Dortmund

Źródło: Informacje przekazane przez władze niemieckie 23 kwietnia 2012 r.

- (68) Władze niemieckie podały, że gwarancje te zostały nieodwołalnie udzielone w latach 1987–2000, a więc zanim ustalono, że porty lotnicze podlegają przepisom dotyczącym pomocy państwa. Władze niemieckie argumentowały także, że gwarancje zostały nieodwołalnie udzielone przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* i nie były od tego czasu modyfikowane. Władze niemieckie podkreśliły także, że gwarancje te nie zostały rozszerzone ani w inny sposób zmienione.
- (69) Władze niemieckie argumentowały także, że operator portu lotniczego wniósł opłaty za te gwarancje według wyceny rynkowej.

#### 4.2. ŚRODEK 2: POROZUMIENIE PLTA Z 1991 R.

- (70) W odniesieniu do interpretacji art. 107 ust. 1 Traktatu i jego zastosowania do porozumienia PLTA z 1991 r. władze niemieckie twierdziły, że porozumienie to zostało nieodwołalnie zawarte przed wydaniem wyroku Sądu w sprawie *Aéroports de Paris* <sup>(20)</sup>. Władze niemieckie podtrzymały, że porozumienie PLTA z 1991 r. było nieodwołalnie zawarte już w 1991 r. i weszło w życie 1 stycznia 1992 r. oraz że pokrycie rocznych strat przez DSW21 wynikało wyłącznie z treści tego porozumienia. Władze niemieckie stały tym samym na stanowisku, że przepisy dotyczące pomocy państwa nie powinny mieć zastosowania do tego porozumienia.
- (71) Władze niemieckie przyjęły stanowisko, że wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. nie mogły mieć w tym przypadku zastosowania, ponieważ porozumienie PLTA z 1991 r. zostało zawarte w ramach środków infrastrukturalnych wdrożonych na początku lat 90. XX wieku, czyli przed przyjęciem i publikacją tych wytycznych. Władze niemieckie stwierdziły także, że porozumienie PLTA z 1991 r. było niezbędne do rozbudowy portu lotniczego. Zgodnie z tym stanowiskiem władze niemieckie wyjaśniły, że Rada Miasta Dortmund wyraziła zgodę na zawarcie porozumienia jako alternatywy względem bezpośredniej dotacji na sfinansowanie rozbudowy portu lotniczego. Władze niemieckie wskazały, że nowa infrastruktura będzie dostępna dla każdego potencjalnego użytkownika i że nie będzie występowała w tym względzie żadna forma dyskryminacji. Port lotniczy Dortmund miał stać się publicznym portem lotniczym, co według władz niemieckich leżało we wspólnym interesie.
- (72) Władze niemieckie przekazały badania przedstawiające możliwości i perspektywy rozwoju byłego lądowiska Dortmund-Wickede <sup>(21)</sup>. Wynikało z nich, że przekształcenie lądowiska w port lotniczy prowadziłoby do wzrostu liczby pasażerów do 196 000 w roku 1991, a następnie do 664 000 – 731 000 w roku 2001 i nawet do 1,1 mln w roku 2010. Władze niemieckie twierdziły, że przed rozbudową pojemność portu lotniczego wynosiła jedynie 750 000 pasażerów, w związku z czym rozbudowa była konieczna. W tym względzie władze niemieckie potwierdziły, że prognozy wynikające z tych badań były prawidłowe. Już w roku 2000 z portu lotniczego Dortmund skorzystało bowiem 719 365 pasażerów, a wartości prognoz dla roku 2010 zostały osiągnięte już w 2001 r., gdy z portu lotniczego skorzystało 1 064 153 pasażerów.

<sup>(20)</sup> Sprawa T-128/98 *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3929, wyrok podtrzymany w drugiej instancji w sprawie C-82/01P, Rec. 2002, s. I-9297.

<sup>(21)</sup> Zob. przypis 11.

- (73) Władze niemieckie twierdziły, że porozumienie PLTA z 1991 r. nie zostało rozszerzone ani w inny sposób zmienione, a także nie zostało wypowiedziane, a jego obowiązywanie nie było ograniczone w czasie. Władze niemieckie wskazały, że zarówno załącznik z 1999 r., jak i aneks z 2008 r. zostały zawarte wyłącznie po to, by spełnić warunki niemieckich przepisów podatkowych, i nie wpływały na zasadę bezterminowego pokrycia rocznych strat. W związku z tym według władz niemieckich wprowadzona w 2008 r. zmiana porozumienia PLTA z 1991 r. pomiędzy FD a DSW21 nie stanowiła nowego środka, tylko dotyczyła tego samego porozumienia, które było przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego z 2007 r.
- (74) Ponadto władze niemieckie uważają, że test inwestora prywatnego można zastosować wyłącznie w kontekście sytuacji istniejącej w tamtym momencie. Władze niemieckie podnosiły także, że ponieważ w tamtym czasie eksploatacja i budowa portów lotniczych nie była uznawana za działalność gospodarczą, porty lotnicze nie były uznawane za przedsiębiorstwa podlegające art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (75) Władze niemieckie dodatkowo wyjaśniły, że niektóre koszty operacyjne i inwestycyjne (amortyzacja i koszty finansowania) były objęte zakresem polityki publicznej i nie podlegały przepisom o pomocy państwa. W opinii władz niemieckich do kosztów takich należały koszty ponoszone na policję, odprawę celną i kontrolę ruchu lotniczego.
- (76) Władze niemieckie wskazały, że porozumienie PLTA z 1991 r. spełniało wymogi wyroku w sprawie *Altmark* <sup>(22)</sup> z dnia 24 lipca 2003 r. W przekazanych uwagach władze niemieckie wskazały, że Rada Miasta Dortmund oficjalnie powierzyła FD zadanie dalszej rozbudowy infrastruktury portu lotniczego Dortmund oraz że FD nie otrzymało nadmiernej rekompensaty z tego tytułu. Mimo tego, że eksploatacja portu lotniczego nie była przedmiotem przetargu, według władz niemieckich FD było w ogólnym rozrachunku dobrze zarządzanym przedsiębiorstwem.
- (77) Władze niemieckie wskazały także, że straty portu lotniczego obejmowały koszty związane z inwestycjami, które zostały zatwierdzone przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* z 2000 r., a także koszty działalności z zakresu polityki publicznej.
- (78) W tym kontekście władze niemieckie przekazały kilkakrotnie różne wykazy działalności traktowanych jako należące do zakresu polityki publicznej. Podsumowanie najświeższych przekazanych informacji w tym zakresie znajduje się w tabeli 4 i tabeli 5.
- (79) Zgodnie ze stanowiskiem władz niemieckich, przywołujących wyrok w sprawie *Leipzig/Halle* środki te nie podlegają kontroli w zakresie pomocy państwa. Władze niemieckie twierdzą, że gdyby koszty te usunąć z bazy kosztowej, wówczas FD wykazywałoby dodatnią wartość EBITDA.
- (80) Niezależnie od tego władze niemieckie wskazały, że środek ten nie może być uznany za pomoc operacyjną, tylko za pomoc inwestycyjną, którą można uznać za zgodną z Traktatem na podstawie jego art. 107 ust. 3 lit. b) i c). Władze niemieckie przyznały jednak, że projekty leżące we wspólnym interesie europejskim w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu powinny być realizowane przez więcej niż jedno państwo członkowskie. Niemniej jednak władze niemieckie twierdziły, że ogólna transformacja strukturalna, której częścią była budowa infrastruktury portu lotniczego, była we wspólnym interesie Unii, a tym samym była zgodna z rynkiem wewnętrznym.

#### 4.3. ŚRODEK 3: NERES

- (81) Władze niemieckie twierdziły, że środki w ramach programu NERES nie mogą być uznane za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Władze niemieckie uważały NERES za program wspierający rozbudowę portu lotniczego Dortmund, a wniosek o wsparcie w ramach tego programu mogło złożyć każde przedsiębiorstwo lotnicze, w związku z czym nie był to program, który nosiłby znamiona dyskryminacji. Według władz niemieckich NERES zastosowano wobec przynajmniej trzech przedsiębiorstw lotniczych, w związku z czym nie może być on faktycznie uznany za dyskryminację, z której korzyść odnosi EasyJet. Władze niemieckie podkreśliły także, że program był ograniczony w czasie i miał zastosowanie jedynie do przedsiębiorstw lotniczych rozpoczynających lub rozszerzających działalność w porcie lotniczym Dortmund w tym okresie. Zdaniem władz niemieckich środki w ramach NERES nie były selektywne, ponieważ nie przynosiły korzyści tylko niektórym przedsiębiorstwom lotniczym.
- (82) Według władz niemieckich program NERES nie może być przypisany państwu, ponieważ zarząd FD ustanowił go na własny wniosek i na własną odpowiedzialność. Władze niemieckie zapewniły, że w opracowywaniu NERES nie brała udziału rada nadzorcza FD ani udziałowcy DSW21, ani miasto Dortmund.

<sup>(22)</sup> Sprawa C-280/00 *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. [2003], s. I-7747.

- (83) Władze niemieckie przedstawiły scenariusze alternatywne z założeniem istnienia lub braku NERES i doszły do wniosku, że inwestor prywatny postąpiłby tak samo. Według tych scenariuszy zyski z programu NERES miały być wyższe niż w przypadku jego braku, ponieważ jego celem było zwiększenie liczby pasażerów. Prognozowano, że dzięki NERES port lotniczy odnotowywałby zyski od roku 2008. Władze niemieckie przypomniały Komisji, że zamknięcie portu lotniczego również generowałoby koszty, i wskazały, że § 45 rozporządzenia w sprawie licencjonowania w ruchu lotniczym (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, „LuftVZO”) wymaga odpowiedniej eksploatacji i utrzymania portu lotniczego, a nie jego zamknięcia.
- (84) Po atakach z 11 września 2001 r. liczba pasażerów zmniejszyła się, a według władz niemieckich zmieniły się także warunki rynkowe. W tym kontekście wprowadzenie NERES było konieczne, by ponownie zwiększyć liczbę pasażerów i poziom wykorzystania infrastruktury. Władze niemieckie argumentowały, że dzięki NERES FD było w stanie utrzymać w tym czasie liczbę pasażerów w przeciwieństwie do innych portów lotniczych.
- (85) Dodatkowo według władz niemieckich ogólnoeuropejski popyt koncentrował się w tamtym czasie na sektorze tanich przewoźników. Według władz niemieckich ze względu na to, że główny klient portu lotniczego Dortmund, czyli Air Berlin, w dużym stopniu przeniósł swoje loty na inne porty lotnicze, FD było zmuszone wprowadzić zachęty, takie jak NERES. Władze niemieckie wyjaśniły jednak, że program NERES nie był skierowany tylko do tanich przewoźników lotniczych. FD było także zainteresowane sprowadzeniem do portu lotniczego Dortmund biznesowych przewoźników lotniczych, jednak Lufthansa nie odpowiedziała na propozycję FD pozytywnie.
- (86) Władze niemieckie wskazały, że dzięki NERES FD nie ponosiło ryzyka, tylko budowało strategię powrotu do dodatniego wyniku finansowego. Inwestor prywatny postąpiłby według władz niemieckich identycznie, tym bardziej że port lotniczy po wprowadzeniu zachęt w ramach NERES był już w stanie pozyskać EasyJet. Władze niemieckie przedstawiły biznesplan wykorzystany do wprowadzenia NERES. Biznesplan zestawiono ze scenariuszem optymistycznym, scenariuszem podstawowym i scenariuszem pesymistycznym, przy założeniu istnienia i braku NERES. W każdym scenariuszu spodziewano się rocznego wzrostu liczby pasażerów o 4–7 %. Oczekiwania te oparte były na ogólnoeuropejskich i globalnych prognozach *Luftverkehrsinitiative*. Biznesplan przewidywał w każdym scenariuszu, że FD będzie w stanie zwiększyć przychody poza sektorem lotnictwa o 5 % rocznie. Przewidywania te wynikały z rozwoju w latach 1999–2003, gdy liczba pasażerów rosła średnio o 14,39 %, a jednocześnie wpływy z opłaty postojowej rosły średnio o 27,64 % ze względu na średnioroczny wzrost opłat za postój o 13,25 %.
- (87) Dodatkowo scenariusze te opierały się na założeniu, że FD będzie w stanie zmniejszyć koszty dzięki pozyskiwaniu pracowników zatrudnionych przez podmioty zewnętrzne. We wszystkich scenariuszach prognozowano, że z uwzględnieniem zachęt port lotniczy Dortmund będzie w stanie zwiększyć poziom opłat za postój o kolejne 10 % ze względu na wzrost liczby pasażerów. W scenariuszu optymistycznym port lotniczy miałby zacząć przynosić zyski od 2015 r. W scenariuszu pesymistycznym wskazano natomiast, że wzrost byłby możliwy wyłącznie przez okres, w którym w porcie lotniczym działałby EasyJet. Władze niemieckie wskazały, że nawet w scenariuszu pesymistycznym, przy wdrożeniu zachęt, wynik FD byłby lepszy niż gdyby tych zachęt nie było. Według władz niemieckich przewidywano także, że ostatecznie korzystać z portu lotniczego Dortmund będzie tak wiele przedsiębiorstw lotniczych, że wzrost liczby pasażerów przekroczy nawet prognozy i oczekiwania. Władze niemieckie wskazały, że dzięki wprowadzeniu zachęt w ramach NERES port lotniczy przynosiłby większe zyski dzięki wzrostowi liczby pasażerów i większemu poziomowi jego wykorzystania. Wszystkie scenariusze zostały przez władze niemieckie szczegółowo przedstawiono. Bez wdrożenia zachęt port lotniczy Dortmund wykorzystywałby 60 % swojej pojemności w scenariuszu optymistycznym, co przekłada się na 1,7 mln pasażerów. W scenariuszu pesymistycznym wykorzystanie pojemności portu lotniczego byłoby na poziomie 44 %. Nawet w scenariuszu optymistycznym FD w dalszym ciągu ponosiłoby stratę na działalności operacyjnej, a w kolejnych latach także nie można by oczekiwać przynoszenia przez FD zysków. W scenariuszu pesymistycznym straty na działalności operacyjnej najpierw by rosły, a następnie nieznacznie malały do roku 2014, przy czym w dalszym ciągu byłyby znacznie wyższe niż w 2003 r.
- (88) Władze niemieckie stwierdziły, że wprowadzenie NERES było najbardziej dochodowym wariantem dla FD, nawet względem zamknięcia portu lotniczego Dortmund. W szczególności wariant ten był bardziej dochodowy niż zastosowanie pierwotnej taryfy opłat lotniskowych, wprowadzonej dnia 1 listopada 2000 r. Władze niemieckie dodatkowo wyjaśniły, że przeprowadzona ocena wykazała, że dzięki NERES FD będzie w stanie zwiększyć liczbę pasażerów, przychody z działalności lotniczej i innej, a także dochody przed potrąceniem odsetek od zaciągniętych zobowiązań, podatków i amortyzacji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych („EBITDA”).
- (89) W tabeli 14 podsumowano rentowność NERES w ujęciu przyrostowym. W tabeli wykazane są spodziewane różnice w liczbie pasażerów, kosztów, przychodów i wyników finansowych FD w porównaniu ze scenariuszami alternatywnymi. Wyniki te są bezpośrednim skutkiem wprowadzenia NERES.

Tabela 14

**Koszty taryfy NERES w ujęciu przyrostowym w porównaniu z taryfą opłat z 2000 r.**

	Prognozy						Ogółem
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Liczba pasażerów	340 000	940 000	1 210 000	1 550 000	1 830 000	2 110 000	7 980 000
<b>Przychody</b>							
Opłaty za lądowanie	366	1 464	1 425	1 936	1 943	1 263	8 397
Świadczenie usług	625	1 938	2 201	2 830	3 326	3 234	14 154
Przychody z infrastruktury	110	401	389	507	586	355	2 348
Środki tymczasowe	432	1 194	1 537	1 969	2 324	2 680	10 136
Dzierżawa	0	200	500	800	1 700	1 750	4 950
Postój	876	2 586	3 710	5 252	6 879	8 786	28 089
Przeniesienia	0	50	50	100	100	100	400
Inne	0	50	50	100	100	100	400
<b>Całkowite przychody operacyjne</b>	<b>2 409</b>	<b>7 882</b>	<b>9 861</b>	<b>13 493</b>	<b>16 958</b>	<b>18 268</b>	<b>68 871</b>
Pozostałe przychody	845	2 336	3 007	3 852	4 546	5 243	19 829
Przychody z tytułu odsetek i dywidendy	0	0	0	0	0	0	0
<b>Przychody ogółem</b>	<b>3 254</b>	<b>10 218</b>	<b>12 868</b>	<b>17 345</b>	<b>21 505</b>	<b>23 511</b>	<b>88 701</b>
<b>Koszty</b>							
Wynagrodzenia	411	5 920	7 545	9 568	11 183	12 766	47 393
Materiały	300	941	1 229	1 591	1 880	2 169	8 110
Amortyzacja	0	0	0	0	1 500	1 450	2 950
Odsetki	0	0	0	1 500	1 485	1 470	4 455
Koszty operacyjne	1 253	1 629	2 102	2 693	3 158	3 623	14 458
Inne	0	0	0	0	0	0	0

	Prognozy						Ogółem
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Dopłaty marketingowe	155	426	546	695	825	503	3 150
<b>Koszty ogółem</b>	<b>2 119</b>	<b>8 916</b>	<b>11 422</b>	<b>16 047</b>	<b>20 031</b>	<b>21 980</b>	<b>80 515</b>
<b>Wynik ogółem</b>	<b>1 135</b>	<b>1 303</b>	<b>1 446</b>	<b>1 298</b>	<b>1 474</b>	<b>1 531</b>	<b>8 186</b>
<b>Wkład w EBITDA</b>	<b>1 135</b>	<b>1 303</b>	<b>1 446</b>	<b>2 798</b>	<b>4 459</b>	<b>4 451</b>	<b>15 592</b>

(90) Władze niemieckie wskazały, że nadrzędnym celem tych środków było wygenerowanie najwyższych możliwych zysków w perspektywie długo- i średniookresowej oraz że straty w perspektywie krótkookresowej byłyby równoważone zyskami w przyszłości, ponieważ spodziewano się, że wprowadzenie NERES spowoduje osiągnięcie dodatniej wartości EBITDA (z wyłączeniem kosztów działalności z zakresu polityki publicznej), począwszy od roku 2015.

(91) Władze niemieckie przekazały także prognozy oparte na łącznych kosztach i przychodach, które podsumowano w tabeli 15.

Tabela 15

#### Prognozowane zyski lub straty w scenariuszu NERES

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Ogółem
Pasażerowie (w mln)	1,24	1,87	2,16	2,53	2,86	3,19	13,85
Przychody ('000 EUR)	22 548	28 778	31 921	37 080	42 246	45 298	207 871
Koszty ('000 EUR)	46 029	50 487	53 165	58 095	62 649	65 160	335 585
Zysk/strata ('000 EUR)	- 23 481	- 21 709	- 21 244	- 21 015	- 20 403	- 19 862	- 127 714
EBITDA ('000 EUR)	- 2 881	- 1 159	-744	936	2 982	3 408	2 541

(92) Władze niemieckie wskazały także, że pozytywne skutki wprowadzenia NERES były widoczne już w drugiej połowie 2004 r. Już w 2005 r. natomiast straty portu lotniczego Dortmund spadły o 8,5 % w porównaniu z poprzednim rokiem. Władze niemieckie przekazały uaktualniony biznesplan dla FD, który przewidywał tendencję zwyżkową w kolejnych latach i powrót na ścieżkę rentowności mierzonej wskaźnikiem EBITDA do roku 2011.

(93) Władze niemieckie wskazały, że zamknięcie portu lotniczego pociągnęłoby za sobą koszty w wysokości 170 mln EUR. Rozważając zamknięcie portu lotniczego, należy według władz niemieckich wziąć pod uwagę: szybszą amortyzację środków trwałych (187 mln EUR), wyburzenia (8,5 mln EUR) i odszkodowania z tytułu redukcji personelu (14 mln EUR). Sprzedaż nieruchomości gruntowych, budynków i wyposażenia przyniosłoby co najwyżej 38,75 mln EUR. Zamknięcie wymagałoby również ochrony budynków (450 000 EUR rocznie) i przejścia pracowników zatrudnionych na umowach bez możliwości ich wypowiedzenia (1,3 mln EUR). Porównując zamknięcie portu lotniczego z powyższymi scenariuszami, lepszym wariantem według władz niemieckich byłaby kontynuacja działalności FD <sup>(23)</sup>.

<sup>(23)</sup> Można to odnieść do decyzji Komisji dotyczącej wszczęcia postępowania (Dz.U. C 217 z 15.9.2007, s. 25).





	Prognozy											Ogółem
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
<b>Przychody</b>												
Lotnictwo	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	72 276
Spoza sektora lotnictwa	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	67 797
Przychody ogółem	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	140 074
Pozostałe przychody	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	25 710
Przychody z tytułu odsetek i dywidendy	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
<b>Przychody ogółem</b>	<b>0</b>	<b>11 899</b>	<b>12 406</b>	<b>13 324</b>	<b>14 219</b>	<b>15 408</b>	<b>16 661</b>	<b>18 167</b>	<b>19 508</b>	<b>21 177</b>	<b>23 014</b>	<b>165 783</b>
<b>Koszty</b>												
Wynagrodzenia	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	20 160
Zakupy	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	80 788
Amortyzacja	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	155
Odsetki	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	3 125
Koszty operacyjne	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 308
Pozostałe koszty	0	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
<b>Koszty ogółem</b>	<b>0</b>	<b>10 103</b>	<b>10 376</b>	<b>10 671</b>	<b>10 983</b>	<b>11 247</b>	<b>11 543</b>	<b>11 806</b>	<b>12 110</b>	<b>14 007</b>	<b>15 856</b>	<b>118 703</b>
<b>Wynik ogółem</b>	<b>0</b>	<b>1 796</b>	<b>2 030</b>	<b>2 652</b>	<b>3 235</b>	<b>4 161</b>	<b>5 118</b>	<b>6 362</b>	<b>7 398</b>	<b>7 170</b>	<b>7 159</b>	<b>47 081</b>
<b>Wkład w EBITDA</b>	<b>0</b>	<b>1 716</b>	<b>1 950</b>	<b>2 572</b>	<b>3 155</b>	<b>4 081</b>	<b>5 038</b>	<b>6 282</b>	<b>7 318</b>	<b>8 665</b>	<b>10 179</b>	<b>50 956</b>

(102) Władze niemieckie wskazały, że ogólnym celem tych środków było wygenerowanie maksymalnych zysków w średniej i dłuższej perspektywie. Władze niemieckie wyjaśniły w tym zakresie, że straty w perspektywie krótkookresowej byłyby równoważone zyskami w przyszłości, ponieważ spodziewano się, że wprowadzenie NERES spowoduje osiągnięcie dodatniej wartości EBITDA (z wyłączeniem kosztów działalności z zakresu polityki publicznej), począwszy od roku 2016.

(103) Władze niemieckie przekazały także prognozy wynikające z obliczeń łącznych kosztów i przychodów, które podsumowano w tabeli 18 i 19.

Tabela 18

## Prognozowane zyski lub straty w scenariuszu NEO

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pasażerowie (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody ('000 EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wydatki ('000 EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk/strata ('000 EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA ('000 EUR)	[- 9 000 — - 11 000]	[- 9 000 — - 11 000]	[- 8 000 — - 10 000]	[- 8 000 — - 10 000]	[- 8 000 — - 10 000]	[- 6 000 — - 8 000]	[- 6 000 — - 8 000]	[- 4 000 — - 6 000]	[- 4 000 — - 6 000]	[- 2 000 — - 4 000]	[- 2 000 — - 4 000]

Tabela 19

## Skorygowane prognozowane zyski lub straty w scenariuszu NEO

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pasażerowie (w mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody ('000 EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wydatki ('000 EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk/strata ('000 EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (tys. EUR)	[- 4 000 — - 6 000]	[- 2 000 — - 4 000]	[- 2 000 — - 4 000]	[- 2 000 — - 4 000]	[- 2 000 — - 4 000]	[0 — - 2 000]	[0 — - 2 000]	[0 — 2 000]	[0 — 2 000]	[2 000 — 4 000]	[2 000 — 4 000]

<sup>1.</sup> Skorygowane o opłaty za podejście nałożone przez FD w celu (częściowego) pokrycia kosztów państwowej kontroli lotów. Zadanie to, wykonywane normalnie bezpośrednio przez DFS, zostało przekazane do FD, które bezpośrednio pobierało opłaty z tego tytułu.

<sup>2.</sup> Skorygowane (po pierwsze) o koszty usług publicznych, w szczególności o wynagrodzenia z tego tytułu oraz o treść rozporządzenia (WE) nr 300/2008; o koszty materiałowe DFS/TTC/kontrolerów ruchu lotniska/wieży, straży pożarnej oraz (po drugie) o amortyzację i koszty odsetek wprowadzonych wcześniej środków infrastrukturalnych, w tym odsetki z tytułu opóźnień w płatnościach za elementy kosztorysów oraz inne koszty związane ze zrealizowanymi już inwestycjami, w szczególności opłaty za zajęcie nieruchomości przez infrastrukturę, podatek gruntowy, koszty materiałów, w tym proporcjonalnie wydatki na zrealizowane inwestycje w infrastrukturę.

- (104) Władze niemieckie wykazały także, że faktyczne wyniki potwierdziły przewidywania prognoz *ex ante* dla NEO, co widać w tabeli 20.

Tabela 20

## Faktyczne wyniki NEO

	2009 <sup>a</sup>	2010	2011	2012
Liczba pasażerów	1 716 519	1 747 731	1 822 117	1 902 747
w tys. EUR:				
Przychody	23 110	25 043	25 132	26 637
Koszty	47 644	44 820	44 625	45 136
Wynik ogółem	- 24 534	- 19 777	- 19 493	- 18 499
EBITDA	[- 7 000 — - 9 000]	[- 7 000 — - 9 000]	[- 7 000 — - 9 000]	[- 7 000 — - 9 000]

Źródło: Dr Bergmann, Kauffmann und Partner GmbH & Co.KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft: Flughafen Dortmund GmbH – Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes zum 31.12.2012, przekazane przez władze niemieckie.

- (105) Władze niemieckie wskazały także na jednolitą opłatę za start wprowadzoną w ramach NEO, która zależy od liczby pasażerów przewożonych przez przedsiębiorstwo lotnicze. Władze niemieckie podnosiły w tym względzie, że większa liczba pasażerów prowadzić będzie do wyższych przychodów z działalności lotniczej i innej, co uzasadniało wyższe rabaty.
- (106) Władze niemieckie stwierdziły, że wszystkie opłaty wynikały z NEO, nawet gdy FD zawierało umowy z poszczególnymi przewoźnikami. W związku z tym władze niemieckie uznały, że NEO jest taryfą przejrzystą.
- (107) Władze niemieckie wyjaśniły także, że analiza porównawcza opłat wnoszonych na rzecz FD oraz opłat na rzecz innych portów lotniczych w pobliżu jest niewłaściwa. Władze niemieckie uważały bowiem, że Komisja nie sprawdziła, w jaki sposób ustalane były opłaty w innych portach lotniczych. Ponadto władze niemieckie wskazały, że opłaty te muszą uwzględniać różne modele biznesowe realizowane przez porty lotnicze (np. połączenia bezpośrednie z jednej strony, a gwiazdowe lub oferowane przez tanich przewoźników lotniczych z drugiej) oraz różnice między poszczególnymi regionami.
- (108) Władze niemieckie dodatkowo podały, że opłaty za obsługę naziemną były negocjowane indywidualnie, aby uwzględniały charakter usług, na które popyt występuje ze strony poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych. Według władz niemieckich opłaty za obsługę naziemną w każdym przypadku pokrywają koszty z tego tytułu (zob. tabela 11).

## 5. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ OSOBY TRZECIE

## 5.1. W SPRAWIE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA Z 2007 R.

## 5.1.1. FD

- (109) FD podkreśliło znaczenie portu lotniczego Dortmund dla mobilności mieszkańców, dla gospodarki we wschodniej części *landu* Nadrenia Północna-Westfalia i dla regionów otaczających Dortmund. W związku z tym FD twierdzi, że port lotniczy Dortmund znacząco przyczynia się do rozwoju gospodarczego regionu, który znajduje się w stagnacji ze względu na zmiany strukturalne rozpoczęte przed końcem lat 80. XX w. FD wskazało także na istotną rolę tego portu lotniczego w kontekście rozszerzenia Unii na wschód.

- (110) Ponadto FD przekazało analizę Międzynarodowej Rady Portów Lotniczych (*Airport Council International*), z której wynika, że porty lotnicze zapewniają 950 miejsc pracy na każdy milion przewożonych pasażerów. FD wskazało, że w przypadku regionalnych portów lotniczych liczba oferowanych miejsc pracy jest jeszcze większa. W analizie wykazano także, że oprócz tworzenia miejsc pracy porty lotnicze przyczyniają się także do wzrostu poziomu zatrudnienia w skali lokalnej i regionalnej.
- (111) Według FD prognozy rozwoju FD były optymistyczne. FD podało, że prognozy na rok 2000 przygotowane w 1992 r. były dokładne, a prognozy na kolejne lata nie sprawdziły się z powodu wydarzeń z 11 września 2001 r., których nie dało się przewidzieć. Z tego względu liczba pasażerów rosła powoli, szczególnie w niskobudżetowym segmencie rynku. To było przyczyną wykorzystania przez FD taryfy NERES po to, by przyciągnąć EasyJet i inne przedsiębiorstwa lotnicze. W tym kontekście FD wskazało ponownie na skutek wprowadzenia zachęt w postaci niskich opłat lotniskowych i dopłat marketingowych.
- (112) FD argumentowało, że dzięki niskim opłatom w ramach taryfy NERES udało mu się utworzyć nowe połączenia i dzięki temu zwiększyć liczbę obsługiwanych pasażerów i tym samym lepiej wykorzystywać infrastrukturę oraz wrócić na ścieżkę rentowności na poziomie operacyjnym.
- (113) Według FD korzyść nie uszczuplała zasobów publicznych, a tym samym nie może być uznana za niezgodną z prawem pomoc państwa. FD podało, że podjęło odpowiednie decyzje bez konsultowania się z radą nadzorczą portu lotniczego, która mogła sprzeciwić się wprowadzeniu NERES, przy czym nie mogła narzucić alternatywy. W związku z tym taryfa NERES nie może być według FD przypisywana organom publicznym. FD stwierdziło również, że także prywatny inwestor wprowadziłby NERES. FD wskazało, że podjęło negocjacje z Virgin Express i Ryanair, które zakończyły się fiaskiem, ponieważ oba przedsiębiorstwa wniosły o jeszcze niższe opłaty, poniżej poziomu dozwolonego przez NERES. Ponadto FD zauważyło, że prowadziło także negocjacje z Germanwings, jednak przedsiębiorstwo to ostatecznie podpisało umowy z portem lotniczym Kolonia/Bonn. Według FD więc Kolonia/Bonn oferowały prawdopodobnie opłaty na poziomie zbliżonym lub niższym od opłat pobieranych przez port lotniczy Dortmund.
- (114) W nawiązaniu do swojego biznesplanu *ex ante* przygotowanego na potrzeby wprowadzenia NERES FD twierdzi, że prywatny inwestor zrobiłby to samo, ponieważ tylko jego wprowadzenie i korzystne traktowanie tanich przewoźników lotniczych mogło doprowadzić do powrotu na ścieżkę rentowności na poziomie operacyjnym. FD wskazało także, że opłaty na podstawie taryfy NERES były przejrzyste i wnioskowe o nie mogło każde przedsiębiorstwo lotnicze, w związku z czym taryfa NERES nie była selektywna. FD twierdziło także, że środek był ograniczony czasowo do pięciu lat i że nie kwalifikował się jako pomoc publiczna do celów art. 107 ust. 1 Traktatu jeśli uwzględni się to, w jaki sposób kryteria pomocy publicznej zostały zastosowane w decyzjach Komisji w sprawie *Manchesteru* i *Charleroi*.

#### 5.1.2. DSW21

- (115) DSW21 podało, że jego zadaniem było zarządzanie i eksploatacja infrastruktury miasta Dortmund, w związku z czym eksploatacja portu lotniczego jest częścią jego zadań. Porozumienie PLTA z 1991 r. zawarto jako zwiększającą efektywność podatkową alternatywę finansowania budowy portu lotniczego i jego eksploatacji w porównaniu z bezpośrednią dotacją. Celem rozbudowy portu lotniczego było współgranie ze strukturalną transformacją regionu od sektora węgla i stali w stronę nowoczesnej gospodarki opartej na usługach.
- (116) DSW podało, że poparło decyzję portu lotniczego o wprowadzeniu NERES. Według DSW21 NERES był najlepszą alternatywą zwiększenia rentowności i wzrostu portu lotniczego. Inne strategie, takie jak zamknięcie lub zmiana pozycjonowania go na rynku były mniej korzystne finansowo. DSW21 wskazało, że sukces NERES przejawia się z większej liczby tras, liczby przedsiębiorstw lotniczych i lepszej sytuacji gospodarczej w porcie lotniczym niż gdyby taryfa NERES nie została wprowadzona.

#### 5.1.3. MIASTO DORTMUND

- (117) Miasto Dortmund oświadczyło, że nie było bezpośrednio czy pośrednio zaangażowane w proces decyzyjny, którego wynikiem było wprowadzenie NERES. Miasto Dortmund wyjaśniło także, że od podpisania porozumienia PLTA w 1991 r. FD stało się częścią DSW21, w którego zarządzie i radzie nadzorczej zasiadają przedstawiciele miasta Dortmund, <sup>(24)</sup> którzy są związani decyzją i poleceniami Rady Miasta. Ponadto przedstawiciele miasta mają obowiązek działać w jego interesie <sup>(25)</sup>.

<sup>(24)</sup> Gemeindeordnung NRW §§ 108 (5) i 113.

<sup>(25)</sup> Gemeindeordnung NRW §§ 113.

- (118) Miasto Dortmund wskazało, że port lotniczy realizuje zadania leżące w ogólnym interesie gospodarczym. Zgodnie z badaniem przygotowanym przez Uniwersytet Münster/Osnabrück w 2006 r. FD i około 70 innych spółek zatrudniało w porcie lotniczym 1 550 osób. Pośredni wpływ na zatrudnienie inwestycji tych spółek przełożył się na 2 100 zatrudnionych, a dodatkowo powstało 630 miejsc pracy w wyniku prowadzenia działalności przez te spółki. Ponadto miasto Dortmund zwróciło uwagę na fakt, że port lotniczy jest istotny dla branży turystycznej w regionie, a także dla jego konkurencyjności, przede wszystkim względem nowoczesnych, ogólnoeuropejskich usługodawców.

#### 5.1.4. EASYJET

- (119) Easy Jet wskazało, że wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. nie miały zastosowania, ponieważ taryfa NERES powstała już w 2004 r., gdy wytyczne te nie były jeszcze ani przyjęte ani opublikowane. W związku z tym Easy Jet jest zdania, że Komisja musi podjąć decyzję na podstawie swoich poprzednich decyzji, np. w sprawie Ryanair/Charleroi. Easy Jet zauważyło także, że taryfa NERES spełniała wymogi art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu i w związku z tym była zgodna ze wspólnym rynkiem.
- (120) Easy Jet podało również, że nie było beneficjentem niższych opłat, ponieważ opuściło ten port lotniczy przed przekroczeniem progu rentowności. Easy Jet wskazało także, że jego model biznesowy nie polega na wykorzystywaniu możliwości zawierania korzystniejszych umów i że było gotowe podjąć zobowiązania i podzielić się ryzykiem z portem lotniczym, co potwierdza fakt, że Easy Jet od 1995 r. nigdy nie opuścił swojego lotniska.
- (121) W opinii Easy Jet NERES były także opracowane i wprowadzone przez inwestora prywatnego. EasyJet wskazało, że po wprowadzeniu NERES liczba lotów w latach 2002–2004 znowu wzrosła. EasyJet zwróciło uwagę na fakt, że prywatny inwestor nie musi wybierać inwestycji najbardziej rentownej w krótkiej perspektywie, ani nie jest zmuszony do rentowności w krótkim horyzoncie czasowym. Według tego przedsiębiorstwa lotniczego jeżeli istniejąca inwestycja miałaby przynieść korzyści w przyszłości, wówczas inwestor byłby bardziej skłonny zaakceptować tymczasowo niższy zwrot z niej, co miało miejsce w przypadku Dortmundu. EasyJet podało przykłady portów lotniczych, np. Liverpool, Glasgow, Prestwick, czy London Stanstead, gdzie zaangażowany był kapitał prywatny a nie państwowy, i gdzie stosowano zachęty w celu zwiększenia liczby pasażerów i rentowności.
- (122) W informacjach przekazanych 6 maja 2014 r. EasyJet podkreślało, że w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. mowa jest o tym, że do przeprowadzenia testu prywatnego inwestora należy uwzględnić tylko koszty w ujęciu przyrostowym. EasyJet argumentowało, że wymagało to analizy rentowności *ex ante* na podstawie rzetelnych perspektyw średnioterminowych, którą FD przygotowało w ramach badań rynku dotyczących dwóch scenariuszy przyszłego rozwoju, tzn. wprowadzenia NERES i utrzymania obowiązującej wówczas taryfy opłat bez NERES. Według tych scenariuszy przychody spoza sektora lotnictwa byłyby wyższe po wprowadzeniu NERES. Według EasyJet FD uwzględniło koszty, które przekraczają koszty w ujęciu przyrostowym podane w pierwotnym biznesplanie dotyczącym NERES.
- (123) EasyJet wskazało, że opłaty lotniskowe wraz z przychodami spoza sektora lotnictwa były w stanie pokryć całość kosztów wynikających z ustaleń pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym, przy założeniu racjonalnej marży zysku w oparciu o rzetelne perspektywy średniokresowe. W związku z tym według EasyJet NERES mógł z dużym prawdopodobieństwem przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów, a tym samym do zwiększania przychodów spa sektora lotnictwa. EasyJet argumentowało także, że przewidywany wzrost liczby pasażerów do 2014 r. był realistyczny ponieważ już w latach 2004–2007 wystąpił znaczny wzrost liczby pasażerów w związku z wprowadzeniem NERES.

Tabela 21

#### Wzrost liczby pasażerów od czasu wprowadzenia NERES (podany przez EasyJet)

Rok	Liczba pasażerów ogółem	Liczba pasażerów EasyJet
2004	1 179 278	336 455
2005	1 742 891	891 057
2006	2 019 666	1 052 288
2007	2 155 064	Okolo 1 050 000

- (124) EasyJet argumentowało, że w 2004 r. operator nie miał powodów do pesymizmu odnośnie do potencjału wzrostu liczby pasażerów, ponieważ ten port lotniczy był w centrum obszaru ciężenia, jakim jest Zagłębie Ruhry zamieszkałe przez ponad 10 mln osób, oraz że EasyJet bardzo chciało otworzyć swoją bazę w tym porcie lotniczym. Seria zdarzeń mających miejsce od roku 2008, a mianowicie wzrost cen ropy, kryzys finansowy oraz zakaz nocnych lotów wprowadzony przez władze lokalne, była nie do przewidzenia. EasyJet oświadczyło, że miało powody, by zmniejszyć swoje zaangażowanie pomimo początkowego optymizmu. EasyJet argumentowało jednak, że okoliczności tych nie dało się przewidzieć, w związku z czym inwestor prywatny posiadający wiedzę z roku 2004 nie miałby powodów do mniejszego optymizmu niż optymizm portu lotniczego co do perspektyw wzrostu liczby pasażerów.
- (125) Biorąc pod uwagę wrażliwość pasażerów tanich przewoźników lotniczych na wzrost opłat za postój, EasyJet nie podzieliło wątpliwości Komisji. Według EasyJet nie byłoby podstaw by uważać, że pasażer oszczędzający na cenie biletu lotniczego ma taką wrażliwość na umiarkowany wzrost opłat za postój, że automatycznie przestawi się na środki transportu publicznego.
- (126) EasyJet stwierdziło wreszcie, że w świetle wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. uwaga powinna być skupiona na tym, czy opłaty lotniskowe i związane z nimi dodatkowe przychody spoza sektora lotnictwa osiągnięte w wyniku wprowadzenia NERES były wystarczające by pokryć koszty w ujęciu przyrostowym, przy zachowaniu racjonalnej marży zysku. W związku z tym koszty objęte zakresem polityki publicznej nie powinny być uwzględniane, a odpowiedni okres do obliczeń powinien wynosić 10 lat. EasyJet w podsumowaniu stwierdziło, że zachęty w ramach NERES spełniały kryteria testu prywatnego inwestora.

#### 5.1.5. POWIAT PADERBORN

- (127) Działając wspólnie z Soest, który obecnie należy do powiatu Lippstadt, powiat Paderborn utworzył port lotniczy Paderborn/Lippstadt. W swoich uwagach powiat Paderborn koncentrował się przede wszystkim na tym, że port lotniczy Dortmund zakłócił konkurencję ze względu na to, że oddalony był jedynie 95 km od lotniska Paderborn/Lippstadt. Uważa się, że port lotniczy Paderborn/Lippstadt jest jedynym regionalnym portem lotniczym w Niemczech z dodatnim bilansem i przynoszącym dochody, który jednak cierpi na tym, że porty lotnicze Dortmund i Kassel Calden finansowane są przede wszystkim w formie pomocy państwa. Powiat Paderborn twierdził także, że opłaty lotniskowe za start oraz opłaty za obsługę naziemną pokrywały jedynie [...] % kosztów FD.

#### 5.1.6. AIR FRANCE

- (128) Air France uważało, że taryfa NERES nosiła znamiona dyskryminacji, na której korzystali tani przewoźnicy lotniczy, oraz że środek ten nie był ograniczony. Air France twierdziło, że ponieważ NERES oferuje korzyści dla tras, które są podobne lub konkurencyjne wobec tras oferowanych portu lotniczego Düsseldorf (np. Alicante, Barcelona, Budapeszt, Londyn, Malaga, Nicea, Palma de Mallorca, Praga, Rzym, Saloniki), nie może być uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym jako pomoc na rozpoczęcie działalności w formie rozwoju nowych tras.

#### 5.1.7. STOWARZYSZENIE EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH

- (129) Według Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych są powody by przypuszczać, że taryfa NERES faworyzuje określone przedsiębiorstwa lotnicze i niskobudżetowe modele biznesowe, oraz że taryfa nie spełniała warunków udzielania pomocy na rozpoczęcie działalności.

#### 5.1.8. INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU DORTMUND („IHK“)

- (130) IHK podkreślało konieczność wprowadzenia tanich przewoźników lotniczych do portu lotniczego Dortmund, ponieważ region musi koncentrować się na branży lotniczej po strukturalnej transformacji i przejściu z przetwórstwa stali na usługi. Według IHK trudności pojawiły się dopiero wtedy, gdy Lufthansa stała się udziałowcem Eurowings AG i zmieniła trasy lotów z portu lotniczego Dortmund, który w ten sposób stracił swojego głównego klienta.
- (131) IHK twierdziło, że port lotniczy Dortmund to jedyny port lotniczy w regionie otaczającym miasto Dortmund, który jest wyspecjalizowany w ruchu niskobudżetowym, oraz że jego opłaty nie były niewspółmiernie niskie dla tego segmentu. Dlatego według IKH NERES nie wpłynął na konkurencję w tym regionie. IHK argumentowało także, że porozumienie PLTA z 1991 r. zawarte pomiędzy FD a DSW21 było zgodne z prawem, ponieważ w trakcie strukturalnych przemian w regionie powstanie portu lotniczego miało pozytywny wpływ na gospodarkę oraz mieszkańców. Dlatego porozumienie PLTA z 1991 r. służyło ogólnemu interesowi gospodarczemu regionu.

## 5.1.9. VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V. („VVW”)

- (132) Według VVW prywatny inwestor podjąłby decyzję o inwestycjach na terenie portu lotniczego Dortmund ponieważ liczone są straty w początkowym okresie i były one do przyjęcia w kontekście zarządzania infrastrukturą portu lotniczego. VVW argumentowało, że ponieważ w czasie, w którym podejmowana była decyzja inwestycyjna powszechnie uważano, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowi pomocy państwa, potencjalna pomoc nie mogła być uznawana za niezgodną z prawem. VVW wskazało także, że FD nie konkurowało z sąsiadującymi portami lotniczymi – Düsseldorf (który nie miałby nawet wystarczającej wolnej pojemności, by obsługiwać EasyJet), Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt (z których żadne nie obsługiwało tanich przewoźników lotniczych). Według VVW NERES nie wpływał na rynek wewnętrzny.

## 5.1.10. UWAGI OSÓB PRYWATNYCH

- (133) Osoby prywatne także przekazały swoje uwagi w postępowaniu dotyczącym pomocy państwa odnośnie do portu lotniczego Dortmund i taryfy NERES. Osoby prywatne twierdziły, że żaden prywatny inwestor nie podjąłby działań podjętych w porcie lotniczym Dortmund, ponieważ sytuacja gospodarcza tak naprawdę nie poprawiła się. Twierdziły one także, że przekazany test inwestora prywatnego miał wady, ponieważ błędnie określał port lotniczy Dortmund jako międzynarodowy port lotniczy, a także dlatego, że port ten nie był aż tak oddalony od miasta, jak twierdzono w teście. Zgłaszające uwagi osoby prywatne oszacowały także, że wartość finansowania przewyższała koszty działań z zakresu polityki publicznej, takich jak zabezpieczenie pożarowe i ratownictwo.
- (134) Dodatkowo osoby prywatne argumentowały, że pomoc państwa została udzielona za pośrednictwem miasta Dortmund, które udzieliło państwowym gwarancji kredytów.
- (135) Ponadto osoby prywatne odrzuciły twierdzenie, że zarząd nie brał udziału w opracowywaniu taryfy NERES. Na dowód tego przekazały protokół posiedzenia, podczas którego zarząd przekazał taryfę NERES radzie nadzorczej.

## 5.2. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA Z 2012 R.

## 5.2.1. DSW21 I FD

- (136) Uwagi DSW21 i FD były w pełni zgodne z uwagami władz niemieckich. Ponadto DSW21 i FD stwierdziły, że inwestor prywatny zawarłby porozumienie PLTA z 1991 r., w szczególności przy uwzględnieniu kosztów zamknięcia portu lotniczego.

## 5.2.2. EASYJET

- (137) EasyJet stwierdziło, że taryfa NEO spełnia warunki testu inwestora prywatnego i tym samym nie stanowi pomocy państwa. Według EasyJet z ekonomicznego punktu widzenia wprowadzenie NEO było najbardziej racjonalnym wariantem dalszego funkcjonowania operatora portu lotniczego Dortmund.
- (138) EasyJet stwierdziło także, że programy zachęt ukierunkowane na wzrost liczby pasażerów, jak to ma miejsce w tym przypadku, pomagają portom lotniczym osiągać korzyści płynące z efektu skali. EasyJet podało, że podobne programy zachęt wprowadzane były w Szwecji, na przykład dla portów lotniczych Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma i Göteborg Landvetter. EasyJet podkreśliło, że zgodnie z wytycznymi dla sektora lotnictwa z 2014 r. postępowanie wyjaśniające w sprawie NEO powinno dotyczyć wyłącznie kwestii tego, czy operator portu lotniczego działający dla zysku zaoferowałby takie same warunki. EasyJet dodało również, że analiza rentowności *ex ante* na podstawie rzetelnych perspektyw średniookresowych dla NEO jest zawarta w biznesplanie i w porównaniu różnych scenariuszy, w związku z czym warunki testu prywatnego inwestora zostały spełnione. EasyJet podkreśliło, że test prywatnego inwestora dotyczył wyłącznie kosztów i przychodów w ujęciu przyrostowym. EasyJet wskazało także, że dzięki zawieraniu umów z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi lub wprowadzeniu ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty ujmowane przyrostowo, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku przy założeniu dobrych perspektyw średnio-terminowych.
- (139) W tym zakresie EasyJet argumentowało, że w biznesplanie dla NEO FD uwzględniło koszty przewyższające koszty w ujęciu przyrostowym. EasyJet stwierdziło w związku z tym, że gdyby koszty te wyłączyć z analizy rentowności, rentowność NEO byłaby jeszcze wyższa. EasyJet wyraziło także opinię, że także koszty związane z zadaniami z zakresu polityki publicznej i koszty związane z wcześniejszymi inwestycjami nie powinny być brane pod uwagę na potrzeby testu prywatnego inwestora.

- (140) EasyJet stwierdziło także, że wynikające z NEO obniżone stawki obowiązywały dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych działających w tym porcie lotniczym. Umowy zawierane przez EasyJet z portem lotniczym nie wykraczały poza zakres taryfy NEO.

#### 5.2.3. GERMANWINGS

- (141) Germanwings wyjaśniło, że ponoszone przez nie ostatecznie koszty opłat, w tym opłat za odlatujących pasażerów i obsługę naziemną, wyniosły średnio od [...] EUR do [...] EUR w przeliczeniu na jednego odlatującego pasażera.
- (142) Ponadto Germanwings stwierdziło także, że rynkiem właściwym do porównania opłat byłby rynek opłat pobieranych przez tanie porty lotnicze. Germanwings wyjaśniło dodatkowo, że opłaty pobierane przez port lotniczy Dortmund nie różniły się od opłat pobieranych w portach lotniczych Graz czy Maastricht.
- (143) Germanwings stwierdziło także, że prywatny inwestor także musiałby liczyć się ze stratami w ciągu pierwszych kilku lat po rozpoczęciu nowej inwestycji.

#### 5.2.4. WIZZ AIR

- (144) Wizz Air stwierdziło, że taryfa NEO spełnia warunki testu prywatnego inwestora i że nie stanowi pomocy państwa. Wizz Air zgodziło się w szczególności z twierdzeniem, że taryfa NEO była wariantem oszczędniejszym niż zamknięcie portu lotniczego. Według Wizz Air w odniesieniu do zamknięcia portu lotniczego Komisja powinna uwzględnić wysokie koszty jego zamknięcia, jakie poniosłoby miasto Dortmund.
- (145) Wizz Air stwierdziło, że w celu ustalenia zgodności z rynkiem należałoby porównać opłaty lotniskowe z opłatami wnoszonymi przez tanich przewoźników lotniczych na rzecz różnych regionalnych portów lotniczych w Europie, ponieważ tani przewoźnicy lotniczy nie dobierają kierunków lotów na podstawie „stref ciężenia”, tylko działają w całej Europie.
- (146) Wizz Air wyraziło także pogląd, że jego uzgodnienia z FD były zgodne z rynkiem ponieważ w ujęciu przyrostowym są one rentowne dla portu lotniczego. Ocena w tym względzie powinna uwzględniać efekt sieci.
- (147) Na poparcie argumentu zgodności z rynkiem Wizz Air przekazało badanie Oxera.
- (148) W badaniu tym najpierw porównano opłaty wnoszone przez Wizz Air na rzecz portu lotniczego Dortmund z opłatami wnoszonymi w portach lotniczych Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick, czy Stockholm-Skavsta. Te porty lotnicze uznaje się za zbliżone do tego w Dortmundzie pod względem wielkości ruchu, jego rodzaju i obszaru ciężenia. Według badania Oxera powyższe porty lotnicze są prywatną własnością. Były one finansowane ze środków publicznych, jednak ich kwota była względnie niewielka w porównaniu z wartością całego majątku.
- (149) W badaniu Oxera wskazano, że opłaty wnoszone przez Wizz Air na rzecz portu lotniczego Dortmund są średnio znacznie wyższe niż opłaty wnoszone przez Wizz Air na rzecz portów lotniczych wykorzystanych w porównaniu, o ile uwzględni się opłatę bezpieczeństwa na rzecz budżetu państwa. W badaniu tym wskazano również, że opłaty te (minus opłata bezpieczeństwa) wnoszone przez Wizz Air są na podobnym poziomie, co opłaty lotniskowe wnoszone w innych portach lotniczych wykorzystanych w porównaniu. W badaniu Oxera stwierdzono w związku z tym, że cena dla Wizz Air w porcie lotniczym Dortmund była ceną rynkową, oraz że uzgodnienia między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym spełniają warunki testu prywatnego inwestora.
- (150) Oxera przedstawiło także analizę rentowności w ujęciu przyrostowym wkładu finansowego Wizz Air w rentowność FD w latach od 2009 do 2014. Oxera zaprezentowało koncepcję wyliczania kosztów i przychodów w ujęciu przyrostowym, która różni się od koncepcji zaprezentowanej przez władze niemieckie. W analizie Oxera uwzględniono ujęte przyrostowo przychody z działalności lotniczej i spoza sektora lotnictwa, a także koszty w tym ujęciu w przeliczeniu na pasażera.
- (151) Ujęte w analizie zostały także przychody z działalności lotniczej wynikające z opłat lotniskowych po odjęciu obowiązujących rabatów na podstawie następujących umów zawartych między Wizz Air a FD):
- a) Umowa o usługi lotniskowe (ASA) pomiędzy FD a Wizz Air z dnia 1 lipca 2009 r.. ASA określała wysokość opłat lotniskowych ponoszonych przez Wizz Air. Opłaty te obejmowały opłaty [...] za odlatującego pasażera, [...] za odlatującego pasażera (opłata [...]), opłatę [...] za odlatującego pasażera, [...] za odlatującego pasażera i opłatę [...] za odlatującego pasażera.

- b) Standardowa umowa o obsługę naziemną z dnia 1 lipca 2009 r.: określa ona opłatę za obsługę na ziemi (która podana została już w ASA) i usługi przeładunku.
  - c) Pismo towarzyszące w sprawie opłat lotniskowych i za obsługę naziemną z dnia 1 lipca 2009 r.: mowa jest w nim o opłacie [...] za odlatującego pasażera. [...].
  - d) umowa w sprawie dodatkowych lotów i wsparcia marketingowego z dnia 10 grudnia 2009 r.: FD i Wizz Air uzgodniły dofinansowanie przez FD dodatkowych lotów w formie dopłaty marketingowej.
  - e) Pismo towarzyszące w sprawie zimowego wsparcia gotówkowego z dnia 1 lipca 2010 r.: dotyczy wsparcia gotówkowego na rzecz Wizz Air podlegającego wzrostowi rok do roku o [...] % liczby pasażerów w sezonie zimowym 2010.
  - f) System zachęt w celu zwiększenia liczby pasażerów (załącznik 6) z dnia 1 października 2010 r.: ustala rabat za każdego pasażera w okresie od dnia 1 października 2010 r. do dnia 30 września 2011 r. ponad liczbę odlatujących pasażerów [...] oraz wzrost wysokości opłaty [...] w tym samym okresie.
  - g) Pismo towarzyszące w sprawie opłat lotniskowych z dnia 6 czerwca 2011 r.: wskazano w nim, że FD ma obowiązek zapłacić Wizz Air kwotę różnicy pomiędzy [...]. System zachęt, o którym mowa w lit. f), zakończył funkcjonowanie dnia 31 maja 2011 r.
  - h) Aneks do ASA z dnia 1 października 2011 r.: modyfikuje wysokość określonych opłat, nie wpływając na opłatę zbiorczą ustaloną na podstawie wzmiankowanych powyżej dokumentów.
- (152) Oxera oszacowało przychody spoza sektora lotnictwa (np. z tytułu parkingu dla pojazdów, wypożyczalni pojazdów i innych wypożyczalni związane z przebudową) na podstawie biznesplanu przekazanego przez FD.
- (153) Na podstawie biznesplanu FD Oxera włączyło do analizy ujęte przyrostowo koszty marketingu, zachęt i wsparcia gotówkowego wynikającego z umów, o których mowa w motywie 151 lit. a)–h). Zawiera ona także szacunki dotyczące dodatkowych kosztów przewidzianych w biznesplanie portu lotniczego, takich jak koszty pracowników, materiałów i inne koszty operacyjne, które nie są przypisane tylko Wizz Air.
- (154) Według Oxera, aby wycenić kwotę kosztów ogólnych powstałych po dacie zawarcia umowy przeprowadzono analizę regresji. Na tej podstawie według Oxera było możliwe ustalenie jaka część kosztów jest stała, a jaka zmienia się zależnie od liczby pasażerów. Oxera oszacowało, że wraz ze zmianą liczby pasażerów zmieniają się następujące koszty:
- a) koszty personelu rosną o około [...] EUR za każdego dodatkowego odlatującego pasażera;
  - b) koszty materiałów rosną o około [...] EUR za każdego dodatkowego odlatującego pasażera;
  - c) inne koszty operacyjne <sup>(26)</sup> rosną o około [...] EUR za każdego dodatkowego odlatującego pasażera.
- (155) Koszty te zostały uśrednione dla całego portu lotniczego i wszystkich działających na nim przedsiębiorstw lotniczych, a następnie Oxera przypisało Wizz Air ich część wynikającą z liczby pasażerów odlatujących z Wizz Air.
- (156) Oxera oszacowało także przyrostowe koszty inwestycji w oparciu o harmonogram inwestycji w okresie od 2009 do 2019 r., a także w oparciu o faktycznie zrealizowane inwestycje w latach 2004–2008, gdy Wizz Air także działało w porcie lotniczym Dortmund. Inwestycje zrealizowane przed rozpoczęciem przez Wizz Air działalności w tym porcie lotniczym uznano za koszty utopione, które tym samym nie są przyrostowe względem umowy. Według Oxera kosztów inwestycji nie da się przypisać klientom w danym roku realizacji inwestycji, a raczej należy je podzielić przez cały okres realizacji inwestycji. Dlatego Oxera wzięło pod uwagę roczne koszty amortyzacji i finansowania danego instrumentu. Całkowite roczne koszty nowych inwestycji zostały przypisane Wizz Air na podstawie udziału liczby jego pasażerów w pojemności pasażerskiej portu lotniczego wynoszącej według FD 2,5 mln pasażerów. Oxera uznało to za bardzo ostrożne szacunki, ponieważ nie wszystkie przewidziane inwestycje nastąpiło po okresie działania na terenie portu lotniczego Wizz Air, co dotyczy na przykład przedłużenia pasa startowego, które pierwotnie planowane było na rok 2014.

<sup>(26)</sup> Obejmują one koszty takie jak podatek gruntowy, koszty użytkowania, opłaty z tytułu ubezpieczenia, konserwacja i utrzymanie oraz koszty pojazdów.

Tabela 22

**Przewidywane przyrostowe przychody i koszty wynikające z obecności w porcie lotniczym Wizz Air (mln EUR)**

	2009 <sup>a</sup>	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>a</sup>
Przychody z działalności lotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z działalności pozalotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyrostowe koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyrostowe koszty inwestycyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jednorazowe wsparcie marketingowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyrostowy wkład w rentowność	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Oxera na podstawie danych przekazanych przez FD.

Uwaga: Wartości dla roku 2009 i 2014 są proporcjonalne do okresu obowiązywania w tych latach umów.

- (157) Oxera obliczyło przyrostowy wkład obecności Wizz Air jako różnicę między przyrostowymi przychodami a przyrostowymi kosztami. Oxera stwierdziło, że umowy zawarte między Wizz Air a FD, a także taryfa NEO, wniosły wkład w rentowność portu lotniczego z punktu widzenia analizy *ex ante*.
- (158) Według Oxera wynikiem tych umów była dodatnia szacunkowa wartość bieżąca netto w kwocie [300 000–400 000] EUR w okresie ich obowiązywania (od 2009 do 2014) i w związku z tym prywatny inwestor byłby skłonny zawrzeć podobne umowy z Wizz Air.

#### 5.2.5. POWIAT PADERBORN

- (159) Powiat Paderborn, właściciel portu lotniczego Paderborn, stwierdził, że możliwość stworzona przez wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. dotycząca udzielania dalszej pomocy operacyjnej przez kolejnych 10 lat portom lotniczym przynoszącym straty daje tym portom lotniczym nieuzasadnioną przewagę względem rentownych portów lotniczych.

#### 5.2.6. OSOBY PRYWATNE

- (160) Szereg osób prywatnych przekazało swoje uwagi w trakcie postępowania, twierdząc, że finansowanie ze środków publicznych udzielone na rzecz portu lotniczego stanowiło pomoc państwa, oraz że taryfa NEO nie była zgodna z warunkami rynkowymi.

## 6. UWAGI WŁADZ NIEMIECKICH DOTYCZĄCE UWAG OSÓB TRZECICH

### 6.1. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA Z 2007 R.

- (161) W swoich uwagach do uwag osób trzecich władze niemieckie stanęły na stanowisku, że uwagi te w większości przypadków zgadzały się z ich opinią i w związku z tym władze niemieckie podkreśliły fakt, że porozumienie PLTA z 1991 r. nie może zostać uznane za pomoc państwa. Jeszcze raz wskazały także, że porozumienie PLTA z 1991 r. można porównać do funkcjonującej wcześniej dotacji inwestycyjnej na rozwój infrastruktury i że jest ono zgodne ze wspólnym rynkiem. Stanowisko takie poparły FD, Verkehrsverband Westfalen e.V., IHK Dortmund, DSW21 oraz miasto Dortmund.

- (162) Władze niemieckie stwierdziły w porozumieniu z FD, że jeśli Komisja dojdzie do wniosku, że porozumienie PLTA z 1991 r. pomiędzy DSW21 a FD stanowi niezgodną z prawem pomoc publiczną, wówczas może być oceniane wyłącznie na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. od dnia ich wejścia w życie. Ponadto władze niemieckie podkreśliły, że finansowanie udzielone przez DSW21 należy rozpatrywać jako finansowanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, względem których Komisja zazwyczaj daje państwom członkowskim szeroki margines uznaniowości. Władze niemieckie podniosły argument, że dla miasta Dortmund tańsze było finansowanie inwestycji na terenie portu lotniczego za pośrednictwem porozumienia PLTA z 1991 r. niż poprzez bezpośrednie dotacje, ponieważ łączne straty w latach 1998 – 2008 były niższe, niż wynosiłaby wartość amortyzacji i odsetek. Zgadzając się z twierdzeniem Verkehrsverband Westfalen e.V. i DSW21, władze niemieckie wskazały, że zamknięcie portu lotniczego byłoby jeszcze droższe, ponieważ FD było przynajmniej zdolne do zapłaty części własnych kosztów stałych oraz dysponowało optymistycznymi prognozami na przyszłość jeśli chodzi o wzrost liczby pasażerów. Prywatny inwestor zachowałby się w tej sytuacji tak jak miasto i DSW21 i przynajmniej realizowałby inwestycje przez pewien okres czasu. Władze niemieckie w szczególności zgodziły się z uwagami osób trzecich dotyczącymi tego, że okres eksploatacji portów lotniczych jest długi i okres generowania strat był do przyjęcia.
- (163) Władze niemieckie argumentowały następnie, że taryfa NERES był dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych w oparciu o obiektywne kryteria. Osoby trzecie potwierdziły, że WizzAir, GermanWings, Sterling, AirBerlin i EasyJet spełniły te kryteria. Według władz niemieckich oraz według EasyJet i FD należało się spodziewać wzrostu liczby pasażerów i większej stopy zwrotu w związku z NERES.
- (164) Co do uwag IHK i Verkehrsverband Westfalen e.V., które twierdziły, że NERES nie wpływa na konkurencję i wewnętrzny rynek, władze niemieckie zgodziły się z tymi twierdzeniami i wskazały, że pobliskie porty lotnicze Münster/Osnabrück, Paderborn, Kolonia/Bonn i Düsseldorf nie obsługiwały tanich przewoźników lotniczych.
- (165) Władze niemieckie podkreśliły, że taryfa NERES została wprowadzona po rozbudowie portu lotniczego Dortmund. Była to odpowiedź na spadek liczby pasażerów po 11 września 2001 r. i próba zwiększenia stopnia wykorzystania niewystarczająco wykorzystanej pojemności tego portu lotniczego.
- (166) Władze niemieckie nie zgodziły się z uwagami Air France i Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych, ponieważ w oczywisty sposób nie były one poparte żadnymi dowodami ani uzasadnieniem.
- (167) Władze niemieckie wskazały również, że wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. miały zastosowanie dopiero od 1 czerwca 2007 r. Według władz niemieckich, gdyby wystąpiła konieczność zastosowania wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r, wówczas taryfa NERES byłaby zgodna ze wspólnym rynkiem.

## 6.2. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA Z 2012 R.

- (168) Władze niemieckie zgodziły się w ogólnym zakresie z uwagami przekazanymi przez EasyJet, Germanwings, Wizz Air, DSW21 i FD. Władze niemieckie stwierdziły, że zarówno NEO jak i poszczególne umowy zawierane z przedsiębiorstwami lotniczymi nie nosiły znamion dyskryminacji, ponieważ obowiązywały względem wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, które zdecydowałyby się korzystać z tego portu lotniczego.
- (169) Ponadto władze niemieckie zgodziły się z twierdzeniem, że taryfa NEO spełniła warunki testu prywatnego inwestora, a w ramach różnych scenariuszy wykazano, że wzrost opłat powyżej poziomu przewidzianego w NEO prowadziłby do spadku liczby pasażerów co, ze względu na stałe koszty portu lotniczego, zwiększyłoby jego straty. Władze niemieckie wskazały, że inwestor prywatny zaakceptowałby straty przez pewien okres. Według władz niemieckich decydujące znaczenie w tym kontekście ma perspektywa *ex ante*, ponieważ według niej taryfa NEO była wariantem najoszczędniejszym. Władze niemieckie wyraźnie wskazały, że taryfa NEO wynikała z biznesplanu.
- (170) Władze niemieckie dodatkowo zgodziły się również z twierdzeniem, że rynek właściwy do ustalenia, czy wystąpiły skutki dla konkurencji, jest szerszy niż połączenia lotniczego z punktu do punktu, a także że porty lotnicze do porównania nie powinny znajdować się w promieniu 100 km od portu lotniczego Dortmund. Władze niemieckie z zadowoleniem przyjęły wnioski z przygotowanego przez Oxera i przekazanego Wizz Air badania porównawczego dotyczącego opłat w innych portach lotniczych.
- (171) Władze niemieckie odrzuciły uwagi osób prywatnych, które według nich opierały się częściowo na niedokładnych danych. Władze niemieckie wyjaśniły, że roczne wyrównanie strat nie może być automatycznie uznane za pomoc, ponieważ, inaczej niż uważały osoby prywatne, wynik operacyjny zawiera także koszty należące do zakresu polityki publicznej, a wsparcie marketingowe było zawarte w opłatach.

## 7. OCENA

- (172) 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”.
- (173) Aby środek został uznany za pomoc państwa w rozumieniu przytoczonego przepisu, musi on spełniać wszystkie następujące warunki:
- a) musi być finansowany z zasobów państwowych oraz można go przypisać państwu;
  - b) musi przynosić korzyść gospodarczą beneficjentowi;
  - c) korzyść ta musi być selektywna; oraz
  - d) środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem.

## 7.1. ŚRODEK 1: ZASTOSOWANIE ZASAD POMOCY PAŃSTWA DO GWARANCJI PAŃSTWOWYCH NA 100 % WARTOŚCI KREDYTÓW UDZIELONYCH FD

- (174) Komisja przypomina, że zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 <sup>(27)</sup> środek pomocy stanowi istniejącą pomoc, jeżeli można stwierdzić, że w czasie gdy dany środek pomocy został wprowadzony w życie, nie stanowił pomocy państwa, a w okresie późniejszym stał się pomocą ze względu na rozwój wspólnego rynku bez wprowadzenia zmian przez państwo członkowskie.
- (175) Władze niemieckie wskazały, że gwarancje państwowe na 100 % wartości kredytów udzielone portowi lotniczemu Dortmund mogą ewentualnie stanowić istniejącą pomoc zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999, ponieważ zostały one uruchomione w czasie, gdy finansowanie portów lotniczych ze środków publicznych nie było jeszcze uważane za pomoc państwa, i nie zostały od tego czasu zmienione.
- (176) Prawdą jest, że do niedawna rozwój portów lotniczych często determinowały aspekty planowania przestrzennego lub, w niektórych przypadkach, wymogi militarne. Obsługę portów lotniczych organizowano w ramach działalności administracyjnej, a nie jako przedsięwzięcie komercyjne. Konkurencja między portami lotniczymi i operatorami portów lotniczych również była ograniczona i rozwijała się stopniowo. Biorąc pod uwagę te uwarunkowania, Komisja uznawała wcześniej finansowanie portów lotniczych i ich infrastruktury przez państwo za ogólny środek polityki gospodarczej, który nie podlega kontroli pod kątem zasad pomocy państwa określonych w Traktacie.
- (177) Sytuacja jednak zmieniła się. W wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* Sąd orzekł, że działalność portu lotniczego, obejmująca świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych operatorów świadczących usługi w obrębie portów lotniczych, również stanowi działalność gospodarczą <sup>(28)</sup>. W rezultacie od czasu przyjęcia wspomnianego wyroku (w dniu 12 grudnia 2000 r.) nie można już uznawać eksploatacji i budowy portów lotniczych za zadanie objęte zakresem polityki publicznej realizowane przez administrację i niepodlegające kontroli w zakresie pomocy państwa.
- (178) W wyroku w sprawie portu lotniczego *Lipsk/Halle* Sąd potwierdził, że nie można z góry wykluczyć zastosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do portów lotniczych, ponieważ obsługa portu lotniczego i budowa infrastruktury portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą <sup>(29)</sup>. W momencie podjęcia działalności gospodarczej operator portu lotniczego jest, niezależnie od swojego statusu prawnego lub sposobu finansowania, przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, a zatem zastosowanie mają zasady pomocy państwa określone w Traktacie <sup>(30)</sup>.

<sup>(27)</sup> 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).

<sup>(28)</sup> Wyrok w sprawie T-128/89 *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3929, potwierdzony wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-82/01 P, Rec. 2002, s. I-9297, pkt 75 z dalszymi odesłaniami.

<sup>(29)</sup> Sprawa T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mittelddeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji*, Zb.Orz. [2011], s. I-00000, w szczególności pkt 105 i 106.

<sup>(30)</sup> Zob. w szczególności decyzję Komisji z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie C-29/08 *port lotniczy Frankfurt-Hahn – domniemana pomoc państwa na rzecz portu lotniczego oraz umowa z Ryanair* (Dz.U. C 12 z 17.1.2009, s. 6), pkt 204–208; Decyzja Komisji z dnia 21 marca 2012 r. w sprawie C 76/2002 *portu lotniczego Charleroi – domniemana pomoc państwa na rzecz portu lotniczego i spółki Ryanair* (Dz.U. C 248 z 17.8.2012, s. 1).

- (179) W świetle motywów 176–178 Komisja jest zdania, że przed wydaniem przez Sąd wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* organy publiczne miały prawo zakładać, iż środki finansowania przyjęte ostatecznie przed wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris* nie stanowią pomocy państwa i w związku z tym nie ma potrzeby powiadomienia o nich Komisji. Wynika z tego, że Komisja nie może już kwestionować indywidualnych środków finansowania nieprzyznanych na podstawie programu pomocy<sup>(31)</sup>, które zostały przyjęte ostatecznie przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* na podstawie zasad pomocy państwa.
- (180) W związku z tym Komisja musi w pierwszej kolejności ocenić, czy gwarancje państwowe na 100 % wartości kredytów zostały uruchomione przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (z dnia 12 grudnia 2000 r.), a następnie, czy wspomniany środek został zmieniony w późniejszym czasie. Po trzecie Komisja musi także ocenić, czy przedmiotowe środki kwalifikują się jako „pomoc indywidualna” zgodnie z art. 1 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 659/1999, czy jako „program pomocowy” na podstawie art. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 659/1999. Tylko w odniesieniu do tego ostatniego Komisja może zaproponować odpowiednie środki na podstawie art. 108 ust. 1 Traktatu oraz art. 17 rozporządzenia (WE) nr 659/1999.
- (181) W odniesieniu do przedmiotowych gwarancji państwowych na 100 % wartości kredytów wystawionych w 1987 r. i do 2000 r. (zob. tabela 13) Komisja jest zdania, że zostały one nieodwołalnie udzielone przed ogłoszeniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris*.
- (182) Jak wyjaśniły władze niemieckie podczas formalnego postępowania wyjaśniającego, gwarancje te nie były od tego czasu zmieniane. Dziś jednak ich ważność już wygasła. Ponadto gwarancje te były ograniczone w czasie i kwocie. Ich celem było także zabezpieczenie konkretnych kredytów na finansowanie określonych inwestycji infrastrukturalnych na terenie portu lotniczego Dortmund. W związku z tym należy je uznać za środki indywidualne.
- (183) W związku z powyższym w czasie, gdy nieodwołalnie udzielono tych gwarancji, które na koniec roku 2008 miały wartość 74 182 mln EUR, Komisja nie uznawała finansowania portów lotniczych za pomoc państwa. Nawet w przypadku, gdyby stanowiłyby one pomoc państwa, byłyby to istniejąca pomoc indywidualna, której nie można obecnie podważać. W tym kontekście nie ma potrzeby prowadzenia dalszego postępowania wyjaśniającego w sprawie ewentualnego uznania gwarancji państwowych na 100 % wartości kredytu za pomoc państwa.

## 7.2. ŚRODEK 2: POMOCOWY CHARAKTER POROZUMIENIA PLTA Z 1991 R.

### 7.2.1. DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA I POJĘCIE PRZEDSIĘBIORSTWA

- (184) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy FD 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. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku.
- (185) W wyroku w sprawie *portu lotniczego Lipsk/Halle* Trybunał Sprawiedliwości potwierdził, że eksploatacja portu lotniczego w celach komercyjnych oraz budowa infrastruktury portu lotniczego stanowią działalność gospodarczą. W momencie rozpoczęcia wykonywania przez operatora portu lotniczego działalności gospodarczej poprzez świadczenie usług lotniskowych za wynagrodzeniem, takiego operatora, niezależnie od jego statusu prawnego i 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 takiemu operatorowi przez państwo lub z zasobów państwowych.

### **Pojęcie przedsiębiorstwa**

- (186) Przedsiębiorstwo FD zajmuje się budową, utrzymywaniem i eksploatacją portu lotniczego Dortmund. FD oferuje usługi lotniskowe i pobiera opłaty od użytkowników za korzystanie z lotniskowej infrastruktury, która jest tym samym przedmiotem wykorzystania gospodarczego. W świetle ustaleń, o których mowa w motywach 184 i 185, należy stwierdzić, że przedsiębiorstwo FD prowadziło działalność gospodarczą, począwszy od dnia wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (dnia 12 grudnia 2000 r.), i jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

<sup>(31)</sup> Artykuł 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 stanowi, że „program pomocy» oznacza każde działanie, na podstawie którego, bez dalszego wprowadzania w życie wymaganych środków, można dokonać wypłat pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorstw określonych w ustawie w sposób ogólny i abstrakcyjny oraz każde działanie, na podstawie którego pomoc, która nie jest związana z konkretnym projektem, może zostać przyznana jednemu lub kilku przedsiębiorstwom na czas nieokreślony lub w nieokreślonej kwocie”.

- (187) Wynika z tego, że Komisja nie zakwestionuje rekompensaty kosztów inwestycyjnych infrastrukturalnych projektów inwestycyjnych, która została nieodwołalnie zatwierdzona przed 12 grudnia 2000 r.
- (188) W odniesieniu do przedmiotowej sprawy władze niemieckie podały w tabeli 23 dane dotyczące kosztów kapitałowych związanych z inwestycjami, które zostały nieodwołalnie zatwierdzone przed datą wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* i innych kosztów inwestycyjnych poniesionych w latach 2000–2012.

Tabela 23

**Koszty kapitałowe dotyczące inwestycji infrastrukturalnych zatwierdzonych przed wydaniem wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (w tys. EUR)**

Rok	Amortyzacja inwestycji przed wyrokiem	Pozostałe koszty amortyzacji	Koszty amortyzacji ogółem 1 + 2	Odsetki od inwestycji przed wyrokiem	Pozostałe odsetki	Odsetki ogółem 4 + 5	Koszty kapitałowe inwestycji przed wyrokiem 1 + 4
2007	9 430	2 066	11 496	4 513	10	4 523	13 943
2008	8 947	2 957	11 904	4 009	4	4 013	12 956
2009	8 097	2 169	10 266	3 750	439	4 189	11 847
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (189) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że nie jest upoważniona do badania i kwestionowania pokrycia strat dotyczących kwot podanych w kolumnie 7 tabeli 23.

**Zakres polityki publicznej**

- (190) Chociaż w związku z powyższym przedsiębiorstwo FD musi zostać uznane za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, należy przypomnieć, że nie wszystkie działania wykonywane przez właściciela i operatora portu lotniczego mają konieczny charakter gospodarczy <sup>(32)</sup>.
- (191) Zgodnie z wytycznymi dla sektora lotnictwa z 2014 r. i orzecznictwem Trybunału <sup>(33)</sup> działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej, nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa. Są to działania związane na przykład z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją i służbą celną. Ich finansowanie musi ograniczać się wyłącznie do kwoty niezbędnej do zrekompensowania kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystywane do pokrycia kosztów związanych z prowadzeniem innego rodzaju działalności gospodarczej <sup>(34)</sup>.
- (192) Dlatego też finansowanie działań wchodzących w zakres polityki publicznej lub finansowanie infrastruktury bezpośrednio związanej z tymi działaniami zasadniczo nie stanowi pomocy państwa <sup>(35)</sup>. Na ogół uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym <sup>(36)</sup>.

<sup>(32)</sup> Pkt 34 z wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., sprawa C-364/92 *SAT Fluggesellschaft* przeciwko *Eurocontrol* [1994] Rec. I-43.

<sup>(33)</sup> Pkt 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. decyzja nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003, Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.

<sup>(34)</sup> Sprawa C-343/95 *Cali i Figli* przeciwko *Servizi ecologici porto di Genova*, Rec. 1997, s. I-1547; Decyzja Komisji nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r. Decyzja Komisji nr 438/2002 z dnia 16 października 2002 r.: Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.

<sup>(35)</sup> Pkt 36 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., decyzja Komisji nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003.

<sup>(36)</sup> Pkt 36 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., sprawa C-364/92 *SAT* przeciwko *Eurocontrol* [1994] Rec. s. I-43, pkt 30 oraz sprawa C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati* przeciwko Komisji [2009] Zb.Orz. I-2207, pkt 71.

- (193) Jednak finansowanie publiczne działalności o charakterze niegospodarczym ściśle związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji między liniami lotniczymi i zarządcami portów lotniczych. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej. <sup>(37)</sup> Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem w świetle danego porządku prawnego jest to, że przedsiębiorstwa lotnicze lub operatorzy portu lotniczego ponoszą koszty pewnych usług, natomiast niektóre przedsiębiorstwa lotnicze lub niektórzy zarządzający portami lotniczymi świadczący takie same usługi w imieniu tych samych organów publicznych nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie mogą uzyskiwać korzyści, nawet jeśli takie usługi same w sobie uznaje się za działalność pozagospodarczą. Konieczna jest zatem analiza ram prawnych obowiązujących danego operatora portu lotniczego, aby ocenić, czy przedmiotowe ramy prawne nakładają na zarządców portu lub na linie lotnicze obowiązek ponoszenia kosztów prowadzenia niektórych rodzajów działalności, które same w sobie mogą być uznane za działalność o charakterze niegospodarczym, a które są jednak nieodłącznie związane z prowadzeniem działalności o charakterze gospodarczym.
- (194) Stanowisko władz niemieckich w sprawie zakresu polityki publicznej ewoluowało w czasie trwania postępowania. W pewnym momencie władze niemieckie włączyły w zakres polityki publicznej także koszty związane z wynagrodzeniem funkcjonariuszy publicznych pracujących dla portu lotniczego. Chociaż dodatkowe koszty funkcjonariuszy publicznych w od niedawna zliberalizowanych sektorze mogą być uznane za koszty utopione liberalizacji, porty lotnicze w Niemczech nie są zobowiązane prawem do zatrudniania takich funkcjonariuszy. W związku z tym ten element nie stanowi kosztów wchodzących w zakres polityki publicznej.
- (195) Władze niemieckie oświadczyły także, że koszty wynikające z następujących działań (zarówno koszty inwestycyjne, jak i koszty operacyjne) należy uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej: środki bezpieczeństwa lotnisk zgodnie z §8 *Luftsicherheitsgesetz* (ustawa o bezpieczeństwie lotniczym), środki zapewniania bezpieczeństwa operacyjnego, środki kontroli lotów i bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z §27c ust. 2 *Luftverkehrsgesetz* (ustawa o ruchu lotniczym), usługi meteorologiczne i usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej.
- (196) Komisja jest zdania, że środki na podstawie §8 *Luftsicherheitsgesetz*, środki na podstawie §27c ust. 2 *Luftverkehrsgesetz* (w tym usługi meteorologiczne) oraz usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej mogą, co do zasady i z zastrzeżeniem analizy przedstawionej poniżej, być uznawane za działania wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (197) Jeżeli chodzi o środki związane wyłącznie z bezpieczeństwem operacyjnym, Komisja uważa jednak, że zapewnianie bezpiecznych operacji w porcie lotniczym stanowi zwykły element działalności gospodarczej związanej z eksploatacją portu lotniczego. <sup>(38)</sup> Na podstawie bardziej szczegółowego przeglądu dotyczącego poszczególnych działań i kosztów Komisja stwierdza, że środki mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji w portach lotniczych nie stanowią działań wchodzących w zakres polityki publicznej. Każde przedsiębiorstwo, które chce obsługiwać port lotniczy, musi zapewnić bezpieczeństwo jego wyposażenia, na przykład pasa startowego i płyt postojowych.
- (198) Jeżeli chodzi o ramy prawne, Niemcy stwierdziły, że w odniesieniu do straży pożarnej nie istnieją żadne przepisy prawne wyraźnie obciążające operatora portu lotniczego kosztami straży pożarnej. Ponadto Komisja zauważa, że wynagrodzenie z tytułu kosztów straży pożarnej wchodzi w zakres odpowiedzialności regionalnej i że koszty te pokrywają zwykle właściwe władze regionalne. Zwrot tych kosztów ogranicza się do zakresu koniecznego do pokrycia tych kosztów.
- (199) W odniesieniu do kontroli ruchu lotniczego i świadczenia usług meteorologicznych Komisja zauważa, że §27d i §27f *Luftverkehrsgesetz* stanowią, iż w przypadku szeregu określonych portów lotniczych koszty związane z §27c *Luftverkehrsgesetz* pokrywa państwo. O ile w tym przypadku Komisja nie musi podjąć decyzji dotyczącej tego, czy pokrycie kosztów może przynieść korzyść portom lotniczym korzystającym z finansowania ze środków państwowych na podstawie §27d i §27f *Luftverkehrsgesetz*, jasne jest, że w ustawie przewiduje się, iż wszystkie inne porty lotnicze muszą same ponosić odpowiednie koszty. W świetle powyższych informacji należy uznać, że koszty związane z kontrolą ruchu lotniczego i usługami meteorologicznymi stanowią zwykłe koszty operacyjne przynajmniej tych portów lotniczych, których nie dotyczą przepisy §27d i §27f *Luftverkehrsgesetz*.
- (200) Jeżeli chodzi o środki na podstawie § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, wydaje się, że władze niemieckie uważają, iż wszystkie koszty związane ze środkami, o których mowa w tym paragrafie, mogą ponosić właściwe organy publiczne. Komisja zauważa jednak, że zgodnie z §8 ust. 3 *Luftsicherheitsgesetz* zwrot może obejmować wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymywaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia działań określonych tamże. Wszystkie inne koszty musi pokryć operator portu lotniczego. W związku

<sup>(37)</sup> Pkt 37 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., sprawa C-172/03 *Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck*, Zb.Orz. 2005, s. I-01627, pkt 36 oraz przywołane orzecznictwo.

<sup>(38)</sup> Decyzja Komisji z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.35847 (2012/N) – Republika Czeska – Port lotniczy Ostrawa, motyw 16, dotychczas nieopublikowana w Dz.U.

z powyższym w zakresie, w jakim publiczne finansowanie przyznane FD zwolniło to przedsiębiorstwo z poniesienia kosztów, które musiało ponieść zgodnie z §8 ust. 3 *Luftsicherheitsgesetz*, wspomniane finansowanie publiczne nie jest wyłączone z kontroli na podstawie unijnych zasad pomocy państwa.

#### **Wnioski dotyczące zakresu polityki publicznej**

- (201) W świetle powyższych ustaleń Komisja uznaje za stosowne wyciągnięcie bardziej szczegółowych wniosków dotyczących kosztów inwestycji i kosztów operacyjnych rzekomo wchodzących w zakres polityki publicznej.
- (202) Jeżeli chodzi o koszty inwestycyjne i operacyjne dotyczące straży pożarnej, Komisja przyjmuje, że koszty te kwalifikują się jako koszty wchodzące w zakres polityki publicznej w takim zakresie, w jakim wynagrodzenie z tytułu tych kosztów ściśle ogranicza się do kwoty niezbędnej do wykonania tych działań.
- (203) W odniesieniu do inwestycji i kosztów operacyjnych mających związek ze środkami podjętymi zgodnie z § 8 *Luftsicherheitsgesetz* Komisja jest zdania, że tylko te koszty, do których zwrotu operator portu lotniczego ma prawo zgodnie z § 8 ust. 3 *Luftsicherheitsgesetz*, można uznać za koszty podlegające zakresowi zadań władzy publicznej.
- (204) W odniesieniu do środków kontroli ruchu lotniczego i bezpieczeństwa lotniczego na podstawie §27c ust. 2 *Luftverkehrsgesetz* oraz zauważając, że Dortmund nie jest jednym z tych portów lotniczych, w odniesieniu do których rząd federalny dostrzegł analogiczną potrzebę na podstawie §27d ust. 1 i §27f ust. 1 *Luftverkehrsgesetz*, Komisja uznaje, że koszty operacyjne związane ze środkami kontroli ruchu lotniczego i bezpieczeństwa lotniczego oraz usługami meteorologicznymi nie mogą kwalifikować się jako koszty wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (205) W każdym razie niezależnie od klasyfikacji prawnej tych kosztów jako wchodzących lub niewchodzących w zakres polityki publicznej wykazano, że koszty te musi ponieść operator portu lotniczego zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi. W związku z tym jeśli państwo pokrywa te koszty, operator portu lotniczego jest zwolniony z kosztu, który w normalnych okolicznościach musiałby ponieść.
- (206) Ponadto koszty operacyjne związane z zapewnianiem bezpieczeństwa operacyjnego portu lotniczego nie kwalifikują się jako koszty wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (207) Ponadto inwestycje związane z zapewnianiem bezpieczeństwa operacyjnego portu lotniczego nie kwalifikują się jako koszty wchodzące w zakres polityki publicznej. Komisja zauważa, że poprawa bezpieczeństwa operacyjnego portu lotniczego odpowiada normalnym kosztom działalności gospodarczej, co do których nie można uznać, że wchodzi w zakres polityki publicznej<sup>(39)</sup>. Oznacza to w szczególności, że inwestycje w oświetlenie i oznakowanie poziome pasa startowego nie mogą być uznane za działania wchodzące w zakres polityki publicznej.

#### **7.2.2. ZASOBY PAŃSTWOWE I MOŻLIWOŚĆ PRZYPIŚANIA ŚRODKA PAŃSTWU**

- (208) Każda korzyść przyznana z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień może stanowić pomoc państwa<sup>(40)</sup>. Zasoby władz lokalnych stanowią, na potrzeby stosowania art. 107 Traktatu, zasoby państwowe<sup>(41)</sup>.
- (209) Porozumienie PLTA z 1991 r. na rzecz FD zostało zawarte przez DSW21. DSW21 jest holdingiem spółek będących dostawcami mediów i spółek zarządzających infrastrukturą miasta Dortmund. Jego jedynym właścicielem jest miasto Dortmund. Z tego względu DSW21 jest jednoznacznie przedsiębiorstwem publicznym zgodnie z art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE<sup>(42)</sup>. Porozumienie PLTA z 1991 r. było częścią decyzji miasta Dortmund o przeniesieniu FD, którym miasto władało bezpośrednio, do struktury holdingowej DSW21. Decyzję w tej sprawie podjęło i wykonało miasto Dortmund.
- (210) Dlatego też porozumienie PLTA z 1991 r. można przypisać państwu i wykorzystuje ono zasoby państwowe.

<sup>(39)</sup> Zob. decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa SA.35847 (2012/N) – Republika Czeska – Port lotniczy Ostrawa, s. 16, dotychczas nieopublikowana.

<sup>(40)</sup> Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* („Stardust Marine”), Rec. 2002, s. I-4397.

<sup>(41)</sup> Sprawy połączone T-267/08 i T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, Zb.Orz. 2011, s. II-1999, pkt 108.

<sup>(42)</sup> 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).

## 7.2.3. KORZYŚĆ GOSPODARCZA

- (211) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskaloby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa<sup>(43)</sup>. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa<sup>(44)</sup>. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa.
- (212) Komisja przypomina ponadto, że „kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa”<sup>(45)</sup>. W analizowanym przypadku, aby ustalić, czy porozumienie PLTA z 1991 r. przyznaje FD korzyść, której FD nie uzyskaloby w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi porównać postępowanie organów publicznych zapewniających bezpośrednie dotacje inwestycyjne i zastrzyki kapitałowe z postępowaniem prywatnego inwestora dążącego do uzyskania rentowności w perspektywie długoterminowej<sup>(46)</sup>.
- (213) W ocenie należy pominąć wszelkie pozytywne skutki dla gospodarki regionu, w którym położony jest port lotniczy, zgodnie z wyjaśnieniem Trybunału, że właściwym pytaniem w kontekście stosowania testu prywatnego inwestora jest to, czy „w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi, zdecydowałby się subskrybować przedmiotowy kapitał”<sup>(47)</sup>.
- (214) W wyroku w sprawie Stardust Marine Trybunał orzekł, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej”<sup>(48)</sup>.
- (215) Ponadto w sprawie EDF Trybunał orzekł, że „[...] szacunki gospodarcze przeprowadzone po przyznaniu owej korzyści, retrospektywne stwierdzenie rzeczywistej opłacalności inwestycji zrealizowanej przez dane państwo członkowskie lub późniejsze uzasadnienie wybranego faktycznie sposobu postępowania nie mogą wystarczyć do wykazania, że to państwo członkowskie wydało – przed lub równocześnie z przyznaniem tej korzyści – taką decyzję w charakterze akcjonariusza”<sup>(49)</sup>.
- (216) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi usytuować się w kontekście chwili, w której podejmowano decyzję o zawarciu porozumienia PLTA z 1991 r. pomiędzy FD a DSW 21. Komisja musi także oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi miasto Dortmund dysponowało w czasie, gdy środek był przyjmowany.
- (217) Komisja zwraca uwagę, że według władz niemieckich porozumienie PLTA z 1991 r. zostało zawarte jako alternatywny sposób finansowania budowy infrastruktury FD. Porozumienie PLTA z 1991 r. pełni tę rolę aż do dziś. W późniejszym czasie stało się także narzędziem finansowania strat operacyjnych FD. Władze niemieckie nie twierdzą, że porozumienie PLTA z 1991 miało przynieść rekompensatę kosztów inwestycyjnych lub kapitałowych. Przekazane prognozy finansowe dotyczące NERES (tabela 15) i NEO (tabela 18) także wskazują, że DSW21 nie spodziewało się, że FD przekroczy próg rentowności przy uwzględnieniu pełnej kwoty kosztów i przychodów.
- (218) Rekompensata strat przez DSW21 uwolniła FD od ciężaru pokrywania własnych strat. DSW21 nie przewidziało, że przyszłe przychody z finansowania strat portu lotniczego przewyższą wartość poniesionych strat przy założeniu odpowiedniej marży zysku.
- (219) W związku z tym Komisja stwierdza, że w normalnych warunkach rynkowych port lotniczy nie uzyskałby takiej korzyści gospodarczej.

<sup>(43)</sup> Sprawa C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i in. przeciwko La Poste i in.*, Rec. 1996, s. I-3547, pkt 60 i sprawa C-342/96 *Królestwo Hiszpanii przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, Rec. 1999, s. I-2459, pkt 41.

<sup>(44)</sup> Sprawa 173/73 *Republika Włoch przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, Rec. 1974, s. 709, pkt 13.

<sup>(45)</sup> Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”)*, Rec. 2002, s. I-4397, pkt 69.

<sup>(46)</sup> Sprawa C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji („Alfa Romeo”)*, Rec. 1991, s. I-1603, pkt 23; sprawa T-296/97 *Alitalia przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-03871, pkt 84.

<sup>(47)</sup> Sprawa 40/85 *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1986, s. I-2321.

<sup>(48)</sup> Sprawa *Stardust Marine*, pkt 71.

<sup>(49)</sup> Sprawa C-124/10P *Komisja Europejska przeciwko Électricité de France (EDF)*, z 2012 r., dotychczas nieopublikowana w Zb.Orz., pkt 85.

## 7.2.4. SELEKTYWNOŚĆ

- (220) Artykuł 107 ust. 1 Traktatu stanowi, że aby dany środek został określony jako pomoc państwa, musi on sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”.
- (221) Komisja zwraca uwagę na fakt, że kwoty w ramach finansowania kosztów kapitałowych były wypłacane jedynie na rzecz FD. Finansowanie to ma zatem selektywny charakter w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

## 7.2.5. ZAKŁÓCENIE KONKURENCJI I WPLYW NA WYMIANĘ HANDLOWĄ

- (222) 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 ten rynek. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem<sup>(50)</sup> wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynku otwartym na konkurencję, aby zaistniało ryzyko zakłócenia konkurencji wskutek wprowadzenia środków pomocy.
- (223) Jak już wskazano w motywach 184–186, eksploatacja portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą i porty lotnicze konkurują ze sobą w zakresie pozyskiwania pasażerów i przyciągania przedsiębiorstw lotniczych. W związku z powyższym FD konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynku otwartym na konkurencję. Uzyskana przez FD korzyść gospodarcza wzmacnia jej pozycję w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na europejskim rynku usług portu lotniczego.
- (224) Port lotniczy Dortmund obsługuje obecnie około 1,9 mln pasażerów rocznie. Jak wskazano w tabeli 1 port lotniczy Dortmund znajduje się godzinę drogi samochodem i mniej niż 100 km od portów lotniczych Düsseldorf, Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt i mniej niż dwie godziny drogi od trzech innych portów lotniczych. Port lotniczy Dortmund obsługuje połączenia międzynarodowe, a także kierunki obsługiwane przez porty lotnicze Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt (Palma de Mallorca, Monachium i Antalya).
- (225) W świetle tych faktów należy uznać, że finansowanie FD ze środków publicznych zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i wywiera przynajmniej potencjalnie wpływ na wymianę handlową.

## 7.2.6. ISTNIEJĄCA I NOWA POMOC

- (226) W świetle motywów 176–178 Komisja jest zdania, że porozumienie PLTA z 1991 r. zostało nieodwołalnie zawarte w 1991 r., czyli przed orzeczeniem Sądu w sprawie *Aéroports de Paris*, tak więc orany publiczne mogły zgodnie z prawem uznać, że porozumienie PLTA z 1991 r. nie stanowiło pomocy państwa.
- (227) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego władze niemieckie wyjaśniły, że porozumienie PLTA z 1991 r. nie zostało zawarte na określony czas i od czasu jego zawarcia nie zostało znacząco zmienione. Komisja zauważa, że rzeczywiście zmiany do porozumienia PLTA z 1991 r. wprowadzone w latach 1999 i 2008 nie spowodowały zmian mechanizmu pokrywania strat i charakteru porozumienia PLTA z 1991 r.
- (228) Normalnie Komisja nie może kwestionować środków pomocy indywidualnej ostatecznie przyjętych przed wydaniem orzeczenia w sprawie *Aéroports de Paris*. W przedmiotowej sprawie jednak porozumienie PLTA z 1991 r. przewiduje pokrycie rocznych strat FD przez nieokreślony czas i na nieokreśloną kwotę, w związku z czym stanowi program pomocy w rozumieniu art. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 659/1999.
- (229) Zgodnie z art. 108 ust. 1 Traktatu oraz art. 17 rozporządzenia (WE) nr 659/1999, Komisja może zaproponować odpowiednie środki dotyczące istniejących programów pomocy. Ponadto, zgodnie z pkt 83 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.<sup>(51)</sup> Komisja wzywa państwa członkowskie do zmiany istniejących programów pomocy państwa na rzecz portów lotniczych w celu spełnienia wymagań tych wytycznych najpóźniej do dnia 1 czerwca 2007 r. Do państw członkowskich zwrócono się o potwierdzenie na piśmie odbioru wytycznych. W przypadku niewypełnienia tego zobowiązania przez państwa członkowskie istniejąca pomoc staje się pomocą niezgodną z prawem po dacie określonej w odpowiednich środkach i podlega zwrotowi.

<sup>(50)</sup> Sprawa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji*, Rec. 1998, s. II-717.

<sup>(51)</sup> Zob. przypis 7.

- (230) Władze niemieckie zaakceptowały odpowiednie środki pismem z dnia 30 maja 2006 r. W związku z tym władze niemieckie miały obowiązek zapewnić, by program pomocy spełniał warunki wytycznych z 2005 r. najpóźniej do 1 czerwca 2007 r. Od tego dnia finansowanie ze środków publicznych udzielone FD na podstawie porozumienia PLTA z 1991 r. nie stanowiło już istniejącej pomocy.
- (231) W związku z tym Komisja ograniczy swoją ocenę do okresu rozpoczynającego się dnia 1 czerwca 2007 r.

#### 7.2.7. WNIOSKI POŚREDNIE

- (232) Ze względów podanych w motywach 184–231 Komisja stwierdza, że wkład DSW21 w finansowanie kosztów kapitałowych inwestycji na terenie portu lotniczego Dortmund zatwierdzonych po dacie orzeczenia w sprawie *Aéroports de Paris* i poniesionych od dnia 1 czerwca 2007 r. stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

#### 7.2.8. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (233) 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.
- (234) Ponieważ przedmiotowy wkład został przyznany bez wcześniejszego zatwierdzenia go przez Komisję, władze niemieckie nie zastosowały się do zakazu, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE.

### 7.3. ŚRODEK 3: CHARAKTER POMOCOWY TARYFY NERES

#### 7.3.1. KORZYŚĆ GOSPODARCZA I ZASTOSOWANIE TESTU PRYWATNEGO INWESTORA

- (235) W celu ustalenia, czy FD przyznało korzyść przedsiębiorstwom lotniczym korzystającym z NERES, Komisja musi zbadać, czy w podobnych okolicznościach port lotniczy funkcjonujący w normalnych warunkach gospodarki rynkowej i kierujący się zasadą rentowności w dłuższej perspektywie zawarłby taką samą lub zbliżoną umowę handlową co FD. Zazwyczaj istnienie korzyści gospodarczej można wykluczyć, jeżeli a) cena usług lotniskowych odpowiada cenie rynkowej; lub b) można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, że taryfa opłat ma w późniejszym czasie wywierać pozytywny wpływ na rentowność portu lotniczego i stanowi część ogólnej strategii prowadzącej do rentowności w perspektywie długoterminowej. Ponadto infrastruktura portu lotniczego musi być dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych (dotyczy to infrastruktury, która częściej jest użytkowana przez określone rodzaje przedsiębiorstw lotniczych, np. przez tanich przewoźników lotniczych lub przedsiębiorstwa specjalizujące się w czarterach).
- (236) Zgodnie z wyrokiem w sprawie *Charleroi* <sup>(52)</sup> Komisja musi uwzględnić w ocenie przedmiotowych środków wszystkie istotne właściwości tych środków oraz ich kontekst. Innymi słowy: Komisja musi zbadać oczekiwany wpływ taryfy NERES na FD z uwzględnieniem wszystkich istotnych właściwości przedmiotowych środków.
- (237) Wyrokiem w sprawie *Stardust Marine* Trybunał stwierdza, że „[...] aby zbadać, czy państwo zachowało się jak domniemany inwestor prywatny należy jego działania osadzić w kontekście czasowym, w którym stosowano środki wsparcia finansowego, tak aby móc ocenić, czy decyzje państwa były uzasadnione pod względem gospodarczym. Ponadto należy powstrzymać się od wydawania ocen dotyczących sytuacji późniejszej” <sup>(53)</sup>.
- (238) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi usytuować się w kontekście chwili, w której podejmowano decyzję o wprowadzeniu NERES. Komisja musi także oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, które były dostępne w czasie, gdy zatwierdzano taryfę NERES.

<sup>(52)</sup> Sprawa T-196/04 *Ryanair przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, pkt 59 („wyrok w sprawie *Charleroi*”).

<sup>(53)</sup> Zob. przypis 48.

## 7.3.2. ANALIZA RENTOWNOŚCI NERES

- (239) Obecnie Komisja uznaje inkrementalną analizę rentowności *ex ante* za najwłaściwsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (240) W tym względzie Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (241) Komisja jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie dokonywania ustaleń z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tych ustaleń w okresie ich obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych.
- (242) Aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programu zachęt. Podobnie należy uwzględnić wszystkie przewidywane koszty przyrostowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami ponoszone w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych. Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.
- (243) Oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uwzględni też, w jakim stopniu badane ustalenia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej.
- (244) Taryfa NERES była dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, które spełniały jej warunki pod względem liczby pasażerów i wprowadzenia nowych tras. Nie jest to porozumienie zawierane z konkretnym przedsiębiorstwem lotniczym lub ich grupą. Dlatego stanowi ona ogólną taryfę opłat lotniskowych, o którym mowa w pkt 63 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Odpowiednie przyrostowe koszty i przychody wynikające z NERES to te, które FD spodziewało się ponieść, wprowadzając NERES, a nie alternatywną taryfę opłat. Do czasu wprowadzenia NERES co do zasady obowiązywała taryfa opłat z 2000 r. Dlatego też w momencie wprowadzenia taryfy NERES FD miało trzy możliwości: (i) utrzymać taryfę z 2000 r. przewidującą wyższe opłaty lotniskowe jako ogólnie obowiązującą taryfę dla wszystkich użytkowników albo (ii) wprowadzić taryfę NERES przewidującą niższe opłaty lotniskowe od opłat przewidzianych w taryfie 2000 r.
- (245) Ze względu na znaczną rozbudowę infrastruktury przed rokiem 2000 FD charakteryzował wysoki poziom kosztów stałych, zarówno inwestycyjnych jak i operacyjnych. Infrastruktura na wysokim poziomie wymaga wyasygnowania kwoty, która stanowi znaczną część kosztów operacyjnych i nie zmienia się niezależnie od zmiany liczby obsługiwanych przedsiębiorstw lotniczych lub pasażerów.
- (246) Przed podjęciem decyzji w sprawie wprowadzenia NERES FD przygotowało prognozę finansową i prognozę ruchu dla wariantów z wprowadzeniem NERES i bez wprowadzenia tej taryfy, stosując różne zestawy założeń w ramach scenariusza podstawowego, pesymistycznego i optymistycznego. W każdym z tych scenariuszy FD musiało liczyć się z ostrym spadkiem liczby pasażerów i stopnia wykorzystania jego pojemności w przypadku zastosowania taryfy opłat z 2000 r. Konsekwencją tego byłyby ciągle straty operacyjne przez cały okres prognozy. Przyrostowy skutek wprowadzenia NERES jako ogólnej taryfy opłat lotniskowych zestawiono ze scenariuszami alternatywnymi.
- (247) FD oszacowało pozytywny skutek finansowy wprowadzenia NERES. W tabeli 24 podsumowano rentowność NERES w ujęciu przyrostowym. W tabeli wykazane są spodziewane różnice w liczbie pasażerów, kosztów, przychodów i wyników finansowych FD w porównaniu ze scenariuszami alternatywnymi. Wyniki te są bezpośrednim skutkiem wprowadzenia NERES.

Tabela 24

**Rentowność NERES w ujęciu przyrostowym w latach 2004–2009 (tys. EUR)**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Koszty przyrostowe	2 119	8 916	11 422	16 047	20 031	21 980
Przychody przyrostowe	3 254	10 218	12 868	17 345	21 505	23 511
Zyski przyrostowe	1 135	1 303	1 446	2 278	4 459	4 451
<b>Wartość bieżąca netto <sup>(1)</sup></b>	<b>10,7 mln EUR</b>					

<sup>(1)</sup> W badaniu ECORYS prowadzonym pod kierownictwem Komisji nominalną stopę dyskontową oszacowano na 8,4 %.

- (248) Wartość bieżąca netto (NPV) przyrostowych zysków NERES w latach 2004–2009 miała wynieść 10,7 mln EUR.
- (249) W tabeli 24 pokazano, że od pierwszego roku jego wprowadzenia i przez cały czas stosowania NERES miał wywierać pozytywny wpływ na rentowność FD. Jego przyrostowe przychody wynikające z wprowadzenia NERES miały rok po roku przewyższać wartość kosztów przyrostowych. Niezależnie od ziszczenia się scenariusza pesymistycznego, optymistycznego, czy podstawowe spodziewano się dodatnich wartości przyrostowych.
- (250) Komisja zauważa, że biorąc pod uwagę wysokie koszty stałe i bardzo ograniczone koszty przyrostowe związane ze świadczeniem usług w ramach NERES prognozy te nie były wrażliwe na założenia dotyczące zmian w ruchu pasażerskim w ujęciu ogólnym.
- (251) Władze niemieckie przekazały także dane *ex post* (ujęte w tabeli 25 i tabeli 26) dotyczące kosztów i przychodów, które uznają za przyrostowe względem obecności przedsiębiorstw lotniczych na terenie portu lotniczego Dortmund w latach 2000–2011 (w tym okresie poprzedzającym wprowadzenie NERES). Władze niemieckie jako koszty operacyjne bezpośrednio przypisywane przedsiębiorstwom lotniczym uwzględniły wyłącznie wydatki marketingowe (jak przedstawiono w tabeli 25). Według władz niemieckich żadnemu z przedsiębiorstw lotniczych obecnych na terenie portu lotniczego nie można przypisać kosztów inwestycyjnych i tym samym kapitałowych (amortyzacja i odsetki dotyczące inwestycji).
- (252) Te dane (do roku 2004) były dostępne, gdy podejmowano decyzję o wprowadzeniu NERES i dopuszczeniu przedsiębiorstw lotniczych do udziału w taryfie. W oparciu o przychody przyrostowe i brak kosztów przyrostowych port lotniczy mógł pozwolić sobie na zaoferowanie przedsiębiorstwom lotniczym rabatów i innych zachęt w celu utrzymania lub zwiększenia liczby pasażerów obsługiwanych przez port lotniczy. W zakresie, w jakim przychody generowane przez przedsiębiorstwa lotnicze pokrywają przyrostowe koszty portu lotniczego, w tym także koszt rabatów i zachęt, wywierają one pozytywny wpływ na ogólną rentowność portu lotniczego.
- (253) Komisja zauważa, że uzyskane przyrostowe przychody i koszty rzeczywiście wykazały pozytywny wpływ umów na rentowność portu lotniczego po wprowadzeniu taryfy NERES w latach 2004–2009.
- (254) Ponadto Komisja zauważa, że przy dokonywaniu oceny porozumień między portem lotniczym a przedsiębiorstwami lotniczymi należy również ocenić zakres, w jakim porozumienia te można uznać za wpisujące się w realizację ogólnej strategii portu lotniczego, która prowadzi do rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej. W tym względzie Komisja musi wziąć pod uwagę fakty znane w tamtym czasie, a także zmiany, które w uzasadniony sposób można by przewidzieć w momencie przyjmowania taryfy opłat NERES. W szczególności uwzględnić należy występujące na rynku warunki, w szczególności zmiany wywołane liberalizacją rynku przewozów lotniczych, wejście na rynek i rozwój tanich przewoźników lotniczych i innych przewoźników na połączenia bezpośrednie, zmiany w strukturze organizacyjnej i gospodarczej branży portów lotniczych, a także stopień dywersyfikacji i złożoności zadań podejmowanych przez porty lotnicze, wzmocnienie konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi i między portami lotniczymi, niepewne środowisko gospodarcze ze względu na zmiany w obowiązujących warunkach rynkowych i inne czynniki niepewności występujące w środowisku gospodarczym.

- (255) Tabela 15 pokazuje przewidywany wynik operacyjny (za pomocą EBIRDA), który stanowił część prognozowanych *ex ante* scenariuszy na potrzeby procesu decyzyjnego powiązanego z wprowadzeniem NERES. Uwzględnia ona także wycofanie się kompleksowych dostawców usług z portu lotniczego Dortmund, a także dalszy rozwój tanich przewoźników lotniczych, co stanowiło główny motor wzrostu w regionie.
- (256) Tabela 15 pokazuje także, że FD miało wrócić na ścieżkę rentowności mierzonej poziomem EBITDA trzy lata po wprowadzeniu NERES.
- (257) Taryfa miała dostarczyć zysków przyrostowych już od pierwszego roku jego stosowania, nawet w przypadku przyciągnięcia mniejszej od spodziewanej liczby pasażerów. Także badanie ECORYS zlecone przez Komisję potwierdziło, że można było zasadnie przypuszczać, że prywatny inwestor zdecydowałby o wprowadzeniu taryfy NERES. Według ECORYS alternatywa w formie zamknięcia portu lotniczego byłaby bardziej kosztowna. Biorąc pod uwagę dodatni wkład w rentowność portu lotniczego, Komisja stwierdza także, że NERES był wprowadzony w ramach strategii na rzecz długoterminowej rentowności. W związku z powyższym taryfa spełnia warunki testu prywatnego inwestora.
- (258) Komisja zauważa wreszcie, że opcja wykorzystania infrastruktury portu lotniczego oraz zastosowania taryfy opłat NERES dostępna była dla wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych bez nieuprawnionej dyskryminacji.

#### 7.3.3. WNIOSEK

- (259) Biorąc pod uwagę przeprowadzone obliczenie rentowności przyrostowej, Komisja stwierdza, że wprowadzenie NERES było zgodne z testem prywatnego inwestora, ponieważ z punktu widzenia *ex ante* w sposób przyrostowy przyczyniło się do zwiększenia rentowności portu lotniczego. W szczególności wszystkie koszty portu lotniczego wynikające z wprowadzenia NERES miały pokrycie w przychodach z wprowadzenia NERES (z działalności lotniczej i pozalotniczej) przy zachowaniu uzasadnionej marży zysku. Ponadto zasadnie oczekiwano, że koszty, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym umowom z konkretnymi przedsiębiorstwami lotniczymi, zostaną przekroczone przez przychody, które można przypisać obecności tych przedsiębiorstw lotniczych. Dodatkowo taryfa NERES miała być rozważana jako część ogólnej strategii portu lotniczego prowadzącej do rentowności przynajmniej w dłuższej perspektywie. Wreszcie infrastruktura oraz taryfa opłat są także dostępne dla wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych.
- (260) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że wprowadzenie NERES nie przynosi przedsiębiorstwom lotniczym korzyści gospodarczej, jakiej nie uzyskiwałyby w normalnych warunkach rynkowych. W związku z tym NERES nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

### 7.4. ŚRODEK 4: CHARAKTER POMOCOWY TARYFY NEO

#### 7.4.1. KORZYŚĆ GOSPODARCZA I ZASTOSOWANIE TESTU PRYWATNEGO INWESTORA

- (261) W świetle rozważań przedstawionych w pkt 7.3.1 w celu ustalenia, czy taryfa NEO stanowiła korzyść dla przedsiębiorstw lotniczych z niej korzystających, Komisja musi zbadać, czy w podobnych okolicznościach port lotniczy funkcjonujący w normalnych warunkach gospodarki rynkowej i kierujący się zasadą rentowności w dłuższej perspektywie zawarłby taką samą lub zbliżoną umowę handlową co FD. Obecnie Komisja uznaje inkrementalną analizę rentowności *ex ante* za najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (262) Ponadto zgodnie z wyrokiem w sprawie *Charleroi* <sup>(54)</sup> Komisja musi zbadać oczekiwany wpływ taryfy NEO na FD, z uwzględnieniem wszystkich istotnych właściwości przedmiotowego środka.
- (263) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi usytuować się w kontekście chwili, w której podejmowano decyzję o wprowadzeniu taryfy NEO. Komisja musi także oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, które były dostępne w czasie, gdy zatwierdzano taryfę NEO.

<sup>(54)</sup> Zob. przypis 52.

## 7.4.2. ANALIZA RENTOWNOŚCI TARYFY NEO

- (264) W odniesieniu do inkrementalnej analizy rentowności *ex ante* taryfy NEO, Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (265) Komisja jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie dokonywania ustaleń z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnego systemu opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tych ustaleń w okresie ich obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych.
- (266) Aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programu zachęt. Podobnie należy uwzględnić wszystkie przewidywane koszty przyrostowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami ponoszone w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych. Natomiast w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.
- (267) Oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uwzględni też, w jakim stopniu badane ustalenia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej.
- (268) Taryfa NEO obowiązuje dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych korzystających z przedmiotowego portu lotniczego. Nie jest to porozumienia zawierane z konkretnym przedsiębiorstwem lotniczym lub ich grupą. Sytuację tę potwierdza fakt, że w czasie obowiązywania taryfy NEO przedsiębiorstwa lotnicze mogły rozpocząć i zakończyć działalność na terenie portu lotniczego bez zmiany taryfy NEO. Dlatego stanowi ona ogólną taryfę opłat lotniskowych, o której mowa w pkt 63 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Odpowiednie przyrostowe koszty i przychody wynikające z NEO to te, które FD spodziewało się ponieść, wprowadzając taryfę NEO, a nie alternatywną taryfę opłat. Po wygaśnięciu poprzedniej taryfy NERES zastosowanie miałyby taryfa z 2000 r. Dlatego też w momencie wprowadzenia taryfy NEO FD miało trzy możliwości: (i) wprowadzić taryfę z 2000 r. przewidującą wyższe opłaty lotniskowe albo (ii) wprowadzić taryfę NEO przewidującą niższe opłaty lotniskowe od opłat przewidzianych w taryfie z 2000 r., albo (iii) wprowadzić połączenie tych dwóch taryf („taryfa mieszana”).
- (269) W następstwie znacznej rozbudowy infrastruktury przed rokiem 2000 FD charakteryzował wysoki poziom kosztów stałych, zarówno inwestycyjnych jak i operacyjnych. Infrastruktura na wysokim poziomie wymaga wyasygnowania kwoty, która stanowi znaczną część kosztów operacyjnych i nie zmienia się niezależnie od zmiany liczby obsługiwanych przedsiębiorstw lotniczych lub pasażerów.
- (270) Przed podjęciem decyzji w sprawie wprowadzenia NEO FD przygotowało prognozę finansową i prognozę ruchu dla poszczególnych wariantów wymienionych w motywie 268, stosując różne zestawy założeń w ramach scenariusza podstawowego, pesymistycznego i optymistycznego. W każdym z tych scenariuszy FD musiało liczyć się z ostrym spadkiem liczby pasażerów i stopnia wykorzystania jego pojemności w przypadku zastosowania taryfy opłat z 2000 r. lub mieszanej taryfy opłat. Konsekwencją tego byłyby ciągłe straty operacyjne przez cały okres prognozy. Przyrostowy skutek wprowadzenia NEO jako ogólnej taryfy opłat lotniskowych zestawiono ze scenariuszami alternatywnymi.
- (271) FD oszacowało pozytywny skutek finansowy wprowadzenia NEO, przedstawiony w tabelach 16 i 17. W tabeli 16 oraz 17 podsumowano rentowność wyników taryfy NEO w ujęciu przyrostowym. W tabelach wykazane są spodziewane różnice w liczbie pasażerów, kosztów, przychodów i wyników finansowych FD w porównaniu ze scenariuszami alternatywnymi. Wyniki te są bezpośrednim skutkiem wprowadzenia NEO.

- (272) W tabeli 16 oraz 17 pokazano, że od pierwszego roku jej wprowadzenia i przez cały czas stosowania taryfa NEO miała wywierać pozytywny wpływ na rentowność portu lotniczego. Jego przyrostowe przychody wynikające z wprowadzenia NEO miały rok po roku przewyższać wartość kosztów przyrostowych. Niezależnie od ziszczenia się scenariusza pesymistycznego, optymistycznego, czy podstawowe spodziewano się dodatnich wartości przyrostowych.
- (273) Komisja zauważa, biorąc pod uwagę wysokie koszty stałe i bardzo ograniczone koszty przyrostowe związane ze świadczeniem usług w ramach taryfy NEO, prognozy te nie były wrażliwe na założenia dotyczące zmian w ruchu pasażerskim w ujęciu ogólnym.
- (274) Władze niemieckie przekazały także dane *ex post* (ujęte w tabeli 25 i 26) dotyczące kosztów i przychodów, które uznają za przyrostowe względem konkretnych umów z przedsiębiorstwami lotniczymi działającymi na terenie portu lotniczego Dortmund w latach 2000–2011 (w tym okresie poprzedzającym wprowadzenie NEO). Za koszty operacyjne możliwe do bezpośredniego przypisania przedsiębiorstwom lotniczym władze niemieckie uznają wyłącznie koszty marketingowe (zaprezentowane w tabeli 25). Według władz niemieckich żadnemu z przedsiębiorstw lotniczych obecnych na terenie portu lotniczego nie można przypisać kosztów inwestycyjnych, a tym samym kapitałowych (amortyzacja i odsetki dotyczące inwestycji).
- (275) Dane te (do roku 2008) były dostępne, gdy podejmowano decyzję o wprowadzeniu NEO i zawieraniu umów z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi. W oparciu o przychody przyrostowe port lotniczy mógł oczekiwać, że przychody wygenerowane przez przedsiębiorstwa lotnicze pokryją koszty przyrostowe, wywierając tym samym pozytywny wpływ na ogólną rentowność portu lotniczego.
- (276) Komisja zauważa, że uzyskane przyrostowe przychody i koszty rzeczywiście wykazały pozytywny wpływ umów na rentowność portu lotniczego.

Tabela 25

**Koszty, które można bezpośrednio przypisać przedsiębiorstwom lotniczym**

Rok	Koszty operacyjne, które można bezpośrednio przypisać przedsiębiorstwu lotniczemu			Koszty kapitałowe, które można bezpośrednio przypisać przedsiębiorstwu lotniczemu		
	Przedsiębiorstwo lotnicze A [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze C [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze E [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze A	Przedsiębiorstwo lotnicze B	Przedsiębiorstwo lotnicze C
2000	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0
2002	0	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0
2005	200	0	0	0	0	0
2006	265	246	0	0	0	0
2007	668	369	597	0	0	0
2008	215	621	0	0	0	0
2009	349	951	233	0	0	0
2010	296	1 119	406	0	0	0
2011	337	962	334	0	0	0

Tabela 26

**Przychody, które można bezpośrednio przypisać przedsiębiorstwom lotniczym**

(w tys. EUR)

Rok	Przychody z działalności pozalotniczej wg przedsiębiorstw lotniczych							
	Przedsiębiorstwo lotnicze A [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze B [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze C [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze D [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze E [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze F [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze G [...]	Inne
2000	—	241	—	5 519	—	—	—	1 844
2001	—	3 732	—	7 540	—	—	122	3 299
2002	—	4 247	—	5 884	—	77	178	3 200
2003	—	7 651	—	2 169	—	105	168	3 120
2004	1 128	3 858	180	1 679	—	176	241	2 423
2005	2 954	1 928	707	558	—	195	202	1 912
2006	3 941	2 057	1 331	623	—	137	259	2 034
2007	3 756	1 882	1 574	502	542	246	265	1 152
2008	2 941	1 968	2 071	134	1 586	353	401	1 300
2009	1 864	2 089	2 801	—	1 272	373	474	561
2010	2 195	2 184	3 505	—	1 664	502	687	933
2011	2 162	1 926	3 629	—	1 408	732	391	1 047

(w tys. EUR)

Przychody z działalności pozalotniczej wg przedsiębiorstw lotniczych							
Przedsiębiorstwo lotnicze A [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze B [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze C [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze D [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze E [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze F [...]	Przedsiębiorstwo lotnicze G [...]	Inne
—	26	—	2 307	29	—	—	354
—	631	—	2 951	—	—	19	507
—	903	—	2 640	—	15	36	540
—	1 623	—	1 931	—	22	37	531
844	1 260	116	1 234	—	45	68	560
2 429	1 225	527	801	—	55	78	540
3 004	1 138	1 056	762	—	38	85	526
3 160	1 146	1 356	688	554	77	94	429
2 542	1 239	1 868	435	1 624	111	143	393
1 179	1 048	2 194	252	920	123	163	215

Główne przedsiębiorstwa lotnicze: [...]

- (277) Komisja zauważa także, że największe wsparcie marketingowe w przeliczeniu na pasażera spośród wszystkich spółek otrzymał Wizz Air. W badaniu Oxera zawarta została bardzo kompleksowa analiza kosztów przyrostowych, która uwzględniła więcej kategorii kosztów jako przyrostowe względem obecności Wizz Air na terenie portu lotniczego. Komisja faktycznie zgadza się, że niektóre ujęte tam koszty, np. niektóre koszty inwestycyjne, nie są raczej przyrostowe względem obecności Wizz Air na terenie portu lotniczego Dortmund. Niezależnie od tego Komisja stwierdza, że w badaniu tym wykazano także przyrostowy, pozytywny wpływ obecności Wizz Air na terenie portu lotniczego na rentowność portu lotniczego.
- (278) Przy założeniu, że metodologię Oxera zastosować można także względem pozostałych przedsiębiorstw lotniczych i w związku z tym, że korzyść, którą odniosły w przeliczeniu na pasażera, jest mniejsza niż w przypadku Wizz Air, można uznać, że pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze także wywarły przyrostowy, pozytywny wpływ na rentowność portu lotniczego.
- (279) Ponadto Komisja zauważa, że przy dokonywaniu oceny porozumień między portem lotniczym a przedsiębiorstwami lotniczymi należy również ocenić zakres, w jakim analizowane porozumienia można uznać za wpisujące się w realizację ogólnej strategii portu lotniczego na rzecz uzyskania rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej. W tym względzie Komisja musi wziąć pod uwagę fakty znane w tamtym czasie, a także zmiany, które w uzasadniony sposób można by przewidzieć w momencie przyjmowania taryfy opłat NEO. W szczególności uwzględnić należy występujące na rynku warunki, w szczególności zmiany wywołane liberalizacją rynku przewoźników lotniczych, wejście na rynek i rozwój tanich przewoźników lotniczych i innych przewoźników oferujących połączenia bezpośrednie, zmiany w strukturze organizacyjnej i gospodarczej branży portów lotniczych, a także stopień dywersyfikacji i złożoności zadań podejmowanych przez porty lotnicze, wzmożenie konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi i między portami lotniczymi, niepewne środowisko gospodarcze ze względu na zmiany w obowiązujących warunkach rynkowych i inne czynniki niepewności występujące w środowisku gospodarczym.
- (280) W tabeli 15 i tabeli 19 pokazano spodziewany wynik na działalności operacyjnej (w formie EBITDA) z uwzględnieniem korekt na koszty związane z zakresem polityki publicznej w ramach wcześniejszych inwestycji oraz bez uwzględnienia tych korekt. Tabela uwzględniająca zakres polityki publicznej stanowiła część prognozowanych *ex ante* scenariuszy na potrzeby procesu decyzyjnego powiązanego z wprowadzeniem NEO. Skorygowana tabela 10 została zrekonstruowana w celu wykazania kosztów i przychodów związanych z zakresem polityki publicznej. Taryfa NEO została przygotowana jako kontynuacja strategii koncentracji na tanich przewoźnikach lotniczych, którą zapoczątkowała taryfa NERES. Uwzględniła ona także wycofanie się kompleksowych dostawców usług z portu lotniczego Dortmund, a także dalszy rozwój tanich przewoźników lotniczych, co stanowiło główny motor wzrostu w Europie.
- (281) W tabeli 15 widać, że taryfa NEO miała zmniejszyć straty operacyjne portu lotniczego na poziomie EBITDA w średniej perspektywie, także wtedy, gdy zgłaszane koszty obejmowały koszty związane z zakresem polityki publicznej. Dodatkowo w tabeli 19 przedstawiono prognozowany wynik operacyjny na poziomie EBITDA po odjęciu przez władze niemieckie tych pozycji z kosztów i przychodów, które miały znaleźć się poza zakresem kontroli pomocy państwa jako koszty należące do zakresu polityki publicznej. Władze niemieckie potwierdziły później, że niektóre z kosztów odjętych w tabeli 19 nie należą do zakresu polityki publicznej. Niezależnie od tego Komisja zgadza się, że w momencie wprowadzenia taryfy NEO mogła być rozpatrywana jako część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która miała doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej.
- (282) Komisja zauważa także, że opcja wykorzystania infrastruktury portu lotniczego oraz zastosowania taryfy opłat NEO dostępna była dla wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych.

#### 7.4.3. WNIOSEK

- (283) Biorąc pod uwagę przeprowadzone obliczenie rentowności przyrostowej, Komisja stwierdza, że wprowadzenie taryfy NEO było zgodne z testem prywatnego inwestora, ponieważ z punktu widzenia *ex ante* w sposób przyrostowy przyczyniło się do zwiększenia rentowności portu lotniczego. W szczególności wszystkie koszty portu lotniczego wynikające z wprowadzenia NEO miały pokrycie w przychodach z wprowadzenia NEO (z działalności lotniczej i pozalotniczej), przy zachowaniu uzasadnionej marży zysku. Ponadto zasadnie oczekiwano, że koszty, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym umowom z konkretnymi przedsiębiorstwami lotniczymi, zostaną przekroczone przez przychody, które można przypisać obecności tych przedsiębiorstw lotniczych. Dodatkowo taryfa NEO miała być uwzględniona jako część ogólnej strategii portu lotniczego prowadzącej do rentowności przynajmniej w dłuższej perspektywie. Wreszcie infrastruktura oraz taryfa opłat są także dostępne dla wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych.
- (284) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że taryfa NEO nie przynosi przedsiębiorstwom lotniczym korzyści gospodarczej, jakiej nie uzyskalyby w normalnych warunkach rynkowych. Dlatego taryfa NEO nie stanowi więc pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

## 7.5. ZGODNOŚĆ

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

- (285) 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 jedynie ocenić na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, który stanowi, że: „pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (286) 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.
- (287) 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<sup>(55)</sup> 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.<sup>(56)</sup>
- (288) Zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja jest zdania, 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<sup>(57)</sup>.
- (289) Komisja stwierdza, że porozumienie PLTA z 1991 r. stanowi niezgodny z prawem program pomocy państwa. W związku z tym Komisja stosuje wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. wobec pomocy inwestycyjnej udzielonej przed 4 kwietnia 2014 r. oraz wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. wobec pomocy operacyjnej udzielonej przed 4 kwietnia 2014 r.

## 7.5.2. ROZRÓŻNIENIE POMOCY INWESTYCYJNEJ I POMOCY OPERACYJNEJ

- (290) W świetle przepisów zawartych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja musi ustalić, czy przedmiotowy środek stanowi niezgodną z prawem pomoc inwestycyjną czy operacyjną.
- (291) Zgodnie z pkt 25 ppkt 18 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc inwestycyjna definiowana jest jako „pomoc w celu sfinansowania środków trwałych, w szczególności wypełnienia luki w finansowaniu kosztów kapitałowych”. Ponadto zgodnie z pkt 25 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 kapitałowych w postaci rocznej amortyzacji i kosztów finansowania).
- (292) 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 kapitałowych, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej”<sup>(58)</sup>.

<sup>(55)</sup> Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22.

<sup>(56)</sup> Pkt 173 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

<sup>(57)</sup> Pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

<sup>(58)</sup> Pkt 25 ppkt 22 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (293) W świetle definicji przywołanych w motywach 291 i 292 można uznać, że wszystkie pokrycia strat obejmujące kwoty wskazane w kolumnie 7 tabeli 23 były powiązane z konkretnymi projektami inwestycyjnymi i stanowiły pomoc inwestycyjną na rzecz FD.
- (294) Z kolei część pokrycia rocznych strat przeznaczona na pokrycie rocznych strat operacyjnych<sup>(59)</sup> FD po odjęciu uwzględnionych kosztów, które należą do zakresu polityki publicznej, zgodnie z ustaleniami podanymi w motywach 190–207, stanowi pomoc operacyjną na rzecz FD.
- (295) Wreszcie część rekompensaty strat obejmująca straty FD, które nie są jeszcze ujęte w EBITDA, po odjęciu kosztów, które należą do zakresu polityki publicznej, zgodnie z ustaleniami podanymi w motywach 190–207, stanowi pomoc inwestycyjną. Pomoc inwestycyjna obejmuje w szczególności roczną amortyzację środków trwałych i koszty finansowania.

### 7.5.3. ZGODNOŚĆ POMOCY INWESTYCYJNEJ

- (296) Zgodnie z pkt 61 wytycznych z 2005 r. Komisja musi stwierdzić, czy zostały spełnione następujące warunki kumulacyjne:
- a) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwoj regionalny, dostęp itp.);
  - b) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
  - 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.
- (297) 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.
- (298) Władze niemieckie stwierdziły, że pomoc inwestycyjna na rzecz FD 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**
- (299) Finansowanie infrastruktury FD służy finansowaniu przede wszystkim ukończenia budowy istniejącej infrastruktury, którego celem jest zapewnienie sprawniejszego ruchu w porcie lotniczym bez zwiększania jego ogólnej pojemności. Pomoc inwestycyjna przyczyniła się do osiągnięcia stałego ruchu lotniczego który, zgodnie z badaniem przygotowanym przez Uniwersytet Münster, przyczynił się do rozwoju regionu otaczającego port lotniczy, a w szczególności obszaru Ruhry. Ponadto port lotniczy zapewnia istotną liczbę bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy, o których mowa w motywie 118.
- (300) Finansowanie tych inwestycji przyczyniło się także do zwiększenia dostępności regionu. Port lotniczy znajduje się w obszarze metropolitalnym Ren-Ruhra, jednym z najgęściej zaludnionych obszarów w Europie. Większość pasażerów udających się w podróż z portu lotniczego Dortmund przybywa z Zagłębia Ruhry, na terenie którego mieszka 5,2 mln mieszkańców. W tym kontekście należy zauważyć, że istnieją trzy inne porty lotnicze obsługujące regularny ruch lotniczy, które leżą w promieniu 100 km od portu lotniczego Dortmund. Są to porty lotnicze Düsseldorf, Paderborn/Lippstadt i Münster/Osnabrück.
- (301) FD realizuje inną strategię niż sąsiednie porty lotnicze. Koncentruje swoją działalność na tanich połączeniach. FD koncentruje się konkretnie na połączeniach ze wschodem Europy (np. Turcja, Macedonia, Bułgaria, Serbia, Rumunia, Ukraina, Węgry, Bośnia, Chorwacja, Polska, Litwa i Łotwa). Miejsca te stanowią cel 3/4 wszystkich lotów z portu lotniczego Dortmund. Żaden z sąsiednich portów nie oferuje takich tras z taką regularnością jak port lotniczy Dortmund. Istnieją jedynie cztery wspólne kierunki między portem lotniczym Dortmund z jednej strony, a portami lotniczymi Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt z drugiej strony. Są to Palma de Mallorca, Monachium, Antalya i w sezonie letnim Burgas.

<sup>(59)</sup> Zysk przed potrąceniem odsetek, podatków oraz amortyzacji (zwany dalej „EBITDA”).

- (302) Powyższe świadczy o tym, że port lotniczy Dortmund obsługuje inny segment rynku niż port sąsiedni pod względem typu ruchu (połączenia bezpośrednie a tanie połączenia) i kierunków podróży (Europa Wschodnia i Południowo-Wschodnia).
- (303) Dlatego mimo istnienia trzech innych operatorów w promieniu 100 km sfinansowane inwestycje na terenie portu lotniczego Dortmund przyczyniły się do stworzenia sieci połączeń z regionu, a także do jego rozwoju, co stanowi przedmiot wspólnego interesu.
- (304) Podsumowując, Komisja stwierdza, że pomoc inwestycyjna służyła rozwojowi regionalnemu oraz dostępności, a infrastruktura spełnia wyraźnie zdefiniowany cel w postaci realizacji wspólnego interesu.

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

- (305) Sfinansowane inwestycje nie doprowadziły do zwiększenia pojemności portu lotniczego Dortmund. Wybudowana infrastruktura była niezbędna, aby port lotniczy był w stanie zapewnić łączność i rozwój w regionie.
- (306) Dlatego Komisja uważa, że infrastruktura, której dotyczy przedmiotowa sprawa, była niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu.

**c) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie**

- (307) W 2008 r. przepustowość przedmiotowego portu lotniczego na poziomie 2,5 mln pasażerów rocznie została wykorzystana w 93 %, a po spadku liczby pasażerów w roku 2009 w wyniku kryzysu gospodarczego i częściowego odpływu niektórych przedsiębiorstw lotniczych liczba pasażerów znowu zaczęła rosnąć, osiągając bieżący poziom wykorzystania infrastruktury równy 77 % w roku 2013.
- (308) Ponadto prognozy z roku 2008 przewidywały osiągnięcie maksymalnej przepustowości portu lotniczego już na przełomie lat 2017 i 2018.
- (309) Komisja w związku z tym jest zdania, że były to satysfakcjonujące prognozy średniookresowe dla wykorzystania infrastruktury.

**d) Równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury**

- (310) Komisja zbadała, czy dostęp do infrastruktury portu lotniczego jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący. W tym względzie Komisja zwraca uwagę, że zróżnicowanie opłat lotniskowych na podstawie taryf NERES i NEO, a także na podstawie indywidualnych umów, ma handlowe uzasadnienie (zob. pkt 7.3 i 7.4).
- (311) W związku z tym Komisja może uznać, że dostęp do infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący.

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

- (312) W standardowej strefie ciężenia wokół portu lotniczego Dortmund (godzina drogi samochodem, czyli promień 100 km) znajdują się także porty lotnicze Düsseldorf, Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt. Region ten jest jednym z najgęściej zaludnionych obszarów, a także jednym z najbogatszych regionów Unii.
- (313) Komisja zauważa, że od roku 2004 ogólna liczba pasażerów przedsiębiorstw lotniczych w regionie rośnie, poza rokiem 2009, który następował po kryzysie finansowym.

- (314) Ponadto od roku 2004 (tzn. od roku wprowadzenia taryfy NERES) port lotniczy Dortmund bardziej koncentrował się na obsłudze ruchu tanich przewoźników lotniczych, natomiast sąsiednie porty lotnicze przyjęły inną strategię. Port lotniczy Düsseldorf jest węzłem międzynarodowym i międzykontynentalnym, natomiast porty lotnicze Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt koncentrują się na ruchu zasilającym główne węzły lotnicze w Niemczech, takie jak porty lotnicze we Frankfurcie lub Monachium. Przedsiębiorstwa lotnicze działające we wszystkich trzech portach lotniczych, tj. Dortmund, Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt obsługują mniej niż 20 % ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym Dortmund.
- (315) Około trzy czwarte kierunków obsługiwanych z portu lotniczego Dortmund to miejsca w Europie Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Jedynie trzy połączenia występują jednocześnie w porcie lotniczym Dortmund z jednej strony i w portach lotniczych Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt z drugiej. Port lotniczy Dortmund znacząco więc różni się od sąsiednich portów lotniczych pod względem przedsiębiorstw lotniczych i kierunków, na których się koncentruje.
- (316) Ponadto inwestycje, na które udzielono pomocy i które zostały nieodwołalnie zatwierdzone po roku 2000, nie doprowadziły do zwiększenia przepustowości portu lotniczego Dortmund, a ich celem była raczej optymalizacja istniejącej infrastruktury i dostępności portu lotniczego (zob. tabela 3).
- (317) W świetle powyższych ustaleń Komisja jest zdania, że nie występuje wpływ na handel, który byłby sprzeczny z interesem Unii.

#### f) Efekt zachęty, konieczność i proporcjonalność

- (318) W sytuacji braku pomocy inwestycyjnej poziom aktywności gospodarczej na terenie portu lotniczego byłby znacznie zmniejszony, ponieważ to właśnie przedmiotowe inwestycje umożliwiły przedmiotowemu portowi lotniczemu zwiększenie liczby pasażerów oraz przychodów. Pomoc była konieczna, ponieważ stanowiła rekompensatę jedynie kosztów faktycznie poniesionych, a mniejsza jej kwota doprowadziłaby do niższych poziomów inwestycji.

#### Wniosek

- (319) Komisja ostatecznie stwierdza, że pomoc inwestycyjna na podstawie porozumienia PLTA z 1991 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 Traktatu.

#### 7.5.4. ZGODNOŚĆ Z ZASADAMI DOTYCZĄCYMI USŁUG ŚWIADCZONYCH W OGÓLNYM INTERESIE GOSPODARCZYM.

- (320) Władze niemieckie i inne zainteresowane strony argumentują, że finansowanie publiczne związane z pomocą operacyjną na rzecz FD należy uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym jako rekompensatę z tytułu świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym zgodnie z art. 106 ust. 2 Traktatu.
- (321) Zapis w art. 106 ust. 2 Traktatu WE brzmi następująco: „Przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym lub mające charakter monopolu skarbowego podlegają normom niniejszego Traktatu, zwłaszcza regułom konkurencji, w granicach, w jakich ich stosowanie nie stanowi prawnej lub faktycznej przeszkody w wykonywaniu poszczególnych zadań im powierzonych. Rozwój handlu nie może być naruszony w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Unii”.
- (322) Artykuł ten zawiera odstępstwo od ogólnego zakazu przyznawania pomocy państwa określonego w art. 107 ust. 1 Traktatu w zakresie, w jakim pomoc jest konieczna i proporcjonalna w celu zapewnienia usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w akceptowalnych warunkach gospodarczych.
- (323) Przed 31 stycznia 2012 r. polityka komisji w zakresie stosowania odstępstwa przewidzianego w art. 106 ust. 2 Traktatu obejmowała ramy wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w formie rekompensat za usługi publiczne, ramy dla usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. <sup>(60)</sup> oraz decyzja w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym <sup>(61)</sup>.

<sup>(60)</sup> Wspólnotowe ramy dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz.U. C 297 z 29.11.2005, s. 4).

<sup>(61)</sup> Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

- (324) Komisja zauważa, że oba te akty zawierają wymóg powierzenia danemu przedsiębiorstwu świadczenia rzeczywistej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. Powierzenie świadczenia usługi publicznej operatorowi portu lotniczego musi być również zlecone „na podstawie przynajmniej jednego oficjalnego aktu prawnego”, zawierającego m.in. „dokładny rodzaj zobowiązania świadczenia usługi użyteczności publicznej”<sup>(62)</sup>.

*Rzeczywista usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym*

- (325) Jeżeli chodzi przede wszystkim o to, czy eksploatacja portu lotniczego Dortmund stanowi rzeczywistą usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, Komisja przypomina, że aby dana działalność mogła stanowić usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, powinna ona posiadać szczególne cechy charakterystyczne w porównaniu ze zwykłymi rodzajami działalności gospodarczej, a realizowanym celem związanym z ogólnym interesem gospodarczym nie może być po prostu cel polegający na ułatwianiu rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych przewidziany w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu<sup>(63)</sup>. W świetle powyższych informacji Komisja uznaje, że taka sytuacja może zaistnieć tylko wówczas, gdy część obszaru obsługiwanego przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłaby odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym<sup>(64)</sup>.
- (326) Komisja jest zdania, że obszar wokół portu lotniczego Dortmund, a w szczególności Zagłębie Ruhry to jeden z najgęściej zaludnionych obszarów Unii. Oprócz portu lotniczego Dortmund obszar ten jest obsługiwany przez kilka portów lotniczych leżących w promieniu 100 km od portu lotniczego Dortmund. Obszar ten jest również skomunikowany za pośrednictwem gęstej sieci autostrad i tras kolejowych prowadzących do innych regionów w Niemczech i całej Unii. W związku z powyższym port lotniczy Dortmund nie obsługuje obszaru, który jest odizolowany od reszty Unii.
- (327) Komisja stwierdza zatem, że eksploatacja portu lotniczego Dortmund nie stanowi usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. W zakresie, w jakim władze niemieckie twierdzą, że eksploatacja portu lotniczego Dortmund stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, popełniają one oczywisty błąd w definiowaniu usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. Zgodnie z powyższym Komisja uznaje, że finansowanie ze środków publicznych udzielone FD na kwotę pomocy operacyjnej nie może być uznane za rekompensatę z tytułu świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym.

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

- (328) W sekcji 5.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. określono kryteria, na podstawie których Komisja oceni zgodność pomocy operacyjnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Zgodnie z pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja zastosuje wspomniane kryteria do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej, w tym do spraw dotyczących zgłoszeń oczekujących na rozpatrzenie i niezgłoszonej pomocy niezgodnej z prawem.
- (329) Zgodnie z pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. aby uznać pomoc operacyjną udzieloną przed publikacją tych wytycznych za zgodną z rynkiem wewnętrznym, należy spełnić łącznie warunki sekcji 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014, z wyjątkiem pkt 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 i 134.
- (330) Niezgodną z prawem pomoc operacyjną przyznaną przed datą publikacji wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. można uznać za zgodną w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego interesu: warunek ten jest spełniony między innymi, jeżeli pomoc zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami lub pobudza rozwój regionalny<sup>(65)</sup>;
  - konieczność interwencji państwa: pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie może zapewnić samoistne działanie rynku<sup>(66)</sup>;

<sup>(62)</sup> Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., pkt 66. Zob. również art. 4 decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r.

<sup>(63)</sup> Zob. decyzja Komisji N 381/04 – Francja – Projekt sieci telekomunikacyjnych o dużej przepustowości w Pyrénées Atlantiques (DORSAL) (Dz.U. C 162 z 2.7.2005, s. 5).

<sup>(64)</sup> Zob. wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 72.

<sup>(65)</sup> Pkt 137, 113 i 114 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

<sup>(66)</sup> Pkt 137 i 116 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- c) pomoc państwa jako właściwy instrument polityki: pomoc powinna być odpowiednia, by osiągnąć cel i powodować mniejsze zakłócenia niż inne instrumenty polityki lub pomocy, które realizowałyby ten cel <sup>(67)</sup>;
- d) efekt 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 <sup>(68)</sup>;
- e) 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 <sup>(69)</sup>;
- f) uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej <sup>(70)</sup>.
- a) **Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania**
- (331) 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 zbytniemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub (iii) sprzyja rozwojowi regionalnemu.
- (332) Komisja jest zdania, że dalsza działalność portu lotniczego Dortmund zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych między Zagłębiem Ruhry a innymi częściami Europy, przede wszystkim Europy Wschodniej. Ponadto dalsza działalność portu lotniczego Dortmund sprzyja rozwojowi regionalnemu Zagłębia Ruhry. Wreszcie przewiduje się, że działanie i rozwój portu lotniczego Dortmund umożliwi rozładowanie ruchu w porcie lotniczym Düsseldorf, gdy osiągnie on maksymalne wykorzystanie swojej przepustowości.
- (333) Dodatkowo należy zidentyfikować możliwe skutki ruchu w portach lotniczych tego samego obszaru ciężenia aby zapobiec dublowaniu się nierentownych portów lotniczych.
- (334) W tym zakresie wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. definiują obszar ciężenia portu lotniczego jako geograficzną granicę rynku, która zazwyczaj obejmuje obszar o promieniu około 100 km lub wymagający około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości. Jednocześnie wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pozwalają na odejście od standardowej definicji obszaru ciężenia danego portu lotniczego w celu uwzględnienia specyfiki każdego z portów lotniczych. Wielkość i kształt obszaru ciężenia są różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych i zależą od różnych ich właściwości, w tym modelu biznesowego, lokalizacji i obsługiwanych kierunków.
- (335) W standardowej strefie ciężenia wokół portu lotniczego Dortmund (godzina drogi samochodem lub promień 100 km) znajdują się następujące porty lotnicze obsługujące regularne połączenia:

Tabela 27

**Porty lotnicze obsługujące ten sam obszar ciężenia co port lotniczy Dortmund**

Port lotniczy	Odległość	Czas przejazdu samochodem	Najnowsze dane o liczbie mieszkańców (mln)
Port lotniczy Münster/Osnabrück	77,9 km	51 min	0,86
Port lotniczy Düsseldorf	76,8 km	56 min	21,2
Port lotniczy Paderborn/Lippstadt	74,1 km	44 min	0,79

<sup>(67)</sup> Pkt 137 i 120 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.<sup>(68)</sup> Pkt 137 i 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.<sup>(69)</sup> Pkt 137 i 125 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.<sup>(70)</sup> Pkt 137 i 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (336) Wszystkie cztery porty lotnicze znajdują się w obszarze metropolitalnym Ren-Ruhr, który zamieszkuje 11,4 mln osób. Jest to jeden z najgęściej zaludnionych obszarów w Europie, gdzie średnia gęstość zaludnienia wynosi 300 mieszkańców/km<sup>2</sup> i gdzie występują obszary, w których zaludnienie wynosi 2 000 mieszkańców/km<sup>2</sup>. Port lotniczy jest w centrum podobszaru Ruhry, który liczy sobie 5,2 mln mieszkańców. Obszary o takim dużym zaludnieniu często obsługują więcej portów lotniczych.
- (337) PKB per capita (parytet siły nabywczej) w tym obszarze ciężenia waha się między 111 % a 137 % unijnej średniej, a rozporządzalny dochód roczny na gospodarstwo domowe wynosi tam około 20 000 EUR. Z tego względu ten obszar ciężenia jest jednym z najbogatszych regionów Unii. We wszystkich czterech wymienionych portach lotniczych dominuje ruch wychodzący, stanowiący mieszankę podróży turystycznych i służbowych.
- (338) Według władz niemiecki faktyczny obszar ciężenia portu lotniczego Dortmund nie odpowiada standardowemu obszarowi ciężenia (1 h lub 100 km). Większość pasażerów udających się w podróż z portu lotniczego Dortmund przybywa z Zagłębia Ruhry, na terenie którego mieszka 5,2 mln mieszkańców. Jest to bezpośrednie otoczenie Dortmundu, a także obszary na wschód i północ od tego miasta. W związku z tym ten port lotniczy wywiera mniejszy konkurencyjny wpływ na port lotniczy Düsseldorf. Ponadto na podstawie prognoz ruchu i badań potencjału rynkowego przeprowadzonych w 2006 r. przewidywano także znaczący rozwój portów lotniczych Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt w perspektywie średniookresowej. Rozwój ruchu w tych portach lotniczych został osłabiony ze względu na kryzys finansowy i gospodarczy, który rozpoczął się w 2008 r. Uwzględniając jednak dobry klimat gospodarczy w Niemczech, przewiduje się, że w perspektywie średniookresowej prognozy dotyczące ruchu spełnią się.
- (339) W zakresie **poziomu i rozwoju ruchu**, w latach 2002–2008 ruch pasażerski w przedmiotowym obszarze ciężenia wzrastał. Od tego czasu nastąpiła w tym względzie stagnacja. Na terenie portu lotniczego Dortmund ruch wzrastał z około 1 mln pasażerów do 2,3 mln w 2008 r., a następnie spadł do 1,7 mln w 2009 r. Od roku 2010 poziom ruchu stopniowo rośnie, osiągając 1,9 mln. Podobną tendencję da się zaobserwować w porcie lotniczym Düsseldorf, który znajduje się najbliżej Dortmundu. Ruch w porcie lotniczym Düsseldorf stale rósł, z poziomu około 16 mln w 2000 r. do około 22 mln w 2013 r., przy czym w roku 2009 wystąpiła niewielka korekta w dół z powodu kryzysu finansowego i gospodarczego. Ruch w porcie lotniczym Paderborn/Lippstadt zatrzymał się na poziomie około 1,2–1,3 mln pasażerów rocznie w latach 2000–2007. Od roku 2008 (w którym nastąpił kryzys gospodarczy i finansowy) ruch stopniowo malał, z 1,14 mln w 2008 r. do około 800 000 w 2013 r.). Podobną tendencję zaobserwowano w przypadku portu lotniczego Münster/Osnabrück. Poziom ruchu na jego terenie zatrzymał się na poziomie 1,6 mln w latach 1999–2008, a następnie stopniowo spadał do około 900 000 w roku 2013. Spadek liczby pasażerów w porcie lotniczym Münster/Osnabrück oraz Paderborn/Lippstadt w latach 2012 i 2013 można częściowo wyjaśnić restrukturyzacją sieci Air Berlin i koncentracją działalności tego przewoźnika w porcie lotniczym Düsseldorf.

Tabela 28

## Rozwój ruchu w portach lotniczych w obszarze ciężenia portu lotniczego Dortmund

Zmiany w mln osób rocznie	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Osób w 2013 – osób w 2011
Dortmund	- 0,07	0,03	0,16	0,56	0,28	0,14	0,17	- 0,61	0,03	0,06	0,09	0,02	0,86
Münster/Osnabrück	- 0,10	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05	- 0,02	- 0,19	- 0,06	- 0,01	- 0,32	- 0,14	- 0,74
Paderborn/Lippstadt	- 0,04	0,03	0,03	0,03	- 0,07	- 0,03	- 0,10	- 0,16	0,02	- 0,03	- 0,14	- 0,04	- 0,5
Düsseldorf	- 0,65	- 0,45	0,96	0,25	1,08	1,24	0,32	- 0,36	1,19	1,36	0,49	0,40	5,83

- (340) Analizując **modele i profile biznesowe** wspomnianych portów lotniczych, stwierdzić można, że od czasu wprowadzenia taryfy NERES w 2004 r. FD koncentrowało się na tanich przewoźnikach lotniczych. Dziś w porcie lotniczym Dortmund działa 13 przedsiębiorstw lotniczych. Düsseldorf jest węzłowym portem lotniczym, oferującym także połączenia długo- i średniodystansowe. Nie specjalizuje się w segmencie niskobudżetowym i obsługuje przede wszystkim segment umiarkowanych kosztów (Air Berlin) i przewoźników świadczących pełną gamę usług. Port lotniczy Düsseldorf oferuje 190 kierunków do 50 państw, które według danych z lata 2014 r. obsługuje 60 przedsiębiorstw lotniczych. Wiele z tych tras to trasy długie – do Afryki, Azji, basenu Morza Karaibskiego, USA i na Bliski Wschód.

- (341) Porty lotnicze Paderborn/Lippstadt i Münster/Osnabrück koncentrowały się przede wszystkim na połączeniach z węzłami i obsłudze wylotów wakacyjnych do basenu Morza Śródziemnego. Tylko Air Berlin, SunExpress, Germania i Tailwind działają w portach lotniczych Dortmund, Paderborn/Lippstadt and Münster/Osnabrück. Ich udział w łącznej liczbie pasażerów w porcie lotniczym Dortmund wynosi poniżej 20 %.
- (342) Po analizie dublujących się tras Komisja zwraca uwagę na fakt, że port lotniczy Dortmund skoncentrował się na lokalizacjach w Europie Wschodniej, takich jak Turcja, Macedonia, Bułgaria, Serbia, Rumunia, Ukraina, Węgry, Bośnia, Chorwacja, Polska, Litwa i Łotwa), a kierunki te odpowiadają za niemal 3/4 wszystkich lotów wyruszających z portu lotniczego Dortmund. Według władz niemieckich odpowiada to zapotrzebowaniu ze strefy otaczającej Dortmund. Żadne z przedsiębiorstw lotniczych w obszarze ciężenia portu lotniczego Dortmund nie oferuje regularnych połączeń do szeregu tych miejsc w Europie Wschodniej.
- (343) Do dublujących się kierunków obsługiwanych przez porty lotnicze Dortmund, Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt należą Palma de Mallorca, Monachium, Antalya, Burgas (które z portu lotniczego Dortmund oferowane są tylko w sezonie wakacyjnym).

Tabela 29

**Dublujące się kierunki w portach lotniczych Dortmund, Münster/Osnabrück i Paderborn/Lippstadt**

Liczba lotów dziennie (średnio)	Dortmund	Münster/Osnabrück	Paderborn/Lippstadt
Palma de Mallorca	2	1 (5 w niedzielę)	3 (węzeł)
Monachium	3	5 (mniej w weekend)	4 (węzeł)
Antalya	1	1	3

- (344) Kierunki podane w tabeli 29 obsługiwane są ze wszystkich regionalnych portów lotniczych ze względu na wysoki popyt w rejonie Ren-Ruhra.

Jeśli chodzi o wykorzystanie przepustowości, port lotniczy Dortmund obsługuje obecnie około 1,9 mln pasażerów rocznie, a jego przepustowość wynosi 2,5 mln. Aktualnie ten port lotniczy wykorzystuje 76 % swojej przepustowości. Według władz niemieckich od roku 2010 ruch pasażerski na terenie tego portu lotniczego wzrósł o około 10 %. Pomoc operacyjna nie doprowadziła do zwiększenia przepustowości, lecz służyła utrzymaniu jej na istniejącym poziomie. Ponadto najbliższy port lotniczy (Düsseldorf) jest jednym z najbardziej zatłoczonych europejskich portów lotniczych i ma osiągnąć ostateczne maksimum przepustowości w perspektywie średniokresowej (około 2020 r.). Port lotniczy Dortmund powinien wobec tego służyć jako dodatkowy dla portu lotniczego Düsseldorf.

- (345) W odniesieniu do rentowności portów lotniczych w omawianym obszarze ciężenia Komisja jest zdania, że pozostałe porty lotnicze w tym obszarze ciężenia, z wyjątkiem portu lotniczego Dortmund, wykazują rentowność na poziomie operacyjnym, a tym samym pomoc nie będzie prowadzić do dublowania się nierentownych portów lotniczych.
- (346) Komisja w związku z tym stwierdza, że rekompensata za straty operacyjne przyczynia się do osiągnięcia dokładnie zdefiniowanego celu wspólnego interesu bez dublowania nierentownych portów lotniczych w tym samym obszarze ciężenia.

**b) Potrzeba interwencji państwa**

- (347) 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 może zapewnić samoistne działanie rynku.
- (348) Komisja zauważa, że port lotniczy Dortmund jest regionalnym portem lotniczym obsługującym około 1,9 mln pasażerów rocznie. Ma on wysokie stałe koszty operacyjne i w obecnie panujących warunkach rynkowych nie jest w stanie pokryć własnych kosztów operacyjnych. Z tego powodu interwencja państwa jest konieczna.

**c) Adekwatność środków pomocy**

- (349) 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 interesu. Państwo członkowskie musi zatem wykazać, że niemożliwe byłoby osiągnięcie tego samego celu przy zastosowaniu instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.
- (350) 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.
- (351) W tym przypadku kwota pomocy została ograniczona do zakresu niepokrytych strat z działalności operacyjnej i do niezbędnego minimum, ponieważ była to rekompensata za faktycznie poniesione koszty. 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.
- (352) W związku z powyższym Komisja jest zdania, że przedmiotowy środek był adekwatny do realizacji założonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

**d) Efekt zachęty**

- (353) 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.
- (354) Pomoc operacyjna przyznana w przeszłości służyła głównie utrzymaniu przedmiotowego portu lotniczego w eksploatacji. Bez tej pomocy port lotniczy musiałby zostać zamknięty lub jego działalność byłaby znacznie ograniczona i nie mógłby on wpływać pozytywnie na rozwój regionu oraz poprawiać dostępności. Kwota pomocy została ograniczona do zakresu faktycznych strat z działalności operacyjnej, ponieważ rekompensowała ona jedynie faktycznie poniesione niepokryte koszty operacyjne.
- (355) W świetle powyższego Komisja uznaje, że przedmiotowy środek pomocy miał efekt zachęty.

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

- (356) 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.
- (357) W tym przypadku kwota pomocy została ograniczona do zakresu niepokrytych strat z działalności operacyjnej, ponieważ rekompensowała ona jedynie faktycznie poniesione niepokryte koszty operacyjne.
- (358) 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**

- (359) Zgodnie z sekcją 5.1.2 lit. f) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w ocenie zgodności pomocy operacyjnej należy uwzględnić zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową.
- (360) Wzrost ruchu w porcie lotniczym Dortmund wynika przede wszystkim z wykorzystania lokalnego popytu, a nie z przejścia ruchu z innych portów lotniczych w obszarze ciężenia. Dodatkowe argumenty dotyczące poziomu rozwoju ruchu, rozróżnienia między portami lotniczymi i poziomu dublowania się tras podano w motywach 334–346.

(361) W świetle powyższych ustaleń Komisja jest zdania, że nadmierne negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi są ograniczone do minimum.

#### 7.5.6. WNIOSEK

(362) Komisja uznaje, że pomoc operacyjna udzielona FD w okresie 2007–4.4.2014 nie powoduje dublowania się nierentownych portów lotniczych w obszarze ciężenia. Ponieważ wszystkie pozostałe kryteria zgodności pomocy operacyjnej są spełnione, pomoc może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

(363) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że rekompensata za straty operacyjne w okresie od dnia 1 czerwca 2007 r. do dnia 4 kwietnia 2014 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

(364) Komisja zwraca uwagę, że władze niemieckie zgadzają się na przyjęcie niniejszej decyzji w języku angielskim.

#### 8. WNIOSEK

(365) Komisja ustaliła, że władze niemieckie niezgodnie z prawem wdrożyły porozumienie w sprawie pokrycia strat w okresie od dnia 1 czerwca 2007 r. do dnia 4 kwietnia 2014 r., naruszając art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Mimo to pomoc inwestycyjna oraz operacyjna udzielona na mocy tego porozumienia jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc inwestycyjna i operacyjna udzielona Flughafen Dortmund GmbH w formie porozumienia w sprawie pokrycia strat zawartego z DSW21 na okres od dnia 1 czerwca 2007 r. do dnia 4 kwietnia 2014 r. jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

#### Artykuł 2

Taryfa opłat lotniskowych NERES nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

#### Artykuł 3

Taryfa opłat lotniskowych NEO nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

#### Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2014 r.

W imieniu Komisji  
Joaquín ALMUNIA  
Wiceprzewodniczący