

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 lipca 2008 r.

w sprawie środków przyjętych przez Niemcy na rzecz firmy DHL i portu lotniczego Lipsk/Halle

C 48/06 (ex N 227/06)

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 3512)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/948/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

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 ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) W dniu 5 kwietnia 2006 r. Niemcy zgłosiły zamiar udzielenia pomocy przeznaczonej na utworzenie europejskiego centrum dystrybucyjnego koncernu DHL w porcie lotniczym Lipsk/Halle (LEJ). W dniu 27 kwietnia 2006 r. Komisja zażądała informacji uzupełniających, które zostały przez Niemcy przekazane 24 lipca 2006 r. W dniach 26 lipca i 21 sierpnia 2006 r. odbyły się posiedzenia, w których wzięły udział służby Komisji, administracja portu lotniczego, DHL oraz władze Niemiec.

(2) Pismem z dnia 23 listopada 2006 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania w związku ze zgłoszonym środkiem zgodnie z

art. 88 ust. 2 Traktatu WE. W dniu 12 grudnia 2006 r. Niemcy wystąpiły z wnioskiem o przedłużenie przyznanego przez Komisję czasu na udzielenie odpowiedzi. Niemcy przekazały swoje uwagi w dniu 23 lutego 2007 r.

(3) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag w ciągu miesiąca od daty opublikowania przedmiotowej decyzji.

(4) Komisja otrzymała uwagi zainteresowanych stron. Pismem z dnia 16 maja 2007 r. Komisja przekazała przedmiotowe uwagi Niemcom. Niemcy uzyskały możliwość przedstawienia swoich uwag w ciągu miesiąca. Uwagi strony niemieckiej zostały przekazane Komisji pismem z dnia 13 czerwca 2007 r.

(5) W dniach 18 czerwca i 25 września 2007 r. na prośbę Niemiec zorganizowano posiedzenia poświęcone tej sprawie. W rezultacie w dniach 19 października oraz 18 grudnia 2007 r. przekazano Komisji wymagane dodatkowe informacje.

(6) Niemcy przekazały Komisji dalsze uzupełniające informacje w pismach z 7 grudnia 2007 r., 17 marca 2008 r. oraz 9 kwietnia 2008 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 48 z 2.3.2007, s. 7.

⁽²⁾ Zob. przypis 1.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS STANU FAKTYCZNEGO

2.1. Zainteresowane strony

2.1.1. Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig/Halle GmbH (zwane dalej „Flughafen Leipzig”) jest spółką zależną przedsiębiorstwa Mitteldeutsche Flughafen AG (zwanego dalej „MFAG”). MFAG posiada 94 % udziałów we Flughafen Leipzig. Pozostałymi udziałowcami są kraj związkowy Saksonia, powiaty Delitzsch i Leipziger Land, a także miasto Schkeuditz. Akcjonariuszami MFAG są kraj związkowy Saksonia, posiadający 73 % akcji, kraj związkowy Saksonia-Anhalt posiadający 14 % akcji oraz miasta Drezno, Halle i Lipsk, posiadające odpowiednio 6 %, 5 % oraz 2 % akcji. MFAG nie posiada prywatnych akcjonariuszy.

2.1.2. DHL

- (8) Spółka DHL (należąca do Deutsche Post AG), której ogólnosiwiatowy obrót kształtował się w 2005 r. na poziomie 18,2 mld EUR, należy do wiodących przedsiębiorstw sektora przesyłek ekspresowych. Europejska sortownia przesyłek lotniczych DHL była do marca 2008 r. zlokalizowana w porcie lotniczym w Brukseli (BRU). Po pojawieniu się problemów z uzyskaniem zezwolenia administracyjnego na loty nocne spółka DHL podjęła rozmowy z kilkoma portami lotniczymi dotyczące nowej lokalizacji dla swojej europejskiej sortowni przesyłek. Ostatecznie wybór ograniczono do portów lotniczych w Lipsku i Brukseli oraz francuskiego lotniska Vatry (XCR). DHL podjęło decyzję o przeniesieniu swojej sortowni przesyłek lotniczych do 2008 r. na teren portu lotniczego w Lipsku.
- (9) Należy zwrócić uwagę na fakt, że Komisja wydała już pozytywną decyzję w sprawie przyznania pomocy dla inwestycji DHL (N 608/2003). Zgodnie z wielosektorowymi zasadami ramowymi dotyczącymi pomocy regionalnej na rzecz dużych projektów inwestycyjnych⁽³⁾ z 1998 r. Komisja zatwierdziła w dniu 20 kwietnia 2004 r. maksymalną intensywność pomocy regionalnej w wysokości 28 % dla inwestycji DHL w porcie lotniczym w Lipsku. Kraj związkowy Saksonia przyznał DHL pomoc w wysokości 70,8 mln EUR. Ponadto Komisja w częściowo pozytywnej, a częściowo negatywnej decyzji z dnia 2 lipca 2007 r. zatwierdziła udzielenie pomocy szkoleniowej w wysokości 1,58 mln EUR, przyznanej DHL przez kraj związkowy Saksonia oraz kraj związkowy Saksonia-Anhalt na działalność na terenie portu lotniczego w Lipsku⁽⁴⁾.

2.2. Środki będące przedmiotem postępowania

- (10) W decyzji Komisji o wszczęciu postępowania objęto kontrolą trzy środki:
- a) wkład kapitałowy w wysokości 350 mln EUR, przeznaczony na sfinansowanie budowy nowego południowego pasa startowego (zwanego dalej „pasmem południowym”) na terenie portu lotniczego w Lipsku;

b) umowę ramową pomiędzy Flughafen Leipzig, jego spółką dominującą MFAG oraz przedsiębiorstwem DHL, zgodnie z którą Flughafen Leipzig jest zobowiązany do wybudowania nowego pasa południowego i wywiązywania się w okresie [...] (*) lat z dalszych zobowiązań, m.in. do zapewnienia ciągłości operacji lotniczych na pasie południowym przez 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu (w trybie zwanym dalej „trybem 24/7”);

c) poręczenie, wystawione przez kraj związkowy Saksonia na rzecz Flughafen Leipzig oraz DHL celem zabezpieczenia roszczeń odszkodowawczych w wysokości do [...] EUR na wypadek, gdyby DHL zostało pozbawione możliwości użytkowania portu lotniczego zgodnie z planem (np. w przypadku wydania administracyjnego zakazu lotów nocnych).

2.2.1. Wkład kapitałowy

- (11) Zgodnie z informacjami przedłożonymi Komisji planowana inwestycja w nowy pas południowy ma być finansowana z przyznanego wkładu kapitałowego oraz długoterminowych pożyczek udzielonych przez udziałowców.
- (12) W momencie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja obliczyła, że koszty budowy nowego pasa południowego w wysokości około 350 mln EUR zostaną pokryte ze środków publicznych.

2.2.2. Umowa ramowa

- (13) Zdaniem Niemiec umowa ramowa nie oznacza pomocy państwa dla DHL, ponieważ administracja publiczna postępowała na zasadzie inwestora prywatnego, działającego na warunkach rynkowych. W umowie ramowej określono warunki, które Flughafen Leipzig oraz MFAG gwarantują celem rozpoczęcia budowy i eksploatacji nowego centrum dystrybucyjnego, a także jego późniejszego funkcjonowania. Umowa ramowa obejmuje ponadto ustalenia dodatkowe dotyczące warunków funkcjonowania centrum dystrybucyjnego, opłat lotniskowych, a także wynajmu nieruchomości.

2.2.2.1. Gwarancja funkcjonowania portu lotniczego w trybie 24/7

- (14) Zgodnie z umową ramową podpisaną w dniu 21 września 2005 r. Flughafen Leipzig oraz MFAG zobowiązały się do spełnienia następujących warunków:
- a) przed oddaniem do użytku nowego centrum dystrybucyjnego w dniu 1 października 2007 r. Flughafen Leipzig zakończy budowę pasa południowego oraz zapewni, że port lotniczy będzie funkcjonował w trybie 24/7. W przypadku niezdolności Flughafen Leipzig do wypełnienia warunków umowy przed oddaniem do użytku nowego centrum dystrybucyjnego, Flughafen Leipzig oraz MFAG są zobowiązane wypłacić odszkodowanie w wysokości do [...] EUR (sekcja 5 umowy ramowej).

⁽³⁾ Dz.U. C 107 z 7.4.1998, s. 7.

⁽⁴⁾ Pomoc państwa C 18/2007 (ex N 874/06) — pomoc szkoleniowa dla DHL w Lipsku/Halle (Niemcy), informacja dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

(*) Tajemnica handlowa.

- b) po oddaniu do użytku nowego centrum dystrybucyjnego Flughafen Leipzig zapewni dalsze funkcjonowanie lotniska w trybie 24/7, a także zagwarantuje przepustowość niezbędną do prowadzenia przez DHL działalności na uzgodnionych warunkach w ciągu najbliższych [...] lat. W przypadku niezdolności Flughafen Leipzig do wywiązania się z warunków umowy po oddaniu do użytku nowej sortowni przesyłek port lotniczy w Lipsku oraz MFAG zobowiązują się do pokrycia wszelkich strat poniesionych przez DHL. W przypadku znacznego ograniczenia zakresu swojej działalności przedsiębiorstwo DHL może wypowiedzieć umowę i zażądać odszkodowania za wszystkie koszty pośrednie i bezpośrednie poniesione w związku z przeniesieniem działalności na teren innego portu lotniczego (sekcja 8 i 9 umowy ramowej). Tym samym Flughafen Leipzig oraz MFAG zobowiązały się w sposób nieograniczony do zrekompensowania DHL poniesionych strat, niezależnie od tego, czy Flughafen Leipzig miało jakikolwiek wpływ na przyczyny ich powstania. Niemcy szacują, że w przypadku, gdyby DHL zostało w wyniku administracyjnego zakazu lotów nocnych zmuszone do przeniesienia działalności na teren innego portu lotniczego, Flughafen Leipzig byłoby zobowiązane do wypłaty na rzecz DHL kwoty do [...] EUR.

2.2.2.2. Regulacje dotyczące opłat lotniskowych

- (15) Głównym źródłem finansowania budowy nowego pasa południowego będą dochody uzyskane z tytułu opłat lotniskowych. Szacuje się, że w 2008 r., czyli w pierwszym pełnym roku funkcjonowania centrum dystrybucyjnego, DHL uiszczy opłaty lotniskowe w wysokości około [...] EUR. Wysokość opłat lotniskowych reguluje odrębna umowa dołączona do umowy ramowej.
- (16) Wszyscy przewoźnicy lotniczy — tj. DHL oraz wszystkie inne przedsiębiorstwa tej branży — mają prawo do jednakowej opłaty za lądowanie. Wysokość opłaty za lądowanie zmniejsza się proporcjonalnie do wzrostu natężenia ruchu lotniczego na terenie portu lotniczego w Lipsku. W konsekwencji przewoźnik lotniczy realizujący jedynie niewielką liczbę operacji lotniczych uiszcza opłatę w tej samej wysokości, co DHL, które korzysta z portu lotniczego w bodaj największym zakresie.

2.2.2.3. Umowy najmu

- (17) W odniesieniu do określonych budowli na terenie portu lotniczego przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig zawarło z Deutsche Post Immobilien GmbH (zwanym dalej DPI) dwie umowy najmu, natomiast z przedsiębiorstwem Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (zwanym dalej DPBS) umowę ustanawiającą służebność gruntową. Wymienione przedsiębiorstwa należą do koncernu Deutsche Post World Net. Wynajmują one DHL nieruchomości na podstawie odrębnych umów.
- (18) Flughafen Leipzig zobowiązuje się do budowy rampy przeznaczonej wyłącznie na potrzeby DHL. Koszty inwestycji szacowane są na około [...] EUR. Flughafen Leipzig wynajmuje przedsiębiorstwu DPI rampę na następujących warunkach:
- a) DPI płaci odsetki od kosztów pozyskania gruntów oraz budowy rampy, a także koszty amortyzacji w wysokości [...] % kosztów budowy.

- b) Flughafen Leipzig zobowiązuje się do zaciągnięcia pożyczki na sfinansowanie budowy rampy. W tym celu władze portu lotniczego w Lipsku zapoznają się z ofertą finansową trzech instytucji bankowych, włączając w to ofertę Postbank (podmiotu należącego do koncernu Deutsche Post World Net), a następnie wybiorą najkorzystniejszą ofertę.
- c) Umowa zostaje zawarta na okres [...] lat. DPI może bez uzasadnienia wypowiedzieć umowę po upływie [...] lat lub w przypadku wycofania się przez DHL z umowy ramowej. W przypadku wypowiedzenia umowy w ciągu pierwszych [...] lat obowiązywania, DPI jest zobowiązane do uiszczenia czynszu za okres [...] lat, po potrąceniu już dokonanych płatności z tytułu najmu.
- (19) Druga umowa najmu dotyczy dodatkowych obszarów przeznaczonych na obsługę naziemną, wynajętych przez Flughafen Leipzig przedsiębiorstwu DPI na warunkach identycznych, jak w przedmiotowej umowie. Koszty inwestycji szacowane są na około [...] EUR.
- (20) Umowa ustanawiająca służebność gruntową dotyczy gruntów, na których zostaną wzniesione budynki DHL. Flughafen Leipzig ustanawia na rzecz DPI służebność gruntową na następujących warunkach:
- a) DPI uiszcza czynsz za służebność gruntową w wysokości [...] EUR za [...] m², tj. około [...] EUR za m²;
- b) wysokość tego czynszu pozostaje stała do [...]; po tym okresie zostanie zmieniona o [...] % aktualnego wskaźnika cen konsumpcyjnych.
- (21) Zarówno umowa najmu rampy, jak i umowa ustanawiająca służebność gruntową przewidują możliwość najmu przez DHL do [...] również innych gruntów. Prawo do skorzystania z tej możliwości obowiązuje do [...] [...]. Po upływie tego okresu DHL jest zobowiązane do wniesienia opłaty za prawo do skorzystania z ww. możliwości w wysokości [...] EUR za m². Wysokość opłaty z tego tytułu wynosi nie więcej niż [...].
- (22) Obie umowy zawierają klauzulę, zgodnie z którą grunty — niezależnie od faktu, czy DHL skorzysta z zagwarantowanej w umowie możliwości, czy też nie — nie mogą być wynajmowane konkurentom, rynkowym DHL. W klauzuli wyraźnie wymieniono przedsiębiorstwa [...] oraz [...].

2.2.3. Poręczenie

- (23) Poręczenie zapewnia, że w okresie obowiązywania umowy ramowej port lotniczy w Lipsku będzie dysponować wystarczającą ilością środków finansowych, a ponadto zobowiązuje kraj związkowy Saksonia do zabezpieczenia roszczeń odszkodowawczych w wysokości do [...] EUR, na wypadek niemożności wykorzystania przez DHL portu lotniczego zgodnie z planem. W odróżnieniu od umowy ramowej, w której Flughafen Leipzig oraz MFAG udzielają DHL nieograniczonej gwarancji, w ramach tego poręczenia DHL może zażądać od kraju związkowego Saksonia odszkodowania jedynie w wysokości nie wyższej niż [...] EUR. Roszczeń odszkodowawczych przekraczających kwotę [...] EUR dochodzić można jedynie od Flughafen Leipzig oraz MFAG. Poręczenie nie ma mocy prawnej do momentu zatwierdzenia go przez Komisję.

2.3. Pierwsza ocena Komisji

2.3.1. Istnienie pomocy państwa

2.3.1.1. Wkład kapitałowy

(24) Odnosząc się do kosztów budowy nowego pasa południowego, Komisja początkowo wyrażała opinię, że dochody z inwestycji w budowę nowego pasa startowego, jakie osiągnie Flughafen Leipzig, powinny być wystarczające do pokrycia (co najmniej) kosztów przyrostowych i zapewnienie odpowiedniego wkładu w koszty stałe istniejącej infrastruktury. W oparciu o biznesplan przedłożony przez Niemcy Komisja doszła jednak do tymczasowego wniosku, że oczekiwany wzrost dochodów z eksploatacji nowego pasa południowego nie pokryje kosztów przyrostowych, w związku z czym przedmiotowa inwestycja stanowi pomoc państwa.

2.3.1.2. Umowa ramowa

(25) W decyzji o wszczęciu postępowania ustalono, że DHL uzyskałoby pomoc państwa w przypadku, gdyby przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig zaoferowało mu bardziej korzystne warunki umowy niż przedsiębiorstwo prywatne. Prywatny operator portu lotniczego oczekiwałby w takim przypadku, że dochody z inwestycji w budowę nowego pasa startowego będą wystarczające do pokrycia (co najmniej) kosztów przyrostowych, a także zapewnią odpowiedni wkład w koszty stałe istniejącej infrastruktury oraz odpowiednią stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, odpowiadającą ryzyku przyjętemu w umowie ramowej.

(26) W decyzji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że oczekiwany wzrost dochodów z tytułu eksploatacji nowego pasa południowego nie pokryje nawet kosztów przyrostowych, a w 2006 r. doprowadzi do strat w przepływie środków w wysokości około [...] EUR (zob. motyw 70 decyzji o wszczęciu postępowania). W związku z tym Flughafen Leipzig nie byłoby w stanie sfinansować z własnych dochodów ryzyka, jakie przedsiębiorstwo to przyjęło na siebie w ramach umowy ramowej.

(27) W decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono zatem poważną wątpliwość, czy prywatne przedsiębiorstwo:

a) zgodziłoby się na opłaty lotniskowe oraz umowę najmu, z których nie byłoby w stanie pokryć nawet kosztów przyrostowych pasa południowego;

b) podjęłoby w ramach umowy ramowej zobowiązania obniżające oczekiwaną rentowność operacji w portach lotniczych;

c) zawarłoby umowy najmu, które nie wydają się zgodne z lokalnymi uwarunkowaniami rynkowymi i które ograniczają możliwości w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej.

2.3.1.3. Poręczenie

(28) Jeżeli chodzi o poręczenie, w decyzji Komisji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że warunki komunikatu Komisji o zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwowej w formie gwarancji⁽⁵⁾ (zwanego dalej „komunikatem w sprawie gwarancji”), w którym określono, w jakich okolicznościach gwarancja nie stanowi pomocy państwa, nie zostały spełnione. Istnieje m.in. wymóg, aby podmioty mogły uzyskać gwarancję bez interwencji państwa na rynku finansowym oraz aby za udzielenie gwarancji wniesiono rynkową opłatę. Zasada ta obowiązuje także po opublikowaniu nowego obwieszczenia Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji⁽⁶⁾ z roku 2008, które weszło w życie z dniem 20 czerwca 2008 r. i w którym ponownie zawarto wspomniane warunki.

(29) W przedmiotowej sprawie żaden z tych warunków nie został spełniony. Jak wynika z informacji przedstawionych przez Niemcy, Flughafen Leipzig bezskutecznie zabiegało u prywatnych instytucji finansowych o zabezpieczenie ryzyka, które zostało ostatecznie uwzględnione w poręczeniu⁽⁷⁾. Z informacji tych wynika ponadto, że ani przedsiębiorstwo DHL, ani też port lotniczy nie zostały zobowiązane do wniesienia opłaty rynkowej lub też innej należności z tytułu przejścia ryzyka przez kraj związkowy Saksonia.

2.3.2. Zgodność pomocy państwa ze wspólnym rynkiem

2.3.2.1. Zgodność wkładu kapitałowego ze wspólnym rynkiem

(30) Komisja stwierdziła początkowo, że inwestycja kraju związkowego Saksonia, obejmująca przekazanie na rzecz Flughafen Leipzig wkładu kapitałowego przeznaczonego na budowę nowego pasa południowego, stanowi pomoc państwa. Jak wynika z komunikatu Komisji pt. Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych⁽⁸⁾ (zwane dalej „wytycznymi z 2005 r.”), zgodność przedmiotowej pomocy należy zweryfikować na podstawie art. 87 ust. 3 Traktatu WE oraz praktyki decyzyjnej Komisji.

2.3.2.2. Zgodność pomocy dla DHL ze wspólnym rynkiem

(31) Komisja zwróciła uwagę na fakt, że wydała już jedną decyzję w sprawie udzielenia pomocy dla inwestycji DHL w nowe europejskie centrum logistyczne na terenie portu lotniczego w Lipsku (N 608/03). Komisja zatwierdziła w dniu 20 kwietnia 2004 r. maksymalną intensywność pomocy regionalnej dla tej inwestycji w wysokości 28 % zgodnie z wielosektorowymi ramami pomocy regionalnej na rzecz dużych projektów inwestycyjnych z 1998 r., w związku z czym kraj związkowy Saksonia przyznał DHL pomoc w wysokości 70,8 mln EUR.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, s. 7, pkt 4.2.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10.

⁽⁷⁾ Pismo Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 7.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

(32) Ponieważ Komisja zatwierdziła już maksymalną intensywność pomocy regionalnej w wysokości 28 %, wszystkie inne formy pomocy państwa, które mogą zostać przyznane DHL na mocy poręczenia lub umowy ramowej nie mogą zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem.

3. STANOWISKO NIEMIEC

3.1. Pomoc dla portu lotniczego w związku z rozbudową infrastruktury

3.1.1. Kontekst rozbudowy portu lotniczego w Lipsku

(33) Niemcy poinformowały, że port lotniczy w Lipsku służył pierwotnie jako lotnisko wojskowe, wyposażone w jeden pas startowy, znajdujący się w miejscu dzisiejszego pasa północnego. W 1960 r. jako drugi pas startowy dobudowano pas południowy. Pas ten wraz z pasem północnym utworzył literę V. System pasów ułożonych w literę V został skonstruowany ze względu na wojskową strukturę przestrzeni powietrznej NRD. Położenie obu pasów nie było zgodne ani z wymogami ekologicznymi, ani też meteorologicznymi. System ten nie zapewniał korzystnych warunków startu i lądowania, a drogi powietrzne przebiegały nad gęsto zaludnionymi terenami północnego Lipska i południowego Halle.

(34) Około 1980 r. na pasie południowym pojawiły się pierwsze uszkodzenia, które negatywnie wpływały na realizację operacji lotniczych. W celu usunięcia tych defektów pas pokryto nową nawierzchnią betonową. Na początku lat 90. stało się oczywiste, że zabiegi te nie były wystarczające — pęknięcia w nowej warstwie nawierzchni doprowadziły do powstania obszernej wykruszeń na krawędziach pasa oraz znacznych przemieszczeń wzdłużnych na krańcach obu pasów. Powstałe w ten sposób wypiętrzenia stanowiły poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów i wymagały nieproporcjonalnie wysokich nakładów na utrzymanie pasów startowych.

(35) Po zjednoczeniu Niemiec opracowano generalny plan rozbudowy portu lotniczego w Lipsku i przekształcenia w lotnisko cywilne. Plan ten przewidywał utworzenie systemu opartego o dwa pasy startowe. W 1994 r. przy udziale Federalnego Ministerstwa Transportu, kraju związkowego Saksonia oraz kraju związkowego Saksonia-Anhalt utworzono zespół ekspertów, który miał nadzorować rozbudowę infrastruktury lotniska. Zespół miał przede wszystkim zbadać, czy istniejący pas południowy powinien zostać odnowiony przed budową nowego pasa północnego.

(36) Decyzja o budowie systemu pasów równoległych zapadła w 1997 r. Pierwszy krok, jakim była budowa nowego pasa północnego, został wykonany bezzwłocznie. Podjęto wówczas środki, których celem było umożliwienie realizacji operacji lotniczych na dwóch pasach; środki te dotyczyły na przykład wzajemnego dopasowania pasów do kołowania oraz dostosowania wysokości pasa północnego. Ostatnim etapem realizacji długoterminowego programu rozbudowy lotniska było rozpoczęcie w 2002 r. prac nad szczegółowymi planami budowy nowego pasa południowego. Pas południowy miał zostać odnowiony, a jego położenie miało zmienić się o 20°.

(37) Ostateczna decyzja w sprawie specyfikacji dla renowacji pasa południowego została wydana w dniu 4 listopada 2004 r. Decyzja ta była konsekwencją długiej, sformalizowanej i złożonej procedury planowania. W tym momencie trwały już prace przygotowawcze budowy, np. wstępne badania archeologiczne podłoża, prace nad zmianą przebiegu pasa, a także wykup dodatkowych gruntów.

(38) Rozbudowa lotniska jest zgodna z planem rozwoju kraju związkowego Saksonia z grudnia 2003 r. Jednym z wyraźnie określonych celów w treści przedmiotowego planu jest bowiem optymalizacja systemu pasów startowych i lądowisk. Zastosowanie środków dostosowawczych jest niezbędne w szczególności w odniesieniu do długości oraz przebiegu pasa południowego, a także w odniesieniu do urządzeń do obsługi naziemnej frachtu.

(39) Niemcy utrzymują, że jeszcze przed podjęciem powyższych decyzji obserwowano rosnące zainteresowanie znanych przedsiębiorstw branży lotniczej portem lotniczym w Lipsku jako atrakcyjnym miejscem dla inwestycji; nowy pas południowy zostałby zatem zbudowany także wówczas, gdyby DHL nie przeniosło swojego centrum logistycznego do Lipska. Także fakt, że umowa ramowa pomiędzy DHL oraz Flughafen Leipzig została zawarta dopiero w dniu 21 września 2005 r. dowodzi, że decyzja o budowie nowego pasa została podjęta niezależnie od planów DHL.

3.1.2. Istnienie pomocy

(40) Niemcy nie zgadzają się ze stwierdzeniem Komisji, że przepisy o pomocy państwa stosuje się zarówno w odniesieniu do eksploatacji, jak i do budowy infrastruktury regionalnych portów lotniczych. Zdaniem Niemiec inwestycja w infrastrukturę nie stanowi działalności gospodarczej, ale jest środkiem polityki gospodarczej i regionalnej. W związku z tym nie można uznać portów lotniczych za „przedsiębiorstwa” w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Powyższy wniosek ma szczególne znaczenie dla lotnisk regionalnych, które podjęły wysiłek mający na celu uzyskanie takiego natężenia ruchu pasażerskiego, które umożliwi tym podmiotom prowadzenie rentownej działalności.

(41) Niemcy podważają opinię Komisji także w zakresie wykładni wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (⁹), przytaczając przy tym trzy argumenty: Po pierwsze, z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich nie wynika, że art. 87 Traktatu WE w należy interpretować w świetle art. 82 Traktatu WE. Po drugie, wyrok nie dotyczył — jak w przypadku portu lotniczego Lipsk/Halle — budowy ogólnie dostępnej infrastruktury, lecz eksploatacji lotniska. Po trzecie, przedmiotowa decyzja dotyczy dużego lotniska międzynarodowego, którego sytuacja gospodarcza różni się znacznie od uwarunkowań, w jakich funkcjonuje lotnisko regionalne. Powszechnie wiadomo, że w przypadku finansowania infrastruktury lotnisk regionalnych środki prywatne nie stanowią realnej alternatywy dla finansowania ze środków publicznych.

(⁹) Wyrok Sądu Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98, Rec. 2000, s. II-3929; utrzymany w mocy w postępowaniu odwoławczym wyrokiem Trybunału z dnia 24 października 2002 r., C-82/2001, Rec. 2002, s. I-9297.

- (42) Niemcy twierdzą, że budowa pasa południowego nie powinna być oceniana w świetle wytycznych z 2005 r., zgodnie z którymi działalność operatorów portów lotniczych objęta jest przepisami o pomocy państwa, lecz inwestycja ta podlega raczej ocenie zgodnie z wytycznymi Komisji odnośnie do stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 porozumienia EOG w odniesieniu do pomocy państwa w sektorze lotnictwa⁽¹⁰⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi z 1994 r.”), w których stwierdza się co następuje: „Realizacja projektów infrastruktury (portów lotniczych [...]) stanowi działanie w ramach ogólnej polityki gospodarczej, do kontroli którego Komisja nie jest uprawniona na mocy postanowień Traktatu dotyczących pomocy państwa”. Niemcy twierdzą, że stosowanie w niniejszej sprawie wytycznych z 2005 r. naruszałoby zasadę niedziałania prawa wstecz, a motyw 85 wytycznych z 2005 r. potwierdza, że dokument ten stosuje się dopiero od daty jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym* (9 grudnia 2005 r.). Ponieważ decyzja o finansowaniu budowy infrastruktury została podjęta przed tą datą, obowiązują poprzednie wytyczne.
- (43) Ponadto negatywna decyzja Komisji naruszałaby zdaniem Niemiec zasadę uzasadnionych oczekiwań. Racjonalnie działający operator portu lotniczego nie oczekiwałby, że finansowanie infrastruktury regionalnego portu lotniczego ze środków publicznych zostanie poddane ocenie na podstawie przepisów o pomocy państwa. Ocena taka została po raz pierwszy podjęta na mocy decyzji Komisji w sprawie niemieckich lotnisk regionalnych oraz portu lotniczego w Antwerpii⁽¹¹⁾ z 2005 r., które zostały wydane już po podjęciu decyzji o budowie nowego pasa południowego w porcie lotniczym w Lipsku.
- (44) Ponadto Komisja w decyzji w sprawie *Flughafen Berlin Schönefeld*⁽¹²⁾ (C 27/07) uznała, że wyrok w sprawie *Aéroports de Paris* dotyczy jedynie eksploatacji dużego lotniska międzynarodowego. W decyzji w sprawie *Flughafen Berlin-Schönefeld* sama Komisja zaznaczyła wyraźnie, że wytyczne z 2005 r. rozszerzają zakres zastosowania tego podejścia na wszystkie typy portów lotniczych. Rozszerzenie zakresu stosowania przepisów o pomocy państwa nie opiera się zatem na orzecznictwie, lecz na umotywowanej politycznie decyzji Komisji z 2005 r., która w związku z tym nie może być stosowana z mocą wsteczną.
- (45) Podsumowując, Niemcy wykazują, jakoby nie istniał żaden beneficjent pomocy państwa, jeśli państwo przekazałoby kompetencje do eksploatacji infrastruktury organowi, którego jedynym zadaniem byłoby zarządzanie taką infrastrukturą.
- (46) W przypadku gdyby Komisja nie podzieliła tej argumentacji, Niemcy wskazują na fakt, że zgodnie z wytycznymi z 2005 r. finansowanie działań wchodzących zwykle w zakres kompetencji państwa, w ramach jego prerogatyw władzy publicznej, nie podlega przepisom o pomocy państwa. Zasada ta dotyczy takich dziedzin jak: bezpieczeństwo, zarządzanie ruchem lotniczym, policja, służby celne, lotnictwo etc. (zob. sekcja 3.1.4).
- (47) Zgodnie z nową polityką Komisji w zakresie pomocy państwa operatorem portu lotniczego i jednocześnie beneficjentem pomocy może być przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Jednocześnie jednak uznaje się operatora portu lotniczego za „właściciela infrastruktury”, który na mocy umowy ramowej przyznaje pomoc DHL. Zdaniem Niemiec te dwie funkcje wzajemnie się wykluczają.
- ### 3.1.3. Zastosowanie zasady prywatnego inwestora
- (48) Niemcy twierdzą, że w niniejszej sprawie stosuje się wyłączenie ustanowione na mocy wytycznych z 1994 r., wskutek czego nie istnieją przesłanki do oceny sprawy zgodnie z zasadą prywatnego inwestora. W przypadku gdyby Komisja była innego zdania, Niemcy rozpoczynają badanie trzech scenariuszy na zgodność z zasadą prywatnego inwestora:
- 1) status quo;
 - 2) rozbudowa z założeniem, że DHL nie zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku; oraz
 - 3) rozbudowa z założeniem, że DHL zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku.
- (49) W trakcie badania należy zatem uwzględnić stan prawny obowiązujący w dniu 9 grudnia 2005 r., kiedy to weszły w życie wytyczne z 2005 r., a nie decyzję Rady Nadzorczej z dnia 4 listopada 2004 r. Należy zatem zadać pytanie, czy prywatny inwestor, świadomy informacji opublikowanych w dniu 9 grudnia 2005 r., podtrzymałby decyzję o budowie drugiego pasa startowego czy też utrzymałby status quo.
- (50) Kalkulacje Niemiec przedstawione w motywach 55 i 56 opierają się na wycenieniach sporządzonych przez Komisję w momencie wszczęcia postępowania, a także na zdyskontowanej wartości przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy (2042 r.). W wycenieniach tych uwzględniono różnicę pomiędzy inwestycjami poczynionymi przed dniem 9 grudnia 2005 r. i po tej dacie.
- (51) *Status quo*: użytkowanie jednego pasa startowego jest uzależnione od operacji lotniczych realizowanych na drugim pasie, co pociąga za sobą następujące konsekwencje: przykładowo dla pasa południowego obowiązuje ograniczenie wagi do 30 t, maksymalna liczba operacji lotniczych na godzinę wynosi zatem 38–42 (około 30 000 operacji lotniczych rocznie), przy jedynie 60 miejscach postoju samolotów.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5.

⁽¹¹⁾ Decyzja z dnia 19 stycznia 2005 r., N 644i/02 — niemieckie lotniska regionalne, Dz.U. C 126 z 25.5.2005, s. 12; decyzja z dnia 20 kwietnia 2005 r., N 355/04 — port lotniczy w Antwerpii, Dz.U. C 176 z 16.6.2005, s. 11.

⁽¹²⁾ Decyzja z dnia 10 lipca 2007, C 27/07 — Flughafen Berlin-Schönefeld.

(52) *Rozbudowa z założeniem, że DHL nie zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku:* Niemcy twierdzą, że nawet gdyby przedsiębiorstwo DHL nie podjęło decyzji o lokalizacji sortowni na terenie portu lotniczego w Lipsku, to lotnisko i tak musiałoby zwiększyć swoją przepustowość, aby poradzić sobie ze zwiększonym tonażem ładunków lotniczych oraz obsłużyć większą liczbę nocnych lotów, wynikającą ze spodziewanych ograniczeń w tym zakresie w porcie lotniczym we Frankfurcie nad Menem. Szacuje się, że do 2012 r. tonaż ładunków lotniczych wzrośnie o 300 000 t. Odpowiada to jednej czwartej łącznego tonażu ładunków obsługiwanych w porcie lotniczym we Frankfurcie nad Menem, przy czym nie uwzględnia się w tym przypadku przesyłek przewożonych w lukach maszyn pasażerskich (w odniesieniu do których nie stosuje się przepisów dotyczących ograniczeń w lotach nocnych). Ze względu na ograniczenia przepustowości innych portów lotniczych, należy spodziewać się, że w latach 2013–2018 port lotniczy w Lipsku będzie musiał obsłużyć dodatkowo 100 000 t ładunków lotniczych w ciągu roku. Natomiast po 2019 r. dynamika wzrostu tonażu ładunków lotniczych będzie mniejsza i wyniesie prawdopodobnie ok. 3 % w skali roku. Powyższe obliczenia to ostrożne szacunki, sporządzone na podstawie ekspertyzy Prog-TransAG⁽¹³⁾. Zgodnie z tą ekspertyzą dynamika wzrostu na rynku przesyłek ekspresowych będzie kształtować się na poziomie 8–10 % w skali roku.

(53) *Rozbudowa z założeniem, że DHL zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku:* w przypadku realizacji scenariusza rozbudowy we współpracy z DHL uwzględnia się w szczególności konsekwencje zmiany lokalizacji podmiotu obsługującego centrum dystrybucyjne przesyłek ekspresowych na teren portu lotniczego w Lipsku, począwszy od 2008 r. Powyższy scenariusz należy określać jako ostrożny, ponieważ realistyczny scenariusz pośredni przekłada się na znacznie lepsze wyniki. Różnice między poszczególnymi scenariuszami rozbudowy widoczne są przede wszystkim na etapie początkowym. Podpisanie umowy z DHL spowoduje znacznie bardziej dynamiczny wzrost obrotów portu lotniczego.

(54) Wszystkie scenariusze zakładają takie same nakłady na rozbudowę pasa południowego, niezależnie od decyzji DHL i związanego z nią wcześniejszego wzrostu obrotów. Różnica dotyczy jedynie inwestycji dodatkowych w budowę rampy do przeładunku przesyłek lotniczych, których realizacja w ramach scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL” nie jest przewidziana przed 2012 r. Inwestycje te będą realizowane w zależności od konkretnych potrzeb w zakresie przepustowości.

(55) Celem dokonania porównania wysokości przepływów pieniężnych z różnych okresów, Niemcy uwzględnili w obliczeniach stosowaną stopę dyskontową w wysokości 6,5 % (nominalna stopa dyskontowa 7 % naliczona po uwzględnieniu stopy inflacji). Wysokość stopy dyskontowej została ustalona zgodnie z modelem wyceny aktywów kapitałowych (*Capital Asset Pricing Model*, zwanym dalej „CAPM”). Model ten opiera się na następujących założeniach:

- na koniec 2005 r. zysk z inwestycji bezpiecznych w niemieckie papiery dłużne wyniósł 3,75 %;
- premia za ryzyko rynkowe (niższego narzutu kapitałowego lub wariacji dochodów w portfolio rynku

ogólnego) została ustalona przez odpowiednie źródła⁽¹⁴⁾ na około 5 %;

- związek pomiędzy ryzykiem rynkowym a ryzykiem określonej inwestycji określa się jako „beta” („ β ”). W oparciu o raport PricewaterhouseCoopers Niemcy przyjmują, że czynnik beta dla lotnisk regionalnych wynosi 0,65;
- w kalkulacjach uwzględniono stopę inflacji w wysokości około 0,5 %⁽¹⁵⁾.

Tabela 1

Porównanie scenariuszy „Status quo”, „Rozbudowa bez udziału DHL” oraz „Rozbudowa przy udziale DHL”

(w tysiącach EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3 – 1)	(3 – 2)
	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL	Różnica	Różnica
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zdyskontowana wartość przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Niemcy twierdzą, że scenariusz „status quo” należy skorygować w taki sposób, aby można było uwzględnić zobowiązanie do zakupu oraz zobowiązania likwidacyjne. Port lotniczy podjął zobowiązania w łącznej wysokości 108,3 mln EUR, należne także w przypadku wstrzymania budowy. Ponadto powrót do „status quo” wymagałby podjęcia działań rozbiórkowych, których koszt szacuje się na 100 mln EUR.

Tabela 2

Porównanie scenariuszy „Status quo” i „Rozbudowa przy udziale DHL” z uwzględnieniem zobowiązania do zakupu oraz zobowiązań likwidacyjnych

(w tysiącach EUR)

	(1)	(2)	(2 – 1)
	Status quo	Rozbudowa przy udziale DHL	Różnica
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji w latach 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Zdyskontowana wartość przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy	[...]	[...]	[...]
Zobowiązanie zakupu	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania likwidacyjne	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]

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

⁽¹⁵⁾ Metoda amortyzacji (realna stopa dyskontowa) = [zysk bezpieczny + (stawka za ryzyko rynkowe × β)] — stopa inflacji.

⁽¹³⁾ Opinia zamówiona przez właściwe organy Niemiec w ramach procedury zatwierdzania budowy pasa południowego.

- (57) W piśmie z dnia 9 kwietnia 2008 r. Niemcy poinformowały Komisję, że w wyliczeniach podjętych w związku z zasadą prywatnego inwestora ujęto koszty inwestycji oraz realizacji środków bezpieczeństwa, które wchodzą w zakres zadań dotyczących bezpieczeństwa i porządku publicznego. W związku z tym powyższe koszty nie są, zdaniem Niemiec, objęte przepisami w zakresie kontroli pomocy państwa. Przedmiotowe koszty nie mogą być zatem uwzględnione w przedstawionym obliczeniu.

Tabela 3

Porównanie scenariuszy „Status quo”, „Rozbudowa bez udziału DHL” oraz „Rozbudowa przy udziale DHL” po odliczeniu kosztów inwestycji i realizacji związanych z podjęciem środków bezpieczeństwa

(w tysiącach EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji w latach 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Zdyskontowana wartość przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]

3.1.4. Działalność niekomercyjna

- (58) Niemcy podtrzymują wprawdzie swoją opinię, że finansowanie rozbudowy pasa południowego portu lotniczego w Lipsku jest elementem polityki gospodarczej, która jako całość nie podlega przepisom w zakresie kontroli pomocy państwa, lecz jednocześnie przekazały Komisji informacje o inwestycjach zrealizowanych w ramach kontrolowanego działania. W opinii Niemiec przedmiotowe inwestycje dotyczą takich dziedzin jak: bezpieczeństwo, zarządzanie ruchem lotniczym, policja, służba celna, lotnictwo etc. (zob. tabela poniżej). Inwestycje te zostały opisane w motywach 58–69.

Tabela 4

Inwestycje w środki bezpieczeństwa w latach 2006–2042 w euro (wartość nominalna)

(EUR)

Łączna kwota inwestycji w środki bezpieczeństwa w latach 2006–2042	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
Bezpieczeństwo publiczne		[...]	[...]
Ogrodzenie	—	[...]	[...]
Ulica przylegająca do ogrodzenia	—	[...]	[...]
Punkt kontrolny 2	—	[...]	[...]
Punkt kontrolny 4	—	[...]	[...]

(EUR)

Łączna kwota inwestycji w środki bezpieczeństwa w latach 2006–2042	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
Punkt kontrolny 1	[...]	[...]	[...]
System kontroli bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]
System kontroli dostępu do sektora południowego	—	[...]	[...]
Zintegrowane centrum kontroli	[...]	[...]	[...]
Wyposażenie zintegrowanego centrum kontroli	[...]	[...]	[...]
Monitoring sektora południowego	—	[...]	[...]
Pomieszczenie granicznej kontroli weterynaryjnej	—	[...]	[...]
Środki przeciwpożarowe		[...]	[...]
Tymczasowa jednostka straży pożarnej sektora południowego	—	[...]	[...]
Sprzęt przeciwpożarowy i ratowniczy	[...]	[...]	[...]
Bezpieczeństwo eksploatacji		[...]	[...]
Bezprzewodowe źródła energii (USV) rampa 4/5	—	[...]	[...]
Bezprzewodowe źródła energii (USV) sektory południowy i zachodni	—	[...]	[...]
Bezprzewodowe źródła energii (USV) sektory południowy i wschodni	—	[...]	[...]
Stacja elektroenergetyczna	—	[...]	[...]
Kabel wysokiego i niskiego napięcia dla niemieckiej służby meteorologicznej Deutscher Wetterdienst (DWS)	—	[...]	[...]
Kabel wysokiego i niskiego napięcia dla zarządu ruchu lotniczego Deutsche Flugsicherung (DFS)	—	[...]	[...]
Oświetlenie		[...]	[...]
Oświetlenie pasa południowego	—	[...]	[...]
Oświetlenie nowej rampy	—	[...]	[...]
Łącznie	[...]	[...]	[...]

(59) Oprócz inwestycji w przedmiotowych dziedzinach Niemcy zwracają także uwagę na bieżące koszty eksploatacji (materiałowe i osobowe). W związku z tym wskazuje się na wytyczne z 2005 r., zgodnie z którymi „działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w ramach jego prerogatyw władzy publicznej” z reguły nie podlegają zastosowaniu wytycznych (zob. motywy 33 i 54 wytycznych). Niemcy dokonały zatem potrącenia dochodów uzyskanych z tytułu z opłat za zapewnienie bezpieczeństwa zgodnie z § 8 ust. 3 niemieckiej ustawy o bezpieczeństwie lotów (*Luftverkehrsicherungsgesetz*, zwanej dalej „LuftSiG”). Opłaty te są pobierane na lotnisku jako koszty kontroli pasażerów.

Tabela 5

Koszty i dochody związane z bezpieczeństwem eksploatacji w latach 2006–2042 łącznie w euro (wartość nominalna)

(EUR)			
Koszty i dochody związane z bezpieczeństwem eksploatacji w latach 2006–2042 łącznie	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
1) Koszty materiałowe	[...]	[...]	[...]
2) Koszty osobowe	[...]	[...]	[...]
3) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]
4) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]
5) Suma wydatków na bezpieczeństwo 1)+2)+3)+4)	[...]	[...]	[...]
6) Opłaty za usługi związane z bezpieczeństwem	[...]	[...]	[...]
7) Łącznie 5)–6)	[...]	[...]	[...]

Bezpieczeństwo publiczne

(60) Urządzenia oraz środki bezpieczeństwa spełniają wymogi stawiane operatorom portów lotniczych zgodnie z przepisami krajowymi, tj. LuftSiG oraz ustawą o ruchu lotniczym (*Luftverkehrsgesetz* — LuftVG), a także zaleceniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) odnośnie do środków ochrony lotnictwa przy planowaniu, budowie oraz eksploatacji portów lotniczych.

(61) Aby uniemożliwić dostęp osób nieuprawnionych do obszarów lotniska objętych ochroną bezpieczeństwa, wszystkie osoby, pojazdy oraz towary są kierowane do punktów kontrolnych wyposażonych w bramki kontrolne, urządzenia rentgenowskie oraz ręczne wykrywacze metali. Za pomocą systemu ochrony i nadzoru reguluje się i monitoruje dostęp do obszarów lotniska objętych ochroną bezpieczeństwa. Centrum kontroli jest połączone z systemem alarmowym (tj. alarmem przeciwpożarowym i centrum technicznym etc.) oraz systemem kontroli dostępu (tj. systemem alarmowym uruchamianym na wypadek włamania i rabunku, systemem monitoringu etc.). Zmiana przebiegu nowego pasa południowego wymusiła budowę ogrodzenia zewnętrznego oraz dwóch dodatkowych punktów kontrolnych (punkty kontrolne 2 i 4).

(62) Operator portu lotniczego musi przedsięwziąć środki bezpieczeństwa, określone programem bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego⁽¹⁶⁾ oraz zgłosić je do zatwierdzenia organom właściwym w sprawach bezpieczeństwa lotniczego. Operator portu lotniczego jest zobowiązany zastosować środki przewidziane w zatwierdzonym programie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego portu lotniczego w Lipsku został zatwierdzony przez Departament Ruchu Lotniczego Ministerstwa Gospodarki i Pracy Kraju Związkowego Saksonia w dniu 25 października 2007 r. Aby wypełnić zobowiązania wynikające z przepisów LuftSiG, port lotniczy powołał własny departament bezpieczeństwa.

(63) Z uwagi na fakt, że port lotniczy dopuścił obrót towarami pochodzącymi z krajów trzecich w rozumieniu dyrektywy Rady 97/78/WE z dnia 18 grudnia 1997 r. regulującej organizację kontroli weterynaryjnej produktów wprowadzanych do Wspólnoty z państw trzecich⁽¹⁷⁾, na czas odprawy oraz ewentualnego składowania produktów pochodzenia zwierzęcego, lub pobytu zwierząt na terenie portu lotniczego, lotnisko musi być wyposażone w pomieszczenia granicznej kontroli weterynaryjnej.

Środki przeciwpożarowe

(64) Przepisy prawa zobowiązują port lotniczy do utrzymywania w stanie gotowości straży pożarnej oraz służb ratowniczych. Obecność jednostek pożarnej i służb ratowniczych stanowi jeden z warunków uzyskania koncesji. W celu spełnienia wymogów dotyczących straży pożarnej i służb ratowniczych, niezbędne było utworzenie odrębnej jednostki straży pożarnej dla pasa południowego. W ten sposób jednostki straży pożarnej⁽¹⁸⁾ znajdują się w zarówno w północnej, jak i południowej części portu lotniczego w Lipsku.

Bezpieczeństwo eksploatacji/dodatkowe systemy zaopatrzenia w energię elektryczną

(65) Port lotniczy musi również dysponować podwójnym systemem zapewnienia dostaw energii elektrycznej. Ze względu na zobowiązania regulacyjne odbywa się to wyłącznie przy wykorzystaniu bezprzestojowych źródeł energii. W tym celu w każdym z trzech systemów oświetleniowych pasa południowego zainstalowano dynamiczne agregaty typu diesel.

(66) Zgodnie z danymi przekazanymi przez Niemcy, w celu zapewnienia zaopatrzenia w energię elektryczną z uwzględnieniem rezerw energetycznych oraz zagwarantowania wydajności energetycznego systemu po przeniesieniu na teren portu lotniczego w Lipsku oddziałów innych przedsiębiorstw, konieczna była rozbudowa systemu energetycznego. W związku z tym podjęto decyzję o budowie stacji elektroenergetycznej, a wartość tej inwestycji oszacowano na kwotę 5 mln EUR.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1998, s. 9.

⁽¹⁸⁾ Jednostki straży pożarnej dysponują identycznym wyposażeniem technicznym; po 15 latach użytkowania inwestycje w nowe wyposażenie są niezbędne.

- (67) Port lotniczy zmuszony był również ponieść wydatki (na zakup kabla wysokiego i niskiego napięcia) związane z budową pasa południowego, co było konsekwencją obowiązków wynikających z przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego (§ 27 lit. d) LuftVG) oraz zobowiązań wobec niemieckiej służby meteorologicznej (Deutscher Wetterdienst) (§ 27 lit. f) LuftVG).

Oświetlenie nawigacyjne

- (68) Przepisy dotyczące oświetlenia nawigacyjnego określa załącznik 14 ICAO⁽¹⁹⁾. W Niemczech dokonano transpozycji tych przepisów na poziom krajowy poprzez *Wspólne zasady Federacji i krajów związkowych o oznakowaniu i oświetleniu lotnisk, które mogą obsługiwać ruch IFR*. Port lotniczy poniósł koszty instalacji oświetlenia nawigacyjnego na nowym pasie południowym.
- (69) Niemcy informują, że wobec planowanej budowy kolejnych ramp po 2010 r. niezbędne będzie również ich wyposażenie w odpowiednie systemy oświetleniowe. Należy również uwzględnić w tym kontekście koszty eksploatacji (zob. tabela 4).

3.1.5. Zgodność pomocy państwa ze wspólnym rynkiem

- (70) Jeśli Komisja doszłaby do wniosku, że w przypadku przedmiotowej inwestycji ma miejsce pomoc państwa, Niemcy chciałyby zwrócić uwagę na fakt, że w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽²⁰⁾ inwestycje te stanowią „pomoc istniejącą”. Zatem „pomoc, jaka została uznana za pomoc istniejącą, ponieważ można stwierdzić, że w czasie gdy została wprowadzona w życie nie stanowiła pomocy, a w okresie późniejszym stała się pomocą ze względu na rozwój wspólnego rynku”.
- (71) Ponadto Niemcy podnoszą, że modernizacja pasa południowego służy wspólnemu interesowi w rozumieniu art. 87 ust. 3 Traktatu WE. Na poparcie swojego punktu widzenia Niemcy przedstawiają następujące argumenty: w opinii Niemiec budowa nowego pasa południowego poprawi integrację krajowych i międzynarodowych systemów transportowych i przyniesie regionowi korzyści gospodarcze; przedsiębiorstwa międzynarodowe, wykorzystujące do dystrybucji swoich produktów przesyłki ekspresowe, mogą zdecydować się na lokalizację swoich oddziałów w regionie Lipsk/Halle. Lotnicze centrum logistyczne już przyciągnęło do regionu przedsiębiorstwa międzynarodowe, w których utworzono niezbędne w regionie nowe miejsca pracy. Lotnicze centrum dystrybucyjne przyczynia się również do tworzenia klimatu korzystnego dla przedsiębiorstw i inwestycji, co z kolei pozytywnie wpływa na poziom zatrudnienia. Opinia Niemiec opiera się na analizie autorstwa prof. dr Jüemanna, zgodnie z którą lokalizacja sortowni przesyłek lotniczych po ukończeniu budowy lotniska w 2008 r. zapewni w samych miastach Lipsk i Halle 3 500 bezpośrednich oraz ok. 7 000 pośrednich miejsc pracy. Większość z nowo utworzonych miejsc pracy powstanie w wyspecjalizowanych przedsiębiorstwach, które ze względu na obecność centrum dystrybucyjnego zlokalizują swoje oddziały w regionie.
- (72) Budowa nowego pasa południowego ma być także bardziej korzystna dla środowiska. Inwestycja ta ma mianowicie ograniczyć przeloty nad gęsto zaludnionymi

terenami na północy Lipska i południu Halle. Ta część Lipska, która położona jest w okolicy lotniska oraz centralnego punktu starego pasa południowego, jest w sposób szczególny narażona na hałas. Ze względu na różny przebieg ścieżek podejścia i zejścia obu pasów, nad tym właśnie obszarem poziom hałasu lotniczego jest najwyższy. Wyznaczenie nowego przebiegu pasa południowego przyczyniłoby się zatem również do minimalizacji zanieczyszczenia środowiska na terenie gęsto zaludnionych aglomeracji Lipska i Halle.

- (73) Ponadto przebieg starego pasa nie odpowiada najkorzystniejszym uwarunkowaniom meteorologicznym dla startów i lądowań. W ciągu całego roku, jak i w poszczególnych miesiącach, dominują tu wiatry południowo-zachodnie. Dlatego też pomiędzy kierunkiem starego pasa południowego a dominującym kierunkiem wiatru występuje różnica wynosząca ok. 20 stopni. Taki stan rzeczy może mieć negatywne skutki w przypadku występowania wiatrów bocznych. Nowy przebieg pasa startowego jest zgodny z wymogami meteorologicznymi oraz umożliwia w szczególności wykonywanie operacji lotniczych przy wykorzystaniu instrumentów zgodnie z kategorią CAT III, co do tej pory nie było możliwe. Odległość 2000 m pomiędzy pasami startowymi pozwala na wykonywanie na nich niezależnych operacji lotniczych.
- (74) Niemcy podkreślają, że wszystkie decyzje dotyczące planowania podejmowano z uwzględnieniem długotrwałego popytu, specyficznych zalet portu lotniczego oraz wzrostu znaczenia ruchu towarowego. Najważniejszą z tych zalet jest zezwolenie na realizację nieograniczonej liczby nocnych lotów na obu pasach startowych. Na wielu lotniskach europejskich wprowadzono bowiem znaczne ograniczenia dotyczące lotów nocnych. Środki te wpłynęły negatywnie na cały lotniczy ruch towarowy, a w szczególności na transport przesyłek ekspresowych. Działalność centrum logistycznego jest natomiast w praktyce możliwa jedynie wówczas, gdy na lotniskach nie obowiązują żadne ograniczenia dotyczące lotów nocnych.
- (75) Z reguły jednak porty lotnicze, na których nie obowiązują tego rodzaju ograniczenia, położone są w regionach słabiej zaludnionych, gdzie brakuje infrastruktury umożliwiającej realizację transportu lądowego. Port lotniczy w Lipsku ma natomiast tę zaletę, że dzięki połączeniom kolejowym i drogowym dysponuje doskonałą siecią transportową. W opublikowanym w 2001 r. regionalnym planie rozwoju zachodniej Saksonii przedstawiono konkretne przedsięwzięcia, mające na celu rozwój infrastruktury na obszarze tego kraju związkowego. Zgodnie z tym planem rozbudowa portu lotniczego powinna wzmocnić pozycję regionu jako części sieci transportowej w krajowym i międzynarodowym ruchu towarowym.

- (76) Port lotniczy znajduje się w miejscu, gdzie krzyżują się dwie autostrady federalne, łączące lotnisko w kierunkach północ-południe i wschód-zachód z najważniejszymi obszarami jego oddziaływania. Sieć drogową ma zostać uzupełniona poprzez budowę kolejnych głównych osi transportowych, których rozbudowa będzie przebiegała stosownie do postępów prac nad rozbudową portu lotniczego. Port lotniczy dysponuje także doskonałym połączeniem z siecią kolejową. Trasa pociągu ICE Erfurt-Halle/Lipsk, przebiegająca w pobliżu lotniska, ułatwia dostęp do portu, również dzięki połączeniu z pociągami Intercity oraz pociągami regionalnymi.

⁽¹⁹⁾ Załącznik do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

⁽²⁰⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

- (77) Z punktu widzenia Niemiec ta rzadka kombinacja korzystnych czynników jest tym cenniejsza, że inne niemieckie lotniska borykają się z problemem niskiej przepustowości i braków w zakresie infrastruktury. W związku z tym port lotniczy w Lipsku, w przeciwieństwie do innych niemieckich lotnisk, zdecydował się skupić swoje działania na niszowym rynku towarowych przewozów lotniczych.
- (78) Sektor przewozów lotniczych, a zwłaszcza branża przesyłek ekspresowych, odznacza się silną dynamiką wzrostu. Sytuacja ta skłoniła największych operatorów na rynku przesyłek ekspresowych do zwiększenia zakresu oferowanych usług w sytuacji, gdy przepustowość lotnisk w dalszym ciągu spada, a ograniczenia dotyczące nocnych lotów są stosowane coraz powszechniej.
- (79) Jeśli chodzi o obawy Komisji dotyczące rentowności modernizacji pasa południowego, Niemcy wskazują na decyzję w sprawie portu lotniczego w Antwerpii, w której to decyzji Komisja, rozważając tematykę lotnisk regionalnych, doszła do wniosku, że regionalne uwarunkowania mogą ograniczać porty lotnicze w uzyskiwaniu niezbędnych dochodów, tworzeniu odpowiedniej oferty usługowej lub zagwarantowaniu gospodarności w zarządzaniu lotniskiem. Aby ww. porty lotnicze mogły w interesie publicznym pełnić funkcję regionalnych punktów dostępu, niezbędne jest zastosowanie w pewnych okolicznościach wsparcia ze środków publicznych.
- (80) Z kolei funkcjonowanie nowoczesnego portu lotniczego uzależnione jest od posiadania dwóch niezależnych od siebie pasów startowych. Istnienie takiej infrastruktury ma jeszcze większe znaczenie dla centrum dystrybucyjnego oraz sortowni przesyłek ekspresowych. Bez drugiego pasa lądowego port lotniczy w Lipsku nie może pełnić roli lotniczego centrum dystrybucyjnego, ani skupić swojej działalności na niszowym rynku przesyłek ekspresowych, co opisano w motywie 71 i nast. Liczba przewożonych pasażerów nie ma zatem żadnego znaczenia w kontekście pytania o konieczność budowy systemu pasów równoległych.
- (81) Ze względu na przebieg starego pasa południowego nie było możliwe jednoczesne użytkowanie pasa południowego oraz nowego pasa północnego. Ponieważ ścieżki podejścia krzyżowały się w pobliżu lotniska, niemiecki zarząd ruchu lotniczego (Deutsche Flugsicherung), ustalając przebieg operacji lotniczych, musiał traktować oba pasy jako jeden. Ponadto złe warunki atmosferyczne lub wypadki mogły prowadzić do przerw w łańcuchu logistycznym. Dlatego właśnie budowa drugiego pasa równoległego jest niezbędna do zapewnienia nieprzerwanego funkcjonowania portu lotniczego i zainteresowania jego usługami operatorów przewozów towarowych. Opinię tę potwierdziły także właściwe organy podczas procedury zatwierdzenia planu budowy nowego pasa południowego. Władze zasięgnęły także opinii ekspertów w kwestii konieczności obrotu pasa południowego równoległego do pasa północnego. Zbadano również, czy korzystne jest ułożenie pasów startowych w literę V. Opinia wykazała, że nawet w przypadku przewozów pasażerskich przeciętne opóźnienia spowodowane ułożeniem pasów w literę V byłyby nieakceptowalne, a realizacja przewozów towarowych byłaby niemożliwa. Ponadto stwierdzono, że w przypadku sortowni przesyłek ekspresowych opóźnienia sumowałyby się, ponieważ czas przeładunku samolotów spóźnionych prowadziłby do opóźnień startów kolejnych samolotów. W konsekwencji właściwe funkcjonowanie łańcuchów logistycznych zostałoby zahamowane w miejscach przeładunku towarów. Dlatego też system pasów równoległych zwiększa elastyczność funkcjonowania portu lotniczego i czyni go bardziej atrakcyjnym dla potencjalnych użytkowników.
- (82) Organy właściwe w sprawach zagospodarowania przestrzennego, po rozważeniu wszelkich interesów publicznych, potwierdziły, że plany rozbudowy są ze wszech miar uzasadnione ekonomicznie, a szanse gospodarcze związane z realizacją inwestycji dalece przeważają nad ewentualnym ryzykiem. Organy właściwe w sprawach zagospodarowania przestrzennego stwierdziły ponadto, że zarówno z makro-, jak i z mikroekonomicznego punktu widzenia istnieje potrzeba stworzenia na terenie portu lotniczego infrastruktury na potrzeby sortowni przesyłek lotniczych. Ponadto zmiana przebiegu pasa południowego zmniejszy również ryzyko wystąpienia kolizji. Najwyższy Sąd Administracyjny (*Bundesverwaltungsgericht*) w orzeczeniu z dnia 9 listopada 2006 r. podzielił opinię organów właściwych w sprawach zagospodarowania przestrzennego, stwierdzając również, że przy tej ocenie nie popełniono żadnych błędów.
- (83) Niemcy podkreślają ponownie, że decyzja o budowie nowego pasa południowego została podjęta niezależnie od planów DHL o przeniesieniu swojego centrum dystrybucyjnego z Brukseli do Lipska oraz że koncepcja ta została ustalona jeszcze przed określeniem planów decyzyjnych przedsiębiorstwa DHL. DHL otrzymało jedynie możliwość użytkowania pasa południowego w ramach dwóch przydziałów czasu na start i lądowanie w ciągu nocy (odpowiednio do zagwarantowanego udziału czasu [10–25] % użytkowania pasa południowego), natomiast przez pozostałą część nocy oraz w ciągu dnia pas południowy pozostaje do dyspozycji wszystkich zainteresowanych.
- (84) W ocenie Niemiec środek ten nie wpływa zatem negatywnie na handel wewnątrzspółnotowy, ponieważ przepustowość europejskiego rynku lotniczych przewozów towarowych — zwłaszcza w branży przesyłek ekspresowych — jest obecnie w całej Europie bardzo ograniczona.

3.2. Pomoc dla DHL

3.2.1. Umowa ramowa

3.2.1.1. Zgodność gwarancji zawartych w umowie ramowej z rynkiem

- (85) W opinii Niemiec Flughafen Leipzig, podpisując umowę ramową, kierowało się zasadą prywatnego inwestora, ponieważ korzystny wpływ i zyski wynikające z umowy z DHL oraz zobowiązań Flughafen Leipzig w znacznej mierze przeważają nad ryzykiem. Pozostała część ryzyka dla Flughafen Leipzig, wynikająca ze zobowiązań w zakresie przepustowości i eksploatacji, jest natomiast bardzo niewielka.
- (86) Niemcy są zdania, że Flughafen Leipzig postąpiło jak inwestor prywatny, ponieważ decyzję o budowie pasa południowego podjęło w dniu 21 listopada 2004 r., a dopiero rok później, tj. w dniu 21 września 2005 r., zdecydowało się na podpisanie umowy ramowej. Tak więc decydującą kwestią pozostaje pytanie, czy port lotniczy spodziewa się uzyskać dzięki scenariuszowi „Rozbudowa przy udziale DHL” wyższe przepływy środków w 2005 r. niż miałyby to miejsce podczas realizacji scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL”. Ze względu na stopień zaawansowania prac we wrześniu 2005 r. wstrzymanie prac nad budową pasa południowego nie było brane pod uwagę jako alternatywa ekonomiczna.

- (87) W przeciwieństwie do wcześniejszych pism Niemcy wprowadziły do kalkulacji przepływów środków wartości końcowe, aby udokumentować podwyższoną rentowność pasa południowego. Kalkulacja wartości końcowej opiera się na linearnym wzroście wyników finansowych w latach 2038–2042 w warunkach średniego wzrostu przychodów w wysokości 3 %.
- (88) Wprowadzenie wartości końcowych wpływa w znacznym stopniu na rentowność scenariuszy biznesowych. Podczas gdy Niemcy szacują na lata 2006–2042 wartość zdyskontowanych przepływów środków na kwotę około [...] EUR w przypadku rozbudowy wraz DHL oraz na kwotę około [...] w przypadku rozbudowy bez DHL, zdyskontowane wartości końcowe (również w roku 2006 r.) wynoszą odpowiednio około [...] EUR i odpowiednio [...] EUR. Jak wynika z powyższych danych, wartości końcowe zwiększają rentowność scenariusza rozbudowy przy udziale DHL o blisko [...] EUR. Również scenariusz obejmujący rozbudowę bez udziału DHL, który pierwotnie oznaczał przedsięwzięcie nieopłacalne, staje się w tym kontekście wariantem korzystnym, przynoszącym dochody w wysokości około [...] EUR.
- (89) Biorąc za podstawę różnicę pomiędzy szacowanymi przepływami środków podczas realizacji obu scenariuszy, Niemcy dochodzą do wniosku, że scenariusz rozbudowy przy udziale DHL przyniesie w 2005 r. przepływy środków wyższe o około [...] EUR, niż w przypadku realizacji scenariusza rozbudowy bez udziału DHL ⁽²¹⁾.
- (90) Odnośnie do kalkulacji ryzyka Niemcy twierdzą, że ubezpieczenie od ryzyka jest powszechną praktyką handlową, a ryzyko mogłoby być w niniejszym przypadku pokryte z uzyskanych przepływów środków. Niemcy szacują ryzyko powstałe po podpisaniu umowy ramowej i wynikłe z ograniczenia nocnych lotów na około [...] EUR i wychodzą z założenia, że mogłoby ono zostać sfinansowane z dodatkowych przepływów środków uzyskanych dzięki współpracy z DHL ⁽²²⁾. Prywatny inwestor zaakceptowałby ryzyko wypłaty odszkodowania, ponieważ kwota [...] EUR pochodząca z przepływów środków w przypadku realizacji scenariusza rozbudowy przy udziale DHL pokryłaby ryzyko wypłaty odszkodowania w wysokości [...].
- (91) Oprócz kwestii dotyczącej zagrożenia wprowadzeniem zakazu nocnych lotów, Niemcy odniosły się również do stawki dyskontowej w wysokości 6,5 %, którą uznają za odpowiednią z uwagi na fakt, że kalkulacja przychodów nie uwzględnia inflacji, a ryzyko dla portu lotniczego jest niewielkie. Ocena ta opiera się na decyzji brytyjskiego organu regulacyjnego w sprawie opłat za użytkowanie lotniska w latach 2008–2013. Obliczenia te bazowały na

porównywalnych kosztach kapitału (realnych i przed opodatkowaniem) w wysokości 6,2 % oraz 6,7 %, odpowiednio dla portów lotniczych Heathrow i Gatwick.

(92) Ponadto Niemcy podkreślają, że przy ocenie proporcjonalności umowy ramowej uwzględniono także fakt, że DHL poprzez zainwestowanie 250 mln EUR w nowe europejskie centrum dystrybucyjne oraz długotrwałe związanie się z portem lotniczym w Lipsku również podejmuje znaczne ryzyko, a także że lotnisko w Lipsku otrzyma od DHL odszkodowanie, jeśli przedsiębiorstwo podejmie decyzję o zaprzestaniu działalności przed upływem 15 lat.

(93) Niemcy stwierdzają, że zawarcie umowy ramowej przyniesie większe korzyści gospodarcze niż brak takiej umowy, w związku z czym można uznać, że to prywatny inwestor zawarł umowę ramową z DHL. Wynika z tego, że umowa ramowa nie zawiera żadnych elementów pomocy państwa.

3.2.1.2. Zgodność umów najmu z rynkiem

(94) Niemcy wyjaśniają, że użytkowanie rampy wymaga podpisania odrębnej umowy najmu, ponieważ port lotniczy powinien pozostać właścicielem infrastruktury także w przypadku rozwiązania umowy z DHL, co jest związane z potrzebą zapewnienia dostępu do rampy dla wszystkich zainteresowanych podmiotów. Konieczność ta jest uwarunkowana zarówno względami technicznymi, jak i przepisami w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

(95) W odniesieniu do szczególnych postanowień zawartych w umowach najmu, które przyznają DHL prawo wyboru najemcy gruntów sąsiadujących z gruntami przyznanymi DHL i wykluczają jednoznacznie możliwość dzierżawy tych gruntów konkurentom rynkowym DHL, Niemcy twierdzą, że Flughafen Leipzig jest właścicielem licznych nieruchomości, które nie sąsiadują z gruntami przyznanymi DHL i mogą być wydzierżawione konkurentom DHL. Po drugie, Niemcy informują, że rezerwacja dla DHL działek sąsiednich odpowiada zasadzie ochrony interesów najemcy, która została ujęta w niemieckim prawie najmu ⁽²³⁾.

3.2.1.3. Zgodność opłat lotniskowych z rynkiem

(96) W opinii Niemiec port lotniczy postąpił jak prywatny inwestor, ponieważ opłaty lotniskowe uzgodnione z DHL odpowiadają warunkom rynkowym, a nawet należą do jednych z najwyższych, jakie DHL musi wnieść w związku z lokalizacją centrów dystrybucyjnych na terenie europejskich portów lotniczych (zob. motyw 115 i nast.). Niemcy dowodzą tym samym, że wysokość opłat lotniskowych uiszczanych przez DHL na rzecz portu lotniczego w Lipsku podważa twierdzenie o preferencyjnym traktowaniu.

⁽²¹⁾ Różnicę wykazano także w obliczeniach przedstawionych w załączniku. Kalkulacje wskazują, że różnica przepływu strumieni finansowych między użytkowaniem pasa południowego przy udziale i bez udziału DHL w 2005 r. wynosiła około [...] EUR (zob. wartości przepływów w kolumnach 4 i 5 w tabeli 1). Po dodaniu do tej kwoty różnicy między wartością resztową w obu scenariuszach i przeniesieniu sumy na 2006 r. przy założeniu stopy dyskontowej 6,5 %, otrzymuje się również [...] EUR.

⁽²²⁾ Niemcy wychodzą z założenia, że wysokość roszczeń odszkodowawczych będzie się obniżać w sposób linearny dzięki amortyzacji kosztów inwestycji DHL. Zakładając kwotę maksymalną w wysokości [...] EUR w roku [...] oznacza to np. [...] EUR w roku [...] oraz [...] EUR w roku [...]. Przy założeniu prawdopodobieństwa wprowadzenia zakazu nocnych lotów na 25 %, spodziewane ryzyko nominalne wynosi [...] EUR w roku [...], a jego wartość zdyskontowana [...] EUR. Jest to analiza sporządzona przez Niemcy na wypadek wystąpienia najbardziej niekorzystnego scenariusza, ponieważ zmiany prawa mogłyby znaleźć zastosowanie dopiero po 10–15 latach (pismo Niemiec z dnia 23 lipca 2007 r., s. 68–69).

⁽²³⁾ Zob. pismo z dnia 23 lipca 2007 r., przypis 68 zawierający obszerną listę mających zastosowanie wyroków i wyjaśnienie „klauzuli o ochronie konkurencji”.

3.2.1.4. Poręczenie

- (97) Niemcy wyjaśniają po pierwsze, że za udzielenie gwarancji kraj związkowy Saksonia uzyska zwrot w postaci dodatkowych zysków z powstałych inwestycji. Po drugie, Niemcy uznają poręczenie za powszechną praktykę handlową, ponieważ kraj związkowy Saksonia udzielił DHL gwarancji w wysokości [...] EUR w zamian za poręczenie wystawione przez Deutsche Post AG (tzn. spółkę-matkę DHL) w wysokości [...] EUR na zabezpieczenie ewentualnych roszczeń ze strony Flughafen Leipzig wobec DHL (np. DHL musiałoby uiścić umowne odszkodowanie w wysokości łącznych opłat za lądowanie za [...] lat, jeśli przedsiębiorstwo podjęłoby decyzję o opuszczeniu portu lotniczego w Lipsku w ciągu pierwszych [...] lat obowiązywania umowy ramowej).
- (98) Ponadto Niemcy wskazują na fakt, że poręczenie wymaga zatwierdzenia przez Komisję i nie weszło jeszcze w życie.

4. UWAGI STRON TRZECICH

4.1. DHL

4.1.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (99) W opinii DHL wątpliwości Komisji dotyczące konieczności budowy nowego pasa południowego stoją w bezpośredniej sprzeczności z opublikowanym przez nią w dniu 24 stycznia 2007 r. komunikatem skierowanym do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”⁽²⁴⁾, zgodnie z którym należy dążyć do zwiększenia istniejącej przepustowości tak, aby zminimalizować obciążenia europejskich lotnisk. DHL, na podstawie własnych doświadczeń związanych z poszukiwaniem odpowiedniej lokalizacji centrum dystrybucyjnego, potwierdza opinię Komisji, że sektor osiągnął górną granicę swoich możliwości w zakresie przepustowości.
- (100) Rozbudowa portu lotniczego w Lipsku w znacznym stopniu przyczynia się do rozwiązania kryzysu związanego z ograniczeniem przepustowości. Po tym, jak Komisja określiła sektor lotniczy jako „siłę napędową” wzrostu gospodarczego, a lotnicze przewozy towarowe jako „klucz” do rozwoju rynku wewnętrznego oraz handlu zagranicznego, staje się oczywiste, że zwiększenie przepustowości portu lotniczego w Lipsku leży w publicznym interesie państw członkowskich oraz całej Wspólnoty.
- (101) W ocenie DHL rozbudowa lub modernizacja obecnie istniejącego pasa startowego jest działaniem znacznie bardziej racjonalnym, niż budowa od podstaw nowego pasa. System pasów równoległych zapobiegnie powstawaniu opóźnień i kierowaniu ruchu na inne lotniska. Unikanie opóźnień stanowi natomiast dla towarowego ruchu lotniczego, a zwłaszcza dla sortowni przesyłek ekspresowych, znacznie większy problem, niż dla ruchu pasażerskiego.
- (102) DHL za największą korzyść przeniesienia działalności na teren portu lotniczego w Lipsku uznaje brak zakazu nocnych lotów, dobre połączenia drogowe i kolejowe

oraz dostępność lokalnej siły roboczej. Budowa pasa startowego stworzy ponadto konieczność przygotowania niezbędnej infrastruktury dla publicznych środków transportu, co z kolei będzie służyć interesom ogółu. Stwierdzenie to dotyczy w szczególności nowych krajów związkowych, ponieważ modernizacja zapóźnionej infrastruktury transportowej tych regionów należy niewątpliwie do zadań publicznych, realizowanych w interesie ogółu.

- (103) Złożona procedura zatwierdzania budowy pasa południowego wykazała, że zarówno z makro-, jak i z mikroekonomicznego punktu widzenia działania w tym zakresie są niezbędne. Dlatego też można wykluczyć tezę, jakoby pas południowy portu lotniczego w Lipsku został zaplanowany i zbudowany wyłącznie dla DHL. Przedsięwzięcie to zostało bowiem zrealizowane niezależnie od planów DHL, zarówno w odniesieniu do horyzontu czasowego, jak i w aspekcie merytorycznym.
- (104) DHL jest zdania, że Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania nie uwzględniła w wystarczającym stopniu szczególnych wymogów logistyki przesyłek ekspresowych. W przeciwieństwie do ruchu pasażerskiego, który tymczasowo może zostać przekierowany na inne lotniska, obsługa przesyłek ekspresowych wymaga utworzenia centrum dystrybucyjnego, a także wniesienia tak wysokich nakładów finansowych, że działania tego rodzaju mogą być opłacalne jedynie w przypadku utworzenia stałego oddziału na terenie portu lotniczego. Ekspresowe przewozy lotnicze są z przyczyn oczywistych realizowane w godzinach nocnych i w związku z tym zależą w ogromnym stopniu od stałych okienek czasowych, ustalonych dla lotów nocnych. Jednakże, jeśli Komisja uznaje podstawowe warunki działalności gospodarczej za traktowanie preferencyjne, to kwestionuje tym samym podstawy ekonomiczne funkcjonowania wszystkich podmiotów działających w sektorze przesyłek ekspresowych.
- (105) DHL uznałoby przeniesienie odpowiedzialności finansowej za budowę pasa południowego na DHL za niedopuszczalną dyskryminację na rynku przesyłek ekspresowych, ponieważ konkurenci przedsiębiorstwa wnieśliby jedynie standardowe opłaty za loty towarowe i nie zostaliby obciążeni kosztami budowy pasów startowych. Zdaniem DHL lotnisko, podpisując umowę, postąpiło jak prywatny inwestor, ponieważ opłaty za lądowanie oraz warunki określone w umowach najmu rampy, a także w umowie nadającej prawo do zabudowy, są zgodne z warunkami rynkowymi. Okres obowiązywania umowy oraz przewidziane rekompensaty są natomiast zrównoważone. Gwarancje przewidziane umową ramową są jak najbardziej uzasadnione, ponieważ uwzględniają ewentualne ryzyko i odpowiadają warunkom rynkowym. Poręczenie wymaga natomiast zatwierdzenia przez Komisję i nie weszło jeszcze w życie.

4.1.2. Pomoc dla DHL

- (106) W opinii DHL umowa ramowa nie zawiera żadnych elementów traktowania DHL na warunkach preferencyjnych, bowiem zawarto w niej jedynie powszechne na rynku warunki oraz ustalenia finansowe.

⁽²⁴⁾ COM(2006) 819 wersja ostateczna.

4.1.2.1. Zgodność gwarancji zawartych w umowie ramowej z rynkiem

- (107) DHL jest zdania, że ocena Komisji mająca na celu stwierdzenie, czy prywatny inwestor zaakceptowałby obowiązek rekompensaty przewidziany umową ramową, nie uwzględniła zupełnie odmiennych typów ryzyka gospodarczego, jakie ponoszą zainteresowane strony.
- (108) Utworzenie centrum dystrybucji w porcie lotniczym w Lipsku oznacza dla DHL nie tylko inwestycję w wysokości ponad 250 mln EUR, ale również pełną ekonomiczną zależność od długoterminowej zgody na udostępnienie okienek czasowych przeznaczonych na potrzeby lotów nocnych. Brak możliwości wykorzystania przydziałów czasu na start i lądowanie nie tylko stawiałby pod znakiem zapytania sens inwestycji w wysokości 250 mln EUR, ale również utrudniłby funkcjonowanie DHL na światowym rynku przesyłek ekspresowych, co mogłoby mieć trudne do przewidzenia, negatywne konsekwencje. W opinii DHL każdy inwestor prywatny, który chce przekonać poważnego klienta do zainwestowania w lokalizację oddziału obciążoną znacznym ryzykiem finansowym, musi transakcję tę traktować zgodnie z zasadą wzajemności.
- (109) Ponadto ryzyko poniesione przez port lotniczy wskutek decyzji o budowie drugiego pasa startowego (która nie została podjęta ze względu na plany DHL) było znacznie niższe niż ryzyko ze strony DHL. W związku z tym niezwykle nierówna dystrybucja ryzyka ekonomicznego musi również znaleźć odzwierciedlenie w postanowieniach dotyczących odpowiedzialności. Zakaz lub ograniczenie dotyczące nocnych lotów oznaczałoby znaczne straty dla DHL, natomiast straty po stronie lotniska ograniczyłyby się jedynie do utraty opłat za lądowanie, które można łatwo zrekompensować, pobierając je od innych użytkowników. Prawdopodobieństwo że DHL samo podejmie decyzję o zaprzestaniu działalności w przedmiotowym porcie lotniczym jest bardzo niewielkie, choćby ze względu na niezwykle wysokie nakłady inwestycyjne poczynione przez przedsiębiorstwo. Stąd też zapisy o rekompensacie, zawarte w umowie ramowej, należy uznać za obiektywnie niezbędne oraz zgodne ze zwyczajowymi praktykami rynkowymi.
- (110) Konieczność zapewnienia firmie kurierskiej możliwości realizacji lotów nocnych została także udokumentowana w opublikowanej umowie o utworzeniu centrum dystrybucyjnego przez TNT, zawartej przez SAB (operatora portu lotniczego w Lüttich) i TNT:
- Pasy startowe portu lotniczego w Lüttich zostały na czas nieokreślony zarezerwowane na obsługę 140 % działalności TNT w godzinach 21.00–6.00 (pkt 32.1 umowy między SAB a TNT). Klauzula ta wykracza w znacznym stopniu poza ustalenia umowy ramowej, zwartej w przedmiotowej sprawie, ponieważ przewiduje stałe rezerwy przepustowości w wysokości 40 %, a także odzwierciedla jedynie obiektywną konieczność umownego zagwarantowania zainteresowanemu przedsiębiorstwu użytkownika stałych okien czasowych dla lotów nocnych oraz zabezpieczenia zwrotu poczynionych, wysokich inwestycji.
 - Ponadto SAB i region Walonii zaakceptowały nieograniczoną odpowiedzialność na wypadek powstania

wszelkich szkód, łącznie z utratą zysków w sytuacji, gdyby warunki gwarancji nie zostały spełnione w okresie 20 lat (pkt 8.c umowy SAB-TNT).

- (111) W opinii DHL nierównomierne rozłożenie ryzyka strat wyraża się zróżnicowanym uregulowaniem zakresu oraz czasu obowiązywania zobowiązań do wypłaty odszkodowania: wprawdzie TNT w całym okresie obowiązywania umowy ma prawo do uzyskania odszkodowania w wypadku, gdyby SAB nie wypełnił warunków gwarancji, ale wysokość należnego odszkodowania zmniejsza się w okresie obowiązywania umowy; jeśli TNT wycofa się z umowy po upływie dziesięciu lat, wysokość należnego odszkodowania zmniejszy się do wysokości średniej rocznej opłaty za lądowanie (zob. pkt 10.3c umowy SAB-TNT).

4.1.2.2. Zgodność umowy najmu z rynkiem

- (112) Odnosząc się do krytycznych uwag Komisji, zgodnie z którymi stawki najmu rampy nie odpowiadają lokalnym cenom nieruchomości, DHL wskazuje na fakt, że z prawnego punktu widzenia przedmiotowa umowa najmu nie stanowi umowy najmu w zwyczajowym znaczeniu. Ze względu na charakter i formę prawną umowa najmu nie odpowiada lokalnym stawkom, ale uzależnia wysokość stawki od oprocentowania kapitału zaoferowanego przez najemcę. W związku z tym nie jest możliwe uzależnienie wysokości opłat pobieranych od użytkownika od lokalnych stawek najmu. Również w podobnych umowach najmu praktyka tego rodzaju nie jest stosowana.
- (113) W opinii DHL krytyczne uwagi Komisji, zgodnie z którymi ustalenia dotyczące najmu ograniczają możliwości portu lotniczego w zakresie finansowania inwestycji w oparciu o kredyty lub kapitał własny, opierają się na błędnej interpretacji umowy najmu. W rzeczywistości umowa zobowiązuje port lotniczy w Lipsku jedynie do zebrania informacji dotyczących ofert kredytowych, tak aby uzyskać obiektywne podstawy kalkulacji kosztów użytkowania, ale nie zobowiązuje go do zaciągnięcia kredytu. Dlatego też port lotniczy nie jest zobowiązany do skorzystania z takiej oferty i pozostaje niezależny w swoich decyzjach finansowych.
- (114) W swoich rozważaniach dotyczących opłaty za służebność gruntową Komisja oparła się najwyraźniej na błędnych informacjach dotyczących powierzchni gruntów zgodnie z pkt 1.5 umowy o służebności gruntowej. Powierzchnia nieruchomości wynosi bowiem w rzeczywistości [...] m², tak więc właściwą przyjętą stawką czynszu jest [...] EUR/m², a nie [...] EUR/m². W związku z tym, biorąc pod uwagę rzeczywistą powierzchnię gruntów, nie można mówić o wykazanej przez Komisję niewspółmierności pomiędzy umową ustanawiającą służebność gruntową a opłatami dla opcji.

4.1.2.3. Zgodność opłat lotniskowych z rynkiem

- (115) Ponieważ pas południowy został zbudowany do powszechnego użytku, a nie specjalnie w celu użytkowania go przez DHL, nie można zgodzić się z wnioskami Komisji dotyczącymi kosztów przyrostowych. W związku z tym przedmiotem kontroli mogłyby być jedynie opłaty lotniskowe. W porównaniu z innymi europejskimi

centrami dystrybucyjnymi DHL: w Bergamo (BGY), Brukseli (BRU), Koloni (CGN) i Nottingham (EMA), opłaty za lądowanie są wyższe w porcie lotniczym w Lipsku (LEJ) o średnio [...] %; opłaty lotniskowe za loty nocne są natomiast wyższe o [...] % od średniej wysokości obowiązujących stawek (zob. tabela poniżej). DHL płaci zatem prawie [...] razy więcej za lądowania w Lipsku, niż wynoszą aktualne opłaty za lądowanie w Vatry. Ponadto wszyscy użytkownicy portu lotniczego w Lipsku musieliby wносить opłaty lotniskowe w jednakowej wysokości. DHL stwierdza, że opłaty lotniskowe w porcie lotniczym w Lipsku odpowiadają warunkom rynkowym.

Tabela 6

Opłaty lotniskowe za loty dzienne

	A300	B757 (100t)	B757 (93t)	Średnia
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Średnia DHL — centrum dystrybucyjne	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Średnia wysokość opłaty jest naliczana w zależności od typów statków powietrznych (A300, B757) użytkowanych przez DHL.

Tabela 7

Opłaty lotniskowe za loty nocne

	A300	B757 (100t)	B757 (93t)	Średnia
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Średnia DHL — centrum dystrybucyjne	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Średnia wysokość opłaty jest naliczana w zależności od typów statków powietrznych (A300, B757) użytkowanych przez DHL.

4.2. Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) Uwagi MFAG, jako właściciela portu lotniczego w Lipsku, rozpoczynają się od stwierdzenia, że przedsiębiorstwo to w pełni podziela stanowisko Niemiec.

4.2.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (117) Zdaniem właściciela portu lotniczego zainteresowanie lotniskiem ze strony przedsiębiorstw dowodzi, że port jest w stanie zaspokoić istniejący popyt, a rozbudowa portu lotniczego w Lipsku i jego integracja z lokalną siecią transportową odgrywają kluczową rolę dla rozwoju tego regionu, który wspiera również Wspólnota. Rozbudowa lotniska stanowi także odpowiedź na potrzebę stworzenia w Europie dodatkowych przepustowości lotnisk w celu utrzymania konkurencyjności Wspólnoty w sektorze przewozów lotniczych.

4.3. Stowarzyszenie Niemieckich Portów Lotniczych (ADV)

4.3.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (118) W opinii Stowarzyszenia Niemieckich Portów Lotniczych ADV (*Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen*) dalszy rozwój Niemiec zależy od utworzenia efektywnych połączeń transportowych ze światowymi węzłami komunikacyjnymi. Ze względu na coraz większe nakłady finansowe na transport towarów wzrasta również presja związana z dostarczaniem przesyłek w jak najkrótszym czasie. W ciągu ostatnich dwudziestu lat sektor usług „z dnia na dzień” (*overnight*) wykazuje bardzo dynamiczny wzrost. Można się zatem spodziewać, że tendencja ta utrzyma się również w przyszłości, szczególnie w obliczu postępującej globalizacji. W Niemczech brakuje jednak lokalizacji dla dużych operatorów transportu lotniczego, co jest zjawiskiem niekorzystnym dla wszystkich państw europejskich. Przepustowość nocnych lotów towarowych w trzech największych lotniczych centrach dystrybucji, tj. we Frankfurcie, Monachium oraz Kolonii/Bonn zbliża się do górnej granicy, a sytuacja może się pogorszyć, jeśli port lotniczy we Frankfurcie całkowicie wstrzyma loty nocne. W opinii stowarzyszenia należy zatem koniecznie stworzyć dodatkowe przepustowości, aby w ten sposób utrzymać konkurencyjność na rynku globalnym. Rozbudowa portu lotniczego w Lipsku stanowi rozwiązanie tego problemu, przyczyni się bowiem do odciążenia innych lotnisk, a także umożliwi im skoncentrowanie się na przewozach pasażerskich. Port lotniczy w Lipsku jest natomiast jednym z filarów rozwoju gospodarczego wschodnich Niemiec. W opinii ADV natychmiastowa budowa nowego pasa południowego w porcie lotniczym w Lipsku była zatem niezbędna.

4.4. Miasto Lipsk

4.4.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (119) W opinii miasta Lipsk północny region miasta, będący centrum handlowym i ekonomicznym, ma kluczowe znaczenie dla międzynarodowej konkurencyjności trzech niemieckich krajów związkowych. Dzięki rozbudowie autostrad i dróg krajowych, trasy kolejowej szybkiego ruchu oraz systemu kolei regionalnych, a przede wszystkim rozbudowie portu lotniczego w Lipsku, centrum logistyczne spełnia wszystkie wymogi niezbędne do utrzymania długotrwałej konkurencyjności na rynku światowym.

- (120) Z analizy opracowanej przez miasto Lipsk, Izbę Przemysłowo-Handlową oraz centrum logistyczne wynika, że środkowe Niemcy oraz region Lipska mogą spodziewać się utworzenia 100 000 nowych miejsc pracy w sektorze logistycznym.
- (121) Według miasta Lipsk pas południowy lotniska stanowi kluczowy element infrastruktury publicznej o wielkim znaczeniu nie tylko dla DHL, ale dla wielu innych przedsiębiorstw — zwłaszcza ze względu na coraz większe ograniczenia lotów nocnych w innych portach lotniczych. Lokalizacja DHL w Lipsku jest uznawana za działanie priorytetowe dla przyciągnięcia kolejnych operatorów transportu lotniczego oraz wykorzystania przepustowości lotniska.
- (122) Ponadto miasto Lipsk podnosi, że dzięki budowie nowego pasa południowego zostanie stworzony system pasów równoległych, który umożliwi utrzymanie ruchu lotniczego z dala od gęsto zaludnionych obszarów. Miasto Lipsk jest również zdania, że rozbudowa lotniska w Lipsku nie byłaby możliwa bez zaangażowania środków publicznych. To samo odnosi się również do konkurencyjnych lotnisk europejskich.

4.5. Miasto Schkeuditz

4.5.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (123) Miasto Schkeuditz wskazuje na fakt, że zamierza w przyszłości odgrywać kluczową rolę w rozwoju regionu. Schkeuditz jest częścią ponadregionalnej osi rozwoju i w ciągu ostatnich dziesięciu lat stało się centrum nowoczesnego systemu komunikacyjnego. Dzięki temu miasto osiągnęło wyjątkowy, jak na standardy wschodnich Niemiec, wzrost gospodarczy. Dzięki doskonałym warunkom lokalnym można spodziewać się podtrzymania tego pozytywnego trendu.
- (124) W sprawie pasa południowego miasto Schkeuditz zwraca uwagę na fakt, że władze portu lotniczego już w dniu 19 lipca 1991 r. doszły do wniosku, że modernizacja drugiego pasa startowego jest niezbędna dla utrzymania dynamiki rozwoju regionu.

4.6. Izba Przemysłowo-Handlowa miasta Lipsk

4.6.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (125) Izba Przemysłowo-Handlowa miasta Lipsk (*Industrie- und Handelskammer Leipzig*) zwraca uwagę na fakt, że stworzenie odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej jest zadaniem państwa, które w sposób nieograniczony i w imieniu obywateli, sprawuje kontrolę nad jej rozwojem.
- (126) Inwestycje w rozbudowę infrastruktury i techniczne wyposażenie portu lotniczego rozpoczęły się w 1991 r. Uzupełnieniem tych środków były dalsze inwestycje publiczne w poprawę stanu sieci kolejowej i drogowej w obszarze oddziaływania portu lotniczego. Dobre połączenie infrastruktury lotniczej, kolejowej i drogowej umożliwiło lotnisku rozwój i osiągnięcie pozycji europejskiego centrum dystrybucji w ruchu pasażerskim i towarowym. Port lotniczy spełnia najwyższe wymogi w zakresie funkcjonalności, nowoczesności i przepustowości, stawiane centrum logistycznemu. Od 1993 r.

podmioty gospodarcze działające na terenie środkowych Niemiec domagały się rozbudowy portu lotniczego.

- (127) Sektor logistyczny stał się samodzielnym sektorem usług, wykazującym roczny wzrost na poziomie 6 %. Sektor ten w dalszym ciągu odznacza się także pokaznym potencjałem rozwojowym. Na skutek rozszerzenia Unii Europejskiej na wschód region stał się centrum europejskiej przestrzeni gospodarczej. Spektrum zlokalizowanych w nim podmiotów logistycznych zapewnia dobre perspektywy ekonomiczne. Przemysł chemiczny, zatrudniający w środkowych Niemczech około 25 000 pracowników, potrzebuje głównie usług w zakresie transportu kolejowego i intermodalnego. Przemysł samochodowy i sektor dostawców, w którym zatrudnionych jest ok. 60 000 pracowników w 450 przedsiębiorstwach, oraz przemysł półprzewodników, zatrudniający 22 000 osób, potrzebują natomiast usług transportowych, w przypadku których czynnik czasu odgrywa kluczową rolę.
- (128) W regionie reprezentowane są wszystkie znaczące podmioty sektora logistycznego, w którym preferuje się lokalizację oddziałów w pobliżu istotnych węzłów transportowych. Podmioty te tworzą około 160 000 miejsc pracy. Odpowiada to około 6 % całkowitej podaży siły roboczej w regionie. Izba Przemysłowo-Handlowa liczy na stworzenie do 2015 r. dalszych 100 000 miejsc pracy, dzięki zwiększeniu roli regionu jako węzła logistycznego. Odpowiadałoby około 10 % całkowitej liczby osób zdolnych do pracy w regionie.

4.6.2. Pomoc dla DHL

- (129) Oprócz DHL port lotniczy przyciągnął także szereg innych przedsiębiorstw, zajmujących się lotniczym transportem towarów, jak również wiele przedsiębiorstw z sektora logistycznego. Dlatego też nie można mówić, że port lotniczy w Lipsku wyeliminował konkurentów DHL, ani też że DHL traktowane było na warunkach preferencyjnych. Do przedsiębiorstw posiadających oddziały na terenie lotniska należą SALIS (wspólny strategiczny transport powietrzny NATO) oraz rosyjskie przedsiębiorstwo przewozowe Tesis, realizujące połączenia lotnicze z Chinami. Kolejnym przedsiębiorstwem operującym na rynku międzynarodowym, które posiada swój oddział na terenie portu lotniczego w Lipsku, jest Jade Cargo International. W dniu 13 kwietnia 2007 r. uruchomiono na terenie portu lotniczego w Lipsku oddział World Cargo Center o mocach przeładunkowych 200 000 ton rocznie, co dodatkowo wzmocniło pozycję lotniska jako ważnego centrum logistycznego.

4.7. Izba Przemysłowo-Handlowa miast Halle/Dessau

4.7.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (130) Izba Przemysłowo-Handlowa (IHK) miast Halle i Dessau reprezentuje interesy polityczne i gospodarcze ponad 52 000 przedsiębiorstw. Zdaniem IHK, uruchomienie i finansowanie infrastruktury tego typu leży w gestii państwa. Inwestycje poczynione w niniejszym przypadku odzwierciedlają zatem zasadę europejskiej i niemieckiej polityki komunikacyjnej.

- (131) W opinii IHK rozbudowa lotniska:
- służy osiągnięciu założonych celów dla regionów Saksonii i Saksonii-Anhalt;
 - została poddana kompleksowej kontroli publicznej i zatwierdzona, a wyniki tego postępowania zostały potwierdzone wyrokiem Najwyższego Sądu Administracyjnego;
 - poprawia warunki przemysłu zlokalizowanego w regionie;
 - prowadzi do wzrostu zatrudnienia w regionie o zrównoważonym rozwoju;
 - powinna wywrzeć korzystny wpływ na ogólne uwarunkowania rozwoju lotnictwa;
 - może stanowić odpowiedź na długoterminowy popyt na obszarze portu lotniczego w Lipsku.
- (132) W 1993 r. Izba Przemysłowo-Handlowa miast Halle i Dessau oraz Izba Przemysłowo-Handlowa miasta Lipsk opublikowały wspólne stanowisko w sprawie portu lotniczego. Obie Izby opowiedziały się między innymi za budową systemu dwóch pasów (każdy pas o długości 3 600 m) w celu zwiększenia przepustowości lotniska.
- (133) Po zjednoczeniu Niemiec inwestycje państwowe w infrastrukturę komunikacyjną w znacznym stopniu przyczyniły się do zmian struktury gospodarczej regionu. Komisja uznała konieczność wspierania regionu, którego części wciąż zaliczane są do obszarów celu pierwszego, ze względu na konieczność nadrobienia znacznych zapóźnień gospodarczych. Dzięki rozległym inwestycjom prywatnym i państwowym, zwłaszcza inwestycjom infrastrukturalnym, region stopniowo staje się konkurencyjny na rynku międzynarodowym.
- (134) Mimo to odsetek bezrobotnych w regionie wciąż jest dwukrotnie wyższy niż wynosi średnia Wspólnoty. Wskazuje to na fakt, że do wzmocnienia konkurencyjności i przyciągnięcia inwestorów niezbędne są w regionie inwestycje publiczne, przede wszystkim w zakresie poprawy infrastruktury. Tylko w ten sposób region może rzeczywiście przyczynić się do osiągnięcia wspólnotowych celów strategii lizbońskiej.

4.7.2. Pomoc dla DHL

- (135) IHK podkreśla, że modernizacja portu lotniczego jest procesem stałym i stopniowym, który został zapoczątkowany na początku lat 90. W trakcie czasochłonnej procedury każdy etap musiał zostać poddany ocenie publicznej oraz uzyskać niezbędne zatwierdzenie. Pas południowy został zaplanowany i zbudowany w tych właśnie okolicznościach i nie jest prawdą, że jego budowa została zaplanowana i zrealizowana z myślą o DHL.

4.8. Ryanair

- (136) Ryanair nie odnosi się szczegółowo do uwarunkowań przedmiotowej sprawy, ale ogranicza się raczej do uwag ogólnych. Przedsiębiorstwo to przypuszcza, że Komisja nie dysponuje pełną wiedzą na temat relacji pomiędzy

przewoźnikami lotniczymi a portem lotniczym oraz na temat najnowszych tendencji w dziedzinie transportu lotniczego. Zdaniem Ryanair jest to przyczyna sformułowania błędnych wniosków przez Komisję. Ryanair obawia się ponadto, że Komisja będzie starała się dodatkowo wzmocnić nieprzystające do rzeczywistości zasady, wynikające z decyzji w sprawie Charleroi i wytycznych z 2005 r.

4.9. Panalpina

- (137) Panalpina od ponad dziesięciu lat realizuje codzienne połączenia transportowe na trasie Lipsk-Moskwa; zamierza zlokalizować w Lipsku swoje centrum dystrybucyjne i liczy na uruchomienie połączeń z subkontynentem indyjskim i Dalekim Wschodem.

4.9.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (138) Panalpina obawia się, że wiele dużych portów lotniczych w Europie wykorzysta pozostającą do dyspozycji przepustowość na przewozy pasażerskie; dlatego właśnie przedsiębiorstwo to wybierze raczej port lotniczy, który koncentruje się na przewozach towarowych. Ponadto przedsiębiorstwo zwraca uwagę na fakt, że port lotniczy w Lipsku jest wprawdzie położony w centrum Europy, ale jednocześnie wystarczająco daleko wysunięty na wschód, aby skrócić czasy przelotów na trasach azjatyckich. Funkcjonowanie lotniska w trybie 24/7 odpowiada potrzebom globalnego łańcucha logistycznego i jest jedną z jego największych zalet.
- (139) Panalpina popiera zatem decyzję o rozbudowie portu lotniczego w Lipsku i przekształceniu go w lotnisko towarowe. Opowiada się również za stworzeniem infrastruktury, która także w przyszłości pozwoli zaoferować możliwość przeladunku przesyłek przez całą dobę. Przedsiębiorstwo jest przekonane, że z uwagi na obecność w porcie lotniczym w Lipsku odpowiedniej infrastruktury i usług, także inne przedsiębiorstwa zdecydują się na lokalizację na tym terenie swoich oddziałów, przyczyniając się w ten sposób do stworzenia nowych miejsc pracy. Panalpina jest również zdania, że jej dostęp do infrastruktury i nadbudowy na terenie portu lotniczego w Lipsku nie różni się od warunków dostępu innych uczestników rynku.

4.10. Jade Cargo International

4.10.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (140) Utworzenie nowych centrów dystrybucyjnych jest niezbędne wobec rosnących problemów z przepustowością lotnisk. Z uwagi na fakt, że należy wykluczyć możliwość prywatnego finansowania tej infrastruktury, Jade Cargo International wyraża zdziwienie wobec oczekiwań Komisji, zgodnie z którymi operator musi osiągnąć zyski, jakich spodziewałby się prywatny inwestor. Braki w zakresie infrastruktury miałyby bowiem negatywny wpływ nie tylko na wschodnie tereny Niemiec, ale także na całą Wspólnotę.

- (141) Przedsiębiorstwo Jade Cargo International uważa, że negatywna decyzja Komisji może stanowić zagrożenie dla egzystencji portu lotniczego w Lipsku, a także strategii handlowej przedsiębiorstwa. Odmowna decyzja Komisji miałaby również negatywny wpływ na inne gałęzie gospodarki. Jade Cargo International oczekuje zatem pozytywnej decyzji Komisji, ponieważ rozbudowa lotniska nie stanowi zakłócenia konkurencji, a leży w ogólnym interesie gospodarczym.

4.10.2. Pomoc dla DHL

- (142) Zgodnie z oświadczeniem Jade Cargo International budowa nowego pasa południowego miałaby korzystny wpływ na port lotniczy, stąd przedsiębiorstwo to nie może podzielić argumentacji Komisji, zgodnie z którą DHL jest jedynym beneficjentem budowy nowego pasa. Opinia Komisji jest tym bardziej niezrozumiała, że koordynacja operacji lotniczych podlega raczej Deutsche Flugsicherung, niż samej administracji portu lotniczego.

4.11. Condor

4.11.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (143) Condor zwraca uwagę na korzystne połączenia intermodalne. Przedsiębiorstwo uważa, że inwestycje w istniejące lotniska, połączone z siecią komunikacyjną (jak w przypadku portu lotniczego w Lipsku) oraz odpowiadające na zapotrzebowanie rynku są bardziej uzasadnione niż inwestycje w lotniska małe, niedysponujące niezbędnymi możliwościami.

4.11.2. Pomoc dla DHL

- (144) Z punktu widzenia polityki konkurencyjności Condor nie wnosi sprzeciwu względem inwestycji planowanych na terenie portu lotniczego w Lipsku. Nowoczesny system dwóch pasów lotniska będzie dostępny dla każdego potencjalnego użytkownika. Ze względu na wysoki popyt niezbędne jest bowiem stworzenie nowoczesnej i efektywnej infrastruktury.

4.12. Ruslan-Salis GmbH

4.12.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (145) Zgodnie z oświadczeniem spółki Ruslan-Salis (przedsiębiorstwa transportu lotniczego) żadne inne lotnisko w Niemczech, zwłaszcza na wschodzie kraju, nie jest tak dobrze przystosowane do wykonywania swoich zadań. Czynnikiem decydującym o wyborze tej właśnie lokalizacji były dla tego przedsiębiorstwa „pewny dostęp” oraz „zapewniona dyspozycyjność” niezbędnych zdolności transportowych.
- (146) O wyborze portu lotniczego w Lipsku zdecydowały również takie czynniki jak: system dwóch pasów, funkcjonowanie lotniska przez 24 godziny na dobę oraz bezpośrednie połączenie kolejowe i drogowe z każdym ważnym miejscem w Europie, a także zmodernizowany i przedłużony pas południowy.
- (147) W opinii Rusland-Salis pas południowy został zbudowany do powszechnego użytku, a nie jako „infrastruktura dedykowana”. Rozbudowa ta jest zatem niezbędna, aby

zapobiec brakom w zakresie przepustowości transportowych oraz konieczna dla wspierania rozwoju sektora przewozów lotniczych, a także osiągnięcia pozytywnych efektów ekonomicznych w regionie regionu Lipsk/Halle/Merseburg/Dessau.

4.1.2.2. Pomoc dla DHL

- (148) Rusland-Salis nie podziela opinii Komisji, zgodnie z którą pas południowy i rampa mają być użytkowane wyłącznie przez DHL. Przedsiębiorstwo sprzeciwia się założeniu, że finansowanie, budowa i funkcjonowanie pasa startowego jako „infrastruktury dedykowanej” związane były z komercyjną transakcją pomiędzy właścicielem a użytkownikiem infrastruktury, a transakcja ta podlega kontroli na tych samych zasadach, jak każda inna transakcja komercyjna. Ponadto, zdaniem przedsiębiorstwa, nie jest prawdą, że oczekiwany wzrost natężenia ruchu lotniczego — jako kluczowy argument na rzecz rozbudowy lotniska — został przytoczony wyłącznie ze względu na plany DHL.

- (149) Rusland-Salis korzysta z pasa południowego i wszystkich nowych elementów infrastruktury w takim samym stopniu, jak DHL i inni operatorzy. Żaden z użytkowników nie jest zatem traktowany na warunkach preferencyjnych. Budowa pasa południowego leży we wspólnym interesie wszystkich przedsiębiorstw transportu lotniczego zlokalizowanych w porcie lotniczym w Lipsku. Nie istnieją żadne przesłanki wskazujące na fakt, że infrastruktura została przekazana w użytkowanie DHL lub też że DHL cieszy się specjalnymi przywilejami.

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

4.1.3.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (150) Członkami BARIG są linie lotnicze działające na terytorium Niemiec. BARIG twierdzi, że Komisja zwracała już uwagę na znaczne przeciążenia występujące na największych lotniskach europejskich. Opinia ta dotyczy zwłaszcza sektora transportu lotniczego, gdzie wraz ze wzrostem natężenia towarowych przewozów lotniczych wzrasta także dysproporcja pomiędzy oferowaną przepustowością a popytem. Komisja w swoim komunikacie „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” jednoznacznie ostrzega przed „kryzysem na rynku przepustowości lotniskowych”. Zdaniem BARIG negatywna decyzja Komisji zagroziłaby rentowności portu lotniczego.
- (151) W opinii BARIG wytyczne z 2005 r. nie mają zastosowania do portu lotniczego w Lipsku, ponieważ chodzi tu o rozbudowę lotniska, podczas gdy dokument ten odnosi się wyłącznie do konkurencji w zakresie przewozów pasażerskich.
- (152) Aby w nadchodzących latach sprostać zapotrzebowaniu w zakresie przepustowości, należy odpowiednio wcześniej rozbudować infrastrukturę służącą do obsługi lotniczych przewozów towarowych. Stworzenie i budowa lotnisk towarowych nie byłyby możliwe bez zaangażowania środków publicznych. Prywatni inwestorzy nie podjęliby się bowiem finansowania takich inwestycji.

4.14. Lufthansa AG

4.14.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (153) Lufthansa z zadowoleniem przyjmuje inwestycje planowane na terenie portu lotniczego w Lipsku, łącznie z budową nowego pasa południowego. Przedsiębiorstwo uznaje projekt za zgodny z zapotrzebowaniem i rentowny ekonomicznie. Lufthansa Cargo AG, spółka zależna Deutsche Lufthansa AG, zamierza realizować znaczną część połączeń towarowych na trasach z i do lotniska w Lipsku. Port lotniczy w Lipsku stanowi obok centrów logistycznych Lufthansy we Frankfurcie i Monachium bardzo atrakcyjną lokalizację.
- (154) Lufthansa AG zwraca uwagę na stale rosnące zapotrzebowanie rynku na przewozy towarowe oraz na prognozowany dla Niemiec wzrost gospodarczy na poziomie około 5,3 %. Warunkiem tych zmian jest jednak ciągły rozwój elementów infrastruktury, tak aby mogły one dotrzymać kroku wzrostowi gospodarczemu. Inwestycje planowane w porcie lotniczym w Lipsku spełniają wymogi obowiązujące w sektorze przewozów lotniczych. Dotyczą one niezbędnego zakresu oraz stopnia modernizacji infrastruktury. Przedmiotowe inwestycje umożliwiają ponadto dalszą ekspansję gospodarczą.
- (155) Równoległy przebieg pasów startowych umożliwia również optymalizację przepustowości, wskazaną z ekonomicznego punktu widzenia, a także ogólną poprawę w zakresie wydajności lotniska. Realizacja tych planów pozwala wszystkim użytkownikom infrastruktury na osiągnięcie wzrostu w perspektywie średnio- i długoterminowej.

4.15. Stowarzyszenie Przewoźników Towarowych Aircargo Club Deutschland (ACD)

4.15.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (156) Członkowie Stowarzyszenia Przewoźników Towarowych ACD (*Air Cargo Deutschland*) pełnią kierownicze funkcje w sektorze lotniczych przewozów towarowych. W nadchodzących latach spodziewają się oni dalszego znaczącego wzrostu w sektorze i wyrażają obawy, że obecna infrastruktura lotnisk nie będzie w stanie sprostać tym potrzebom.
- (157) ACD nie ma podstaw do stwierdzenia faktu zależności portu lotniczego w Lipsku od DHL, zwłaszcza że dynamiczny rozwój gospodarczy regionu Lipsk/Drezno wymaga efektywnie działającego portu lotniczego.

4.15.2. Pomoc dla DHL

4.16. Federalny Związek Niemieckich Towarzystw Lotniczych (BDF)

4.16.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (158) BDF (*Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*) reprezentuje niemieckich przewoźników towarowych, czartero-

wych i niskokosztowych i jako taki popiera utworzenie na terenie portu lotniczego w Lipsku infrastruktury odpowiadającej zapotrzebowaniu rynkowemu. BDV zaprzecza stwierdzeniu, że na niektórych niemieckich lotniskach występują braki w zakresie przepustowości, natomiast na tym samym obszarze wciąż powstają nowe, niewielkie lotniska, które wprawdzie otrzymują znaczne wsparcie ze środków publicznych, ale muszą konkurować o klientów na rynku przewozów pasażerskich. Jednakże wsparcie dla portu lotniczego w Lipsku nie jest konieczne wyłącznie ze względu na dobro jednego użytkownika.

- (159) BDF jest zatem zdania, że państwowe inwestycje infrastrukturalne powinny stanowić korzyść dla całej gospodarki i przyczynić się do osiągnięcia długoterminowej rentowności — w niniejszym przypadku warunki te są zatem spełnione. W przedmiotowym przypadku istnieje bowiem rzeczywisty popyt ze strony klientów, tj. operatorów przewozów pasażerskich, a w szczególności towarowych.

4.17. Cargolux

- (160) Cargolux korzysta z portu lotniczego w Lipsku, chociaż nie jest to jego lotnisko docelowe, tzn. wykorzystuje je jako tzw. *offline-station*, we wszystkich swoich lotach międzykontynentalnych z Luksemburga. Cargolux przejeżdża w porcie lotniczym w Lipsku ładunek stanowiący 20,3 % całego wolumenu ładunku przesłanego z tego lotniska w 2006 r. Według własnych informacji spółka Cargolux jest jednym z największych operatorów przesyłek towarowych na terenie portu lotniczego w Lipsku, w znacznym zakresie korzystającym z istniejącej infrastruktury. Przedsiębiorstwo to uznaje się za bezpośredniego konkurenta DHL.

4.17.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (161) W opinii Cargolux poprawa infrastruktury regionalnego portu lotniczego jest niezbędna dla rozwoju rynku przewozów towarowych w Europie (ze względu na wyczerpanie przepustowości dużych lotnisk pasażerskich). Mając na uwadze wysokość wymaganych inwestycji oraz długi okres zwrotu, inwestycje te mogą być finansowane jedynie ze środków publicznych. Cargolux z zadowoleniem przyjmuje finansowane ze środków publicznych inwestycje w lotniska regionalne, ponieważ przyczyniają się one tworzenia miejsc pracy, wywierają korzystny wpływ na przemysł europejski oraz jego klientów, a także na porządek publiczny.

5. KOMENTARZ NIEMIEC DO UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (162) W swoim komentarzu odnośnie do uwag zainteresowanych stron Niemcy wskazują ponownie na przedstawione już argumenty, a także na fakt, że wszystkie strony opowiedziały się za rozbudową portu lotniczego. Żadna ze stron nie wniosła też sprzeciwu wobec uzgodnień z DHL.

6. OCENA POMOCY

6.1. Istnienie pomocy

(163) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE „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 gałęziom produkcji, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

(164) Kryteria określone art. 87 ust. 1 są kryteriami łącznymi. W celu stwierdzenia, czy zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE należy zbadać, czy wszystkie poniższe warunki zostały spełnione. Wsparcie finansowe

- a) stanowi wsparcie państwa lub jest przyznawane ze środków państwowych;
- b) sprzyja określonym przedsiębiorstwom lub gałęziom produkcji;
- c) prowadzi do zakłócenia konkurencji lub grozi jej zakłóceniem; oraz
- d) wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.1. Istnienie pomocy państwa dla portu lotniczego — wkład kapitałowy

(165) W celu stwierdzenia, czy zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE należy zbadać, czy zostały spełnione wszystkie cztery warunki.

6.1.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

(166) Należy zbadać, czy port lotniczy w Lipsku spełnia definicję przedsiębiorstwa w rozumieniu wspólnotowego prawa ochrony konkurencji.

(167) W pierwszym rzędzie należy zatem wykazać, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje wszystkie jednostki prowadzące działalność gospodarczą niezależnie od ich formy prawnej i sposobu finansowania⁽²⁵⁾; działalność gospodarczą stanowi każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług

na danym rynku⁽²⁶⁾. Dla stwierdzenia istnienia pomocy państwa kwestią decydującą jest pytanie, czy beneficjent prowadzi działalność gospodarczą⁽²⁷⁾.

(168) Do niedawna rozwój lotnisk często odpowiadał jedynie wymogom planowania przestrzennego lub, w określonych przypadkach, wymogom militarnym. Funkcjonowanie lotnisk organizowano tak, by odpowiadało strukturze administracji publicznej, a nie podmiotu gospodarczego. Konkurencja pomiędzy lotniskami a operatorami lotniczymi była dotychczas znikoma. Liberalizacja ruchu lotniczego przyczyniła się do wzrostu liczby linii lotniczych obsługujących większą liczbę lotnisk, co wpłynęło na ożywienie konkurencji pomiędzy portami lotniczymi. W tych okolicznościach finansowanie portów lotniczych i ich infrastruktury było uznawane za domenę państwa i nie budziło w zasadzie żadnych wątpliwości dotyczących zasadności pomocy ze strony państwa.

(169) Uwarunkowania te uległy jednak zmianie w ostatnich latach. Wprawdzie planowanie przestrzenne i struktura administracji publicznej wciąż odgrywają pewną rolę, ale w wielu przypadkach odpowiedzialność za funkcjonowanie lotnisk została przeniesiona przez państwo na szczebel regionalny, a zarządzanie nimi powierzono częściowo instytucjom publicznym, a częściowo przedsiębiorstwom prywatnym. Proces przejmowania portów lotniczych przez sektor prywatny przybierał zazwyczaj formę prywatyzacji lub stopniowego otwierania kapitału. W ostatnich latach fundusze *private equity*, a także fundusze inwestycyjne oraz emerytalne wykazywały zwiększone zainteresowanie zakupem portów lotniczych.

(170) W związku z tym w ostatnich latach dokonały się podstawowe zmiany organizacyjne w przemyśle lotniczym Wspólnoty, będące odzwierciedleniem nie tylko żywego zainteresowania sektorem lotniczym ze strony inwestorów prywatnych, ale również zmiany postawy władz publicznych wobec udziału sektora prywatnego w rozwoju portów lotniczych. Rozwój ten doprowadził do większego zróżnicowania i złożoności funkcji pełnionych przez porty lotnicze.

(171) Przemiany, jakie zaszły w ostatnich latach, spowodowały także zmianę relacji ekonomicznych pomiędzy lotniskami. W przeszłości zarządzanie portami lotniczymi koncentrowało się przede wszystkim na infrastrukturze, zapewnieniu dostępności oraz na rozwoju przestrzennym, natomiast w ostatnich latach coraz więcej lotnisk stawia przed sobą cele gospodarcze i konkuruje na rynku operacji lotniczych.

(172) Dlatego ocena prawna działalności sektora lotniczego w aspekcie przepisów o pomocy państwa musi uwzględnić zmianę charakteru działalności portów lotniczych. Nie można dłużej uznawać budowy i eksploatacji portów lotniczych za zadanie administracji publicznej, jako sektora nieobjętego kontrolą pomocy państwa.

⁽²⁵⁾ Wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96, *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1998, s. I-3851, motyw 36; wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r. w sprawie C-41/90, *Höfner i Elser*, Rec. 1991, s. I-1979, motyw 21; wyrok z dnia 16 listopada 1995 r. w sprawie C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances i in. przeciwko francuskiemu Ministerstwu Rolnictwa i Rybołówstwa*, Rec. 1995, s. I-4013, motyw 14; wyrok z dnia 11 grudnia 1997 r. w sprawie C-55/96, *Job Centre coop.arl.*, Rec. 1997, s. I-7119, motyw 21.

⁽²⁶⁾ Wyrok z dnia 16 grudnia 1987 r. w sprawie 118/85, *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1987, s. 2599, motyw 7; w sprawie C-35/96, op.cit., motyw 36.

⁽²⁷⁾ Zgodnie z orzecznictwem Trybunału działalność gospodarczą stanowi każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku. Zob. sprawa C-35/96, op.cit., jak i wyrok z dnia 12 września 2000 r. w sprawie C-180/98 do 184/98, *Pavlov i in.*, Rec. str. I-6451.

- (173) Oceniając kwestię, czy funkcjonowanie portu lotniczego stanowi taką działalność, Europejski Trybunał Sprawiedliwości w sprawie „*Aéroports de Paris*” orzekł prawomocnie, że działalność polegająca na zarządzaniu i użytkowaniu portów lotniczych, obejmująca świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych oraz różnych podmiotów świadczących usługi w obrębie portu lotniczego, stanowi działalność gospodarczą, gdyż „polega ona na udostępnieniu przedsiębiorstwom lotniczym oraz różnym podmiotom świadczącym usługi urządzeń portu lotniczego w zamian za zapłatę należności, a jeśli urządzenia te stanowią własność publiczną, nie wchodzi w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej i należy je oddzielić od wykonywania tych zadań”⁽²⁸⁾. Tak więc zarządzający portem lotniczym, wykonuje, z zasady, działalność gospodarczą w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, do której stosuje się postanowienia dotyczące pomocy państwa.
- (174) Wobec rozwoju tego sektora zastosowanie rozwiązania proponowanego przez Komisję zostało na mocy wytycznych z roku 2005 rozszerzone na wszystkie typy lotnisk, w tym także na lotniska średniej wielkości (jak lotnisko, będące przedmiotem rozpatrywanej tu decyzji). Ze względu na kontekst zmian, jakie zaszły w ostatnich latach, Komisja jest zdania, że nie można a priori wykluczyć stosowania przepisów o pomocy państwa do portów lotniczych od roku 2000.
- (175) W decyzji w sprawie „*Aéroports de Paris*” uznaje się, że jeśli w danym porcie lotniczym prowadzona jest działalność gospodarcza, niezależnie od statusu prawnego portu lotniczego i sposobu jego finansowania, jest on przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, i stosowane są wobec niego postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa⁽²⁹⁾.
- (176) Na podstawie wyroku Trybunału w tej sprawie, zgodnie z którym zarządzanie i użytkowanie portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą, Komisja stwierdziła, że od momentu wydania wyroku do tego sektora stosuje się przepisy o pomocy państwa. Stąd niniejsza decyzja nie stosuje wytycznych z 2005 r. wstecz, jak twierdzą Niemcy, ale ma na celu jedynie wyjaśnienie (stosowane ad vitam aeternam) przez Trybunał Sprawiedliwości podstawowej koncepcji pomocy⁽³⁰⁾.
- (177) W przedmiotowej sprawie należy stwierdzić, że infrastruktura będąca przedmiotem niniejszej decyzji, jest zarządzana przez operatora portu lotniczego w sposób komercyjny i dlatego stanowi infrastrukturę wykorzystywaną komercyjnie. Operator portu lotniczego będzie pobierał za użytkowanie przedmiotowej infrastruktury opłaty i nie udostępni jej nieodpłatnie w interesie publicznym.
- (178) Jednak niezależnie od statusu prawnego portu lotniczego nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez zarządzającego portem ma charakter gospodarczy. Konieczne jest dokonanie rozróżnienia między tymi rodzajami działalności i ustalenie, w jakim stopniu mają one charakter gospodarczy, a w jakim nie⁽³¹⁾.
- (179) Jak to zaznacza Trybunał, działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej, nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzi w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Do tych obszarów zalicza się działania związane z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją, służbą celną, itp.⁽³²⁾. Finansowanie służy wyłącznie do rekompensaty kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystane na rzecz pozostałych działań mających charakter gospodarczy⁽³³⁾.
- (180) Zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji⁽³²⁾ finansowanie działań lub infrastruktury z zakresu bezpieczeństwa i porządku publicznego nie stanowi pomocy państwa. Dlatego infrastruktura potrzebna na przykład do zapewnienia bezpieczeństwa lub nadzorowania operacji lotniczych i przestrzeni powietrznej może być finansowana ze środków publicznych⁽³⁴⁾.
- (181) W niniejszym przypadku bieżące straty portu lotniczego oraz inwestycje infrastrukturalne powinny być finansowane przez akcjonariuszy publicznych oraz z kredytów długoterminowych. Rozbudowa pasa południowego i jego nowy przebieg powinny wzmocnić pozycję portu lotniczego na rynku przewozów lotniczych. Dlatego też określone inwestycje mogą wchodzić w zakres działań władz publicznych. Inwestycje, które w opinii Niemiec wchodzi w zakres kompetencji władz publicznych, zostały określone w motywach 58 i nast.
- (182) Po przeanalizowaniu przedstawionych przez Niemcy danych dotyczących kosztów inwestycji i zarządzania pasem południowym można stwierdzić, że w przedmiotowej sprawie określone koszty wchodzi w zakres działań publicznych. Koszty te odnoszą się do działań w obszarze bezpieczeństwa i policji, środków w zakresie ochrony przeciwpożarowej i bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa eksploatacji, a także do zobowiązań wobec Niemieckich Służb Meteorologicznych (Deutscher Wetterdienst) oraz Niemieckiego Zarządu Ruchu Lotniczego (Deutsche Flugsicherung). Ponadto istnieje możliwość pobrania od użytkowników portu lotniczego opłat przeznaczonych na określone działania ze strony państwa.

⁽²⁸⁾ Wyrok w sprawie *Aéroports de Paris*, op.cit., motyw 121 z dalszymi odniesieniami.

⁽²⁹⁾ Wzrok z dnia 17 lutego 1993 r., sprawy połączone C-159/91 i C-160/91, *Poucet przeciwko AGV und Pistre przeciwko Cancava*, Rec. 1993, s.I-637.

⁽³⁰⁾ Wyrok sądu pierwszej instancji Wspólnot Europejskich z dnia 12 lutego 2000 r. w sprawie T-289/03, *BUPA przeciwko Komisji*, dotychczas nieopublikowany, motywy 157–160.

⁽³¹⁾ Wzrok z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH przeciwko Eurocontrol*, Rec. 1994, s. I-43.

⁽³²⁾ Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., N 309/02, *Bezpieczeństwo lotnicze —rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.*

⁽³³⁾ Wyrok z dnia 18 marca 1998 r. w sprawie C-343/95, *Diego Cali & Figli przeciwko Servizi Ecologici Porto di Genova*, Rec. 1997, s. I-1547. Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., N 309/02, *Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.*

⁽³⁴⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 7 marca 2003 r., N 620/06, *Utworzenie regionalnego portu lotniczego Memmingen — Niemcy*, Dz.U. C 135 z 19.6.2007, s. 8.

(183) Tym samym, jak objaśniono w powyższym motywie, w zakresie, w jakim odnośne koszty wchodzą w zakres kompetencji publicznych, nie można ich uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Nawet jeżeli Komisja uzna argumentację Niemiec, że kosztów tych w żadnym wypadku nie można uznać za pomoc państwa, końcowa ocena niniejszej sprawy pozostanie bez zmian. Nawet jeśli koszty te stanowią pomoc państwa, to należałoby je uznać za pomoc dopuszczalną (zob. motyw 254 i nast.). Dlatego też kwestia ta nie wymaga oceny końcowej.

6.1.1.2. Zasoby państwowe i możliwość ich przypisania państwu

(184) Jak stwierdził Trybunał Sprawiedliwości ⁽³⁵⁾, pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE kwalifikuje się jako pomoc państwa, jeśli jest bezpośrednio lub pośrednio finansowana przez państwo lub z zasobów państwowych.

(185) W przedmiotowej sprawie państwo sprawowało w sposób ciągły kontrolę pośrednią lub bezpośrednią nad odnośnymi środkami. Flughafen Leipzig sfinansowało rozbudowę z wkładów kapitałowych akcjonariuszy publicznych i otrzymało długoterminową pożyczkę od swojej spółki dominującej MFAG, pozostającej wyłączną własnością władz publicznych.

(186) Decyzję o przyznaniu środków państwowych należy przypisać administracji publicznej. Zarząd MFAG, przedsiębiorstwa państwowego, wyjaśnił, że w finansowanie rozbudowy lotniska zaangażowane zostały środki własne w wystarczającej kwocie. Członkami zarządu MFAG są przeważnie przedstawiciele administracji państwowej (np. minister finansów kraju związkowego, burmistrz itd.).

6.1.1.3. Korzyści gospodarcze

(187) Dzięki wkładom kapitałowym wymienionym w motywie 185 oraz pożyczkom udzielonym przez akcjonariuszy publicznych, koszty inwestycji, jakie zwykle ponosi operator portu lotniczego, zostają zmniejszone w taki sposób, że stanowi to dla portu lotniczego konkretną korzyść.

(188) Wykazanie, że w przedmiotowej sprawie zasada inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej została zachowana, umożliwiłoby udowodnienie, że wkład kapitałowy przyznany na rzecz Flughafen Leipzig nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

(189) Ponadto Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił w wyroku w sprawie *Marine Stardust*, że „środków, które państwo przyznaje w sposób pośredni lub bezpośredni na rzecz przedsiębiorstw na warunkach odpowiadających zwyczajowym warunkom gospodarki rynkowej, nie uznaje się za pomoc państwa” ⁽³⁶⁾.

(190) Należy zatem zbadać, czy akcjonariusze lotniska, finansując rozbudowę portu lotniczego w Lipsku działali zgodnie z zasadą inwestora w warunkach gospodarki rynkowej. Ponadto należy zbadać, czy prywatny inwestor, działający w warunkach gospodarki rynkowej, zaakceptowałby nowy przebieg pasa południowego na warunkach handlowych, jednakowych lub porównywalnych z warunkami zaakceptowanymi przez MFAG.

(191) Należy przy tym mieć na uwadze następujący fakt: „w przypadku działań inwestora prywatnego, z którym należy porównać interwencję inwestora publicznego realizującego cele polityczne i gospodarcze, nie należy bezwzględnie brać pod uwagę zachowania przeciętnego inwestora, lokującego środki w celu uzyskania zysku w stosunkowo krótkim okresie czasu, ale raczej należy uwzględnić zachowanie prywatnego holdingu lub grupy prywatnych inwestorów realizujących globalną lub sektorową politykę strukturalną i kierujących się kryterium rentowności w dłuższej perspektywie czasowej” ⁽³⁷⁾.

(192) W przedmiotowej sprawie dotyczącej inwestycji środków w nowy pas południowy, Niemcy wyraźnie kwestionują możliwość zastosowania zasady prywatnego inwestora. Twierdzą, że zasady tej nie stosuje się do infrastruktury komunikacyjnej, ponieważ w tym przypadku nie istnieją inwestorzy prywatni, z którymi można porównać inwestora publicznego. W opinii Niemiec prywatni inwestorzy nie byłiby zainteresowani inwestycją w lotniska, tym bardziej w sytuacji, kiedy niezbędne są szeroko zakrojone prace nad rozbudową infrastruktury.

(193) Nie można zgodzić się z tą argumentacją. Nie da się bowiem wykluczyć stosowania zasady prywatnego inwestora jedynie ze względu na fakt, że sektor prywatny nie jest zaangażowany w finansowanie infrastruktury portu lotniczego ⁽³⁸⁾. Trudna sytuacja gospodarcza nie zwalnia inwestora publicznego z obowiązku podejmowania rozważnych decyzji, czyli zachowania porównywalnego z zachowaniem inwestora prywatnego w identycznej sytuacji.

(194) 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” ⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ Zob. wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99, *Francja przeciwko Komisji (Stardust Marine)*, Rec. 2002, s. I-4397.

⁽³⁶⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, motyw 69.

⁽³⁷⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-350/89, *Włochy przeciwko Komisji (Alfa Romeo)*, Rec. 1991, s. I-1603, motyw 20.

⁽³⁸⁾ Jest to niezgodne z rzeczywistością, zob. przykładowo budowę portu lotniczego w Hiszpanii w Ciudad Real pozostającego własnością prywatną.

⁽³⁹⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, motyw 71.

- (195) Decydujący jest w tym przypadku moment, w którym podjęto decyzję o sfinansowaniu inwestycji. Zastosowanie zasady inwestora w warunkach gospodarki rynkowej nie odnosi się do wytycznych z 2005 r., ale do utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości oraz decyzji Komisji⁽⁴⁰⁾.
- (196) Niezależnie od stanowiska Niemiec, w celu zbadania spełnienia zasady inwestora prywatnego, Komisja musi przyjąć punkt widzenia badanej instytucji publicznej w momencie podejmowania decyzji.
- (197) W październiku 2004 r., kiedy to Flughafen Leipzig podjęło decyzję o rozpoczęciu prac na terenie pasa południowego, DHL nie było jeszcze prawomocnie zobowiązane do ulokowania swojej sortowni przesyłek lotniczych na terenie lotniska. Poniżej podjęto ostrożną ocenę rentowności przedsięwzięcia i przedstawiono porównanie między scenariuszem „status quo” a scenariuszem „Rozbudowa bez udziału DHL”, przy czym prognozy te nie uwzględniły realizacji scenariusza „Rozbudowa przy udziale DHL”.
- (198) Niemcy są zdania, że Flughafen Leipzig zastosowało się do zasady prywatnego inwestora. Niemcy argumentują, że zmiana przebiegu pasa południowego pozwoliła zredukować straty ponoszone przez Flughafen Leipzig oraz przyczyniła się do rentowności lotniska w średniej lub długiej perspektywie czasowej.
- (199) Niemcy muszą zatem udowodnić, że administracja publiczna zastosowała się do zasady prywatnego inwestora. Zgodnie z informacjami przedłożonymi Komisji nie można jednoznacznie stwierdzić, czy zmiana przebiegu pasa południowego oznaczała rozwiązanie korzystne z ekonomicznego punktu widzenia.
- (200) Inwestor prywatny podejmuje decyzje na podstawie oczekiwanego zysku z kapitału⁽⁴¹⁾. Zasadę prywatnego inwestora uznaje się zazwyczaj za zachowaną, gdy struktura i spodziewany rozwój przedsiębiorstwa pozwalają spodziewać się zwykłego zysku w formie dywidendy lub przyrostu kapitału, proporcjonalnych do zysków uzyskiwanych przez porównywalne przedsiębiorstwo prywatne w odpowiednim okresie czasu.
- (201) Przy tym pozytywny wpływ inwestycji na gospodarczy rozwój regionu, w którym zlokalizowany jest port lotniczy nie tu odgrywa żadnej roli, ponieważ Komisja podczas badania, czy przedmiotowy środek stanowi pomoc publiczną sprawdza, czy „w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zysku, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy sektorową, dokonałby podobnego wkładu”⁽⁴²⁾.
- (202) Już w swojej decyzji w sprawie „Charleroi” Komisja stwierdziła, że: „za działanie niezgodne z zasadą inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej uznaje się przyjęcie przez operatora portu lotniczego zobowiązań, co do których nie ma pewności, że mają one na celu osiągnięcie w określonym okresie czasu odpowiednich korzyści z operacji lotniczych. Oczywiście pozytywny wpływ na gospodarkę regionu, w którym położone jest lotnisko nie jest uwzględniany podczas formułowania oceny, czy interwencja zawiera elementy pomocy państwa”⁽⁴³⁾.
- (203) Trybunał ocenił w orzeczeniu w sprawach C-234/84 i C-303/88, że „prywatny akcjonariusz może w sposób rozsądny dokonać na rzecz przedsiębiorstwa wkładu kapitałowego niezbędnego do zapewnienia ciągłości jego funkcjonowania, jeśli znajduje się ono w przejściowych trudnościach, ale — po ewentualnej restrukturyzacji — może odzyskać rentowność”⁽⁴⁴⁾. Trybunał wskazuje jednak, że jeśli „inwestor publiczny, decydując się na dokonanie wkładu kapitałowego, rezygnuje jednak ze spodziewanych zysków, to wkład taki należy uznać za pomoc państwa”⁽⁴⁵⁾.
- (204) Niemcy przedstawiły biznesplan rozbudowy południowego pasa startowego. Na podstawie zawartych w nim danych dotyczących bilansu zysków i strat można ocenić, czy Flughafen Leipzig w aspekcie finansowania, budowy i użytkowania pasa południowego postępuje zgodnie z zasadą inwestora prywatnego.
- (205) Niemcy przedstawiły biznesplan w odniesieniu do trzech różnych scenariuszy:
- „Rozbudowa przy udziale DHL”: pas południowy zostaje przebudowany, a DHL zlokalizuje centrum dystrybucyjne na terenie portu lotniczego w Lipsku.
 - „Status quo”: pas południowy nie zostaje poddany modernizacji, a jego przebieg pozostanie bez zmian.
 - „Rozbudowa bez udziału DHL”: pas południowy zostaje przebudowany, a DHL nie zlokalizuje centrum dystrybucyjnego na terenie portu lotniczego w Lipsku.
- (206) Wszystkie ww. biznesplany opierają się na niżej przytoczonych założeniach zysków i strat, które zostały przedłożone przez Niemcy na lata 2006–2042. Nie oszacowano przy tym wartości ostatecznej po 2042 r. (zob. także motyw 236 i nast.).
- (207) Jak wyjaśniono w motywie 197, badanie zgodności inwestycji z zasadą inwestora w warunkach gospodarki rynkowej nie może uwzględnić scenariusza „Rozbudowa przy udziale DHL”.

⁽⁴⁰⁾ Zob. wywód w motywach 166–180.

⁽⁴¹⁾ Wyroki sądu pierwszej instancji z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97, *Alitalia przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3871, motyw 84; w sprawie C-305/89, op.cit., motyw 20.

⁽⁴²⁾ Zob. wytyczne z roku 2005, motyw 46.

⁽⁴³⁾ Decyzja Komisji z dnia 12 lutego 2004 r., C-516/04, motyw 169.

⁽⁴⁴⁾ Wyrok z dnia 10 lipca 1986 r. w sprawie C-234/84, *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1986, s. 2263, motyw 15 i wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-303/88, *Włochy przeciwko Komisji*, Rec. 1991, s. I-1433, motyw 21.

⁽⁴⁵⁾ Wyrok w sprawie C-303/88, op.cit., motyw 22.

- (208) Prognozowana dynamika wzrostu obrotów w przypadku realizacji scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL” opiera się na poniższych przesłankach: inwestor wychodzi z założenia, że w 2012 r. na skutek ograniczeń dotyczących nocnych lotów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem oraz ograniczeń przepustowości na pozostałych lotniskach dojdzie do zmiany lokalizacji i związanego z tym wzrostu poziomu dochodów w latach 2013–2018. Planowaną rozbudowę uznano za niezbędną dla uzyskania wystarczającej przepustowości lotniska wobec spodziewanego wzrostu obsługiwanego tonażu ładunków lotniczych. Za powód inwestycji podaje się wprawdzie rosnący popyt na rynku lotniczych przewozów towarowych, ale twierdzenie to nie zostało uzasadnione odpowiednią analizą kosztów i korzyści.
- (209) W momencie podjęcia decyzji o budowie nowego pasa południowego należało liczyć się z ryzykiem osiągnięcia nadmiernej przepustowości. Pokrycie kosztów powstałych na skutek osiągnięcia nadmiernej przepustowości (np. bez udziału DHL) nie byłoby możliwe. Przedstawione obliczenia wskazują, że ryzyko to nie zostało wzięte pod uwagę.
- (210) W poniższej tabeli ⁽⁴⁶⁾ przedstawiono analizę przepływów środków finansowych dla scenariuszy „status quo” i „Rozbudowa bez udziału DHL”. Obliczenia te opierają się na biznesplanach przedłożonych przez Niemcy. Dokumenty te zakładają minimalne tempo wzrostu tonażu ładunków lotniczych w wysokości 3 %.

Tabela 8

Analiza przepływów środków finansowych

(w mln EUR)			
Obliczenia przepływów środków (*)	(A) Lotnisko Status Quo	(B) Lotnisko Rozbudowa bez udziału DHL	(C) = (B) — (A) Pas południowy bez DHL
(1) EBITDA (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA środki bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006–2042) skorygowane (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) koszty inwestycyjne (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(5) koszty inwestycyjne — środki bezpieczeństwa (2006–2042)	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Różnice w analizie przepływu środków w niniejszej decyzji oraz w decyzji o wszczęciu postępowania można wyjaśnić w następujący sposób: w decyzji o wszczęciu postępowania zdyskontowano zyski i koszty na 2006 r., natomiast przedłożone obliczenia zakładają rok 2005 jako rok referencyjny, ponieważ decyzja o budowie pasa startowego została podjęta w listopadzie 2004 r., a budowa rozpoczęła się z początkiem 2005 r. Ze stanowiska Niemiec wobec decyzji o wszczęciu postępowania Komisja powzięła informację, że w 2005 r. powstały dodatkowe koszty inwestycji w wysokości [...] EUR, które dodatkowo podwyższyły straty w przepływach środków. Koszty tych inwestycji zostały uwzględnione.

(w mln EUR)			
Obliczenia przepływów środków (*)	(A) Lotnisko Status Quo	(B) Lotnisko Rozbudowa bez udziału DHL	(C) = (B) — (A) Pas południowy bez DHL
(6) koszty inwestycyjne 2005	[...]	[...]	[...]
(7) przepływy środków 2005–2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Wszystkie wartości zdyskontowane na rok 2005; stopa dyskontowa = 6,5 %.

- (211) W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że Komisja dokonując analizy przepływów środków uwzględniła łączne koszty inwestycji w środki bezpieczeństwa oraz koszty operacji lotniczych. Jak wyjaśniono w motywach 180 i 183, niektóre wydatki (na operacje lotnicze i inwestycje) mogą wchodzić w zakres działań administracji publicznej.
- (212) Niezależnie od tego, przepływy środków portu lotniczego w okresie 2005–2042 wynoszą łącznie około [przepływy negatywne] EUR. Dlatego nie należy przypuszczać, że prywatny inwestor podjąłby decyzję o inwestycji w budowę pasa startowego.
- (213) Analiza wskazuje, że w przypadku realizacji scenariusza B przepływy są niższe o około [100–200] mln EUR, niż w przypadku scenariusza A. Budowa pasa południowego efektywnie zmniejsza wysokość środków przeznaczonych na finansowanie obecnej infrastruktury.
- (214) Ponieważ port lotniczy finansuje już istniejące środki trwałe o wartości około 642 mln EUR (wartość księgowa w 2005 r.), nie jest w stanie osiągnąć zysku EBITDA, niezbędnego do pokrycia łącznych kosztów w przypadku realizacji scenariusza B. Na podstawie przedłożonej analizy przepływów środków nie można założyć, że eksploatacja portu lotniczego w Lipsku będzie przyszłości opłacalna. Dlatego założenie, że prywatny inwestor podjąłby decyzję o inwestycji w budowę pasa startowego w przypadku realizacji scenariusza B, jest nieuzasadnione.
- (215) Z powyższego wynika zatem, że administracja publiczna nie spodziewa się osiągnięcia rentowności przewidywanych inwestycji, a ponadto pomimo że zamierza uczynić lotnisko instytucją zarządzaną ekonomicznie i atrakcyjną dla użytkowników, nie kieruje się przy tym osiągnięciem rentowności w dłuższej perspektywie czasowej ⁽⁴⁷⁾. Finansowanie ze środków publicznych ma raczej na celu, jak wyraźnie przedstawiły to Niemcy, rozwój regionu, poprawę jego dostępności, stworzenie nowych miejsc pracy oraz ochronę środowiska (np. redukcję natężenia hałasu).

⁽⁴⁷⁾ Wyrok w sprawie C-305/89, *Włochy przeciwko Komisji (Alfa Romeo)*, op. cit., motyw 20.

(216) Należy zatem przyjąć, że w przedmiotowej sprawie prywatny inwestor, w tym również działający w ramach większej grupy o mocniejszych powiązaniach ekonomicznych, w zwykłych warunkach rynkowych nie mógłby przyjąć, że osiągnie rozsądny zwrot zainwestowanych środków.

(217) W tych okolicznościach można zatem przypuszczać, że prywatny inwestor, nawet gdyby stosowałby daleko idącą strategię zysków długo- a nie krótkoterminowych, w zwykłych warunkach rynkowych nie zdecydowałby się na dokonanie kwestionowanych wkładów kapitałowych.

(218) Bez uszczerbku dla wyżej wymienionych argumentów i przedstawionych wniosków należy zwrócić uwagę na fakt, że przyjęta przez Niemcy dla celów analizy stopa procentowa 6,5 % (zob. motyw 117) zakłada bardzo niską stawkę za ryzyko w wysokości około 3,25 %, w oparciu o czynnik beta 0,65. Czynnik beta 0,65 oznacza, że w przypadku spadku łącznej wartości rynkowej o 1 %, wartość inwestycji zmniejszy się o 0,65 %, co wskazuje na ryzyko narzutu kapitałowego na całym rynku kapitałowym i tym samym na niższe ryzyko.

(219) Należy w tym miejscu również stwierdzić, że w oparciu o dane statystyczne niektórzy specjaliści przyjmują dla rozwoju sektora transportowego czynnik beta w wysokości 0,81–1,26⁽⁴⁸⁾. Czynniki beta są obliczane dla lotnisk międzynarodowych (przede wszystkim dla centrów dystrybucyjnych), które, jako notowane na giełdzie, posiadają dobry dostęp do rynków kapitałowych. W opinii Komisji inwestycje w lotniska średniej wielkości, takie jak lotnisko rozpatrywane w przedmiotowej sprawie, wiążą się z większym ryzykiem, właśnie ze względu na wielkość tych portów lotniczych. W przedmiotowej sprawie port lotniczy pozostaje własnością państwa i ma ograniczony dostęp do rynku kapitałowego. Ponadto lotnisko jest zależne od wsparcia akcjonariuszy publicznych. Dlatego Komisja jest zdania, że oprócz wyższego czynnika beta, Niemcy powinny były uwzględnić w obliczeniach tzw. stawkę za niewypłacalność, która jednak nie została ujęta w analizie. W przeciwnym wypadku stopy procentowe byłyby wyższe, a bieżąca wartość netto przepływów środków niższa.

6.1.1.4. Specyficzność

(220) W rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE środki kwalifikują się jako pomoc państwa, jeśli sprzyjają określonym przedsiębiorstwom lub gałęziom produkcji. W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że kwestionowane korzyści przyznano jedynie na rzecz Flughafen Leipzig. Ze środków publicznych finansowany jest projekt indywidualny. Wkłady kapitałowe pochodzące z zasobów publicznych nie zostały przyznane na rzecz żadnego konkurencyjnego portu lotniczego. Dlatego też w przedmiotowej sprawie zastosowano środek selektywny w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

6.1.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

(221) Jeśli pomoc państwa członkowskiego wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa wobec jego konkurentów w handlu wewnątrzspółnotowym, należy uznać, że środek ten wywarł negatywny wpływ na ich konkurencyjność. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁴⁹⁾ stwierdza się istnienie środków wpływających na zakłócenie konkurencji już w momencie wejścia beneficjenta pomocy na konkurencyjny rynek.

(222) Jak wykazano w motywie 166 i nast., zarządzanie portem lotniczym stanowi działalność gospodarczą. Konkurencja ma miejsce nie tylko pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, ale także pomiędzy poszczególnymi portami lotniczymi. Przedmiotowa sprawa dotyczy m.in. przedsiębiorstw, które oferują korzystanie z niezbędnej infrastruktury, aby następnie rozpocząć działalność jako centrum dystrybucyjne lotniczych przewozów towarowych.

(223) Każda forma wsparcia ekonomicznego portu lotniczego w Lipsku, w tym także w postaci finansowania budowy pasa południowego, wzmocni jego pozycję na europejskim rynku usług lotniczych. W związku z tym badany przypadek udzielenia wsparcia finansowego ze środków publicznych może zakłócać konkurencję i mieć niekorzystny wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi.

6.1.1.6. Podsumowanie

(224) Z wymienionych powyżej przyczyn należy stwierdzić, że finansowanie ze środków publicznych rozbudowy pasa południowego portu lotniczego w Lipsku stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

6.1.2. Istnienie pomocy państwa dla portu lotniczego — umowa ramowa i poręczenie

(225) Jak przedstawiono w decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 42–46), w opinii Komisji środki podlegające badaniu zostały sfinansowane ze środków publicznych, w związku z czym możliwe są zakłócenia konkurencji.

6.1.2.1. Transfer środków publicznych

(226) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą formę korzyści, finansowaną w sposób pośredni lub bezpośredni sposób ze środków publicznych, przyznaną przez samo państwo lub jego organy realizujące zadania powierzone przez państwo.

⁽⁴⁸⁾ Zob. Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>.

⁽⁴⁹⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-214/95, *Vlaams Gewest przeciwko Komisji*, Rec. 1998, s. II-717.

(227) Jest oczywiste, że umowa ramowa i poręczenie podlegają finansowaniu ze środków publicznych, a decyzje o przyznaniu tych środków należy przypisać administracji państwowej. Zarząd MFAG zezwolił w dniu 3 czerwca 2004 r. na zawarcie umowy ramowej. Członkami zarządu MFAG są przeważnie przedstawiciele administracji państwowej (np. ministrowie finansów krajów związkowych Saksonii i Saksonii-Anhalt, burmistrzowie miast Lipsk, Drezno i Halle). Poręczenie zostało podpisane przez ministra finansów kraju związkowego Saksonia w dniu 21 grudnia 2005 r.

6.1.2.2. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

(228) Przyznane środki mogą zakłócić konkurencję i wyrzucić niekorzystny wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, ponieważ w sposób selektywny przyznają wsparcie przedsiębiorstwom DHL i Flughafen Leipzig.

(229) Sektor przesyłek ekspresowych bez wątpienia należy do rynków, na którym konkurują ze sobą przedsiębiorstwa pochodzące z różnych państw członkowskich. Każda forma wsparcia ekonomicznego przekazana na rzecz DHL w postaci wspomnianych środków publicznych wzmocni jego pozycję na europejskim rynku przesyłek ekspresowych.

(230) Ponieważ ani Niemcy, ani inne zainteresowane strony nie zakwestionowały wyników analizy wymienionych w motywach 42–46 decyzji o wszczęciu postępowania, poniższa dyskusja koncentruje się na zakresie, w jakim umowa ramowa i poręczenie stanowią korzyść dla DHL.

6.1.2.3. Korzyści ekonomiczne odniesione przez DHL w wyniku zawarcia umowy ramowej

(231) Należy zbadać, czy umowa ramowa przewiduje za każdą z oferowanych usług, takich jak gwarancje, dzierżawa oraz usługi świadczone przez lotnisko, odpowiednie wynagrodzenie, które zaakceptowałby prywatny inwestor.

(i) Nieograniczone gwarancje

(232) Umowa ramowa nie przewiduje żadnych określonych stawek dodatkowych za przyznane gwarancje. Dodatkowe przepływy środków będące skutkiem budowy i użytkowania pasa południowego stanowią jedyne możliwe źródło dodatkowych dochodów dla lotniska. Dlatego w pierwszym rzędzie należy obliczyć wysokość dodatkowych przepływów środków finansowych, wynikających z inwestycji w nowy pas południowy. Wreszcie należy również zbadać, czy dodatkowe przepływy środków stanowią wystarczający zysk z przyznanych gwarancji.

(233) Ponieważ inwestor prywatny podjąłby w tym samym czasie decyzje o zawarciu umowy ramowej oraz o rozbudowie pasa południowego, za początek badania zachowania inwestora prywatnego należy uznać październik 2004 r., czyli okres przed rozpoczęciem prac budowlanych. Jak przedstawiono w motywie 215 i nast., w opinii

Komisji prywatny inwestor nie osłabiłby celowo swojej pozycji negocjacyjnej przez podjęcie inwestycji w pas południowy, nie zawierając uprzednio odpowiedniej umowy na jego użytkowanie. Analiza przepływów środków dowodzi jednoznacznie, że gdyby DHL nie ulokowało centrum dystrybucyjnego na terenie portu lotniczego w Lipsku, pas południowy nie stanowiłby alternatywy ekonomicznej, ponieważ obliczenia wykazały dodatkowy spadek przepływów środków w wysokości [...] EUR (zob. załącznik, kolumna 5). Dlatego budując nowy pas południowy przed zawarciem uprzednio umowy ramowej, port lotniczy nie zastosował się do zasady prywatnego inwestora. Realizacja scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL” była możliwa jedynie przy znacznym wsparciu ze strony państwa. Dlatego też nie można uznać tej możliwości za punkt odniesienia w kontekście oceny zachowania prywatnego inwestora.

(234) Zatem w celu oszacowania dodatkowych przepływów środków powstałych wskutek budowy pasa południowego należy oprzeć się na decyzji o wszczęciu postępowania i określić różnicę w wartości przepływów środków, w zależności od realizacji scenariuszy z udziałem DHL i z utrzymaniem status quo (wyłącznie użytkowanie istniejącego północnego pasa startowego).

(235) Badanie uwzględnia rok 2005, ponieważ właśnie wówczas zostały poczynione pierwsze inwestycje w pas południowy w wysokości [...] EUR, o których Komisja została poinformowana dopiero po wydaniu decyzji o wszczęciu postępowania.

(236) Analiza przepływu środków finansowych nie wykracza poza 2042 r. i nie zawiera wartości końcowych, przekazanych przez Niemcy, ponieważ zgodnie z wcześniejszym stanowiskiem Niemiec⁽⁵⁰⁾ okres użytkowania pasa startowego wynosi około 30 lat. Ponadto prywatny inwestor nie byłby skłonny sfinansować budowy pasa południowego, jeśli uzyskanie odpowiedniego zysku nie byłoby możliwe w ciągu pierwszych 37 lat (2005–2042) funkcjonowania inwestycji. Dlatego też analiza przepływów środków, przeprowadzona w celu stwierdzenia, w jakim stopniu inwestycja wpłynie na dochodowość portu lotniczego, uwzględnia jedynie ten okres.

(237) Także szacowane wartości końcowe nie zostały uwzględnione z powodu ich niedostatecznej zasadności. Szacowana roczna stopa wzrostu w wysokości 3 % zakłada nieograniczony wzrost zysków. Taka kalkulacja jest jednakże nieuzasadniona, ponieważ pasy startowe dysponują ograniczoną przepustowością, tak więc zyski nie mogą rosnać w nieskończoność. W obliczeniach przedstawionych przez stronę niemiecką dla scenariusza z udziałem DHL prowadzi to na przykład do paradoksalnego wyniku, gdzie zdyskontowana wartość końcowa jest pięciokrotnie wyższa, niż zdyskontowane przepływy środków lotniska w okresie 2005–2042⁽⁵¹⁾.

(238) Jak dokładniej wyjaśniono w załączniku, z obliczeń zdyskontowanych dodatkowych przepływów środków, powstałych dzięki budowie pasa południowego jasno wynika, że zyski za 2005 r. są niższe o [...] EUR, niż koszty inwestycji w okresie 2005–2042 (zob. załącznik, kolumna 4).

⁽⁵⁰⁾ Stanowisko Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 12.

⁽⁵¹⁾ Zob. obliczenia przedłożone przez Niemcy (motyw 88).

- (239) Port lotniczy nie będzie zatem w stanie pokryć kosztów ryzyka z przepływów środków uzyskanych w wyniku użytkowania pasa południowego. Ubezpieczenie od ryzyka stanowiłoby zwyczajową praktykę rynkową jedynie w sytuacji, gdyby projekt był rentowny, a lotnisko byłoby w stanie refinansować ryzyko. Warunek ten nie został jednak spełniony.
- (240) Poprzez przejście nieograniczonej gwarancji w zakresie operacji lotniczych po oddaniu do użytku centrum dystrybucyjnego (sekcje 8 i 9 umowy ramowej), port lotniczy bierze na siebie ryzyko, którego nie jest w stanie kontrolować. Jak wyjaśniono w motywach 17–19 decyzji o wszczęciu postępowania, lotnisko nie ma wpływu ani na fakt uzyskania przez DHL uprzywilejowanego dostępu do pasa południowego (odpowiada za to Deutsche Flugsicherung), ani też na wprowadzenie ograniczeń dotyczących nocnych lotów (co należy do kompetencji organów państwowych).
- (241) Zgodnie z obliczeniami Niemiec ryzyko wprowadzenia zakazu nocnych lotów obciąża port lotniczy kosztami w wysokości około [...] EUR. Prowadzi to do wzrostu negatywnych przepływów środków do około [...] EUR (zob. załącznik, kolumna 4). Mimo że port lotniczy w sposób oczywisty nie jest w stanie sfinansować kosztów ryzyka ze środków własnych, należy wskazać na fakt, że sumę [...] EUR można uznać jedynie za kwotę minimalną. Obok innych błędów w obliczeniach Niemcy nie uwzględniają także faktu, że wypłata przez lotnisko odszkodowania na rzecz DHL w kwocie [...] EUR lub [...] EUR spowodowałaby jego bankructwo. Port lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeśli ze względu na ograniczenie nocnych lotów DHL będzie musiało przenieść operacje lotnicze na teren innych portów lotniczych. Ponadto analiza strony niemieckiej nie uwzględnia innych rodzajów zabezpieczonego ryzyka (np. kontrolowanie przez Niemiecki Zarząd Ruchu Lotniczego (Deutsche Flugsicherung) dostępu do pasa południowego).
- (242) Podsumowując należy podkreślić, że obliczenia wykazałyby deficyt przepływów środków także wówczas, gdyby zgodzić się z argumentem Niemiec, że wydatki na środki bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR wchodzi w zakres działań administracji publicznej i nie wliczają się do kosztów lotniska⁽⁵³⁾. Także w tym wypadku pozostaje bowiem znaczny deficyt w wysokości [...] EUR (zob. załącznik, kolumna 4).
- (243) Już z samych powyższych obliczeń wynika, że prywatny inwestor nie wzięby na siebie nieograniczonej gwarancji; Komisja pragnie jednakże dodać, że bardziej szczegółowe badanie wykazałoby jeszcze większe straty. Niemcy wskazują, że brytyjski organ regulacyjny w swoich obliczeniach w sprawie ustalenia opłat lotniskowych na lata 2008–2013 oszacował koszty kapitału (koszty realne, sprzed opodatkowania) na 6,2 % (Heathrow) i 6,7 % (Gatwick). Jednakże zarówno lotnisko Heathrow, jak i lotnisko Gatwick mogą spodziewać się stałego popytu na trasie z i do Londynu, podczas gdy port lotniczy w Lipsku wykazuje nadmierną przepustowość i musi konkurować z innymi lotniskami o operatorów niskokosztowych, działających w ruchu pasażerskim i towarowym. Ponieważ port lotniczy w Lipsku ponosi większe ryzyko rynkowe, niż lotniska Heathrow czy Gatwick,
- nieależoby uwzględnić koszty kapitału wyższe niż 6,5 % (sprzed opodatkowania) (zob. motyw 218 i nast.)
- (244) Ponadto, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy⁽⁵³⁾, prywatne instytucje finansowe nie były gotowe do ubezpieczenia ryzyka powstającego na skutek udzielenia gwarancji dla operacji lotniczych po oddaniu do użytku centrum dystrybucyjnego DHL, co potwierdza opinię, że prywatny inwestor nie wzięby na siebie ryzyka pozostającego poza jego kontrolą.
- (245) Argumenty przedstawione przez Niemcy i DHL, zgodnie z którymi obustronna gwarancja między stronami umowy stanowi zwyczajową praktykę handlową, stanowią jedynie ogólnikowe — i dlatego nieistotne — stwierdzenia, ponieważ powyższe obliczenia potwierdzają jednoznacznie, że Flughafen Leipzig nie jest w stanie sfinansować udzielonych gwarancji z własnych środków. Prywatny inwestor zawarby umowę jedynie wtedy, gdyby mógł liczyć na konkretne zyski z tego tytułu, a zapisy umowy nie osłabiłyby jego pozycji finansowej.
- (246) Podsumowując, niezbędne jest zbadanie argumentacji Niemiec, zgodnie z którą prywatny inwestor — wobec istnienia pasa południowego — podpisałby umowę ramową ze względu na spodziewane większe przepływy środków niż w przypadku realizacji scenariusza bez udziału DHL. Niemcy pomijają przy tym jednak decydującą kwestię. Mianowicie, zgodnie z argumentacją przedstawioną powyżej, port lotniczy nie jest w stanie pokryć kosztów ryzyka z własnych środków. Aby móc udzielić gwarancji DHL, Flughafen Leipzig musiałoby sięgnąć po środki przeznaczone na budowę pasa południowego. Jak ustalono w części 6.1.1, właśnie te wkłady kapitałowe stanowią pomoc państwa. Niezależnie od okresu czasu, jaki został uwzględniony w każdym ze scenariuszy, należy uznać, że gwarancje we wszystkich przypadkach zostały sfinansowane dzięki pomocy państwa.

(ii) Umowy najmu

- (247) Uwzględniając argumenty przedstawione przez DHL oraz Niemcy należy stwierdzić, że DHL nie uzyska dzięki zawarciu umów najmu żadnych dodatkowych korzyści, ponieważ

- umowa najmu rampy i należących do niej obszarów obsługi naziemnej przewiduje stawki rynkowe, a Flughafen Leipzig nie jest zobowiązane do wyboru określonego wariantu finansowania;
- rezerwacja określonych powierzchni dla DHL jest zgodna z praktyką niemieckiego prawa najmu i w najmniejszym stopniu nie utrudnia konkurentom lokalizacji swoich oddziałów na terenie portu lotniczego w Lipsku, ponieważ lotnisko dysponuje także innymi wolnymi powierzchniami.

(iii) Wysokość opłat lotniskowych

- (248) Uwzględniając argumenty przedstawione przez DHL oraz Niemcy, należy stwierdzić, że ze względu na funkcjonowanie systemu opłat lotniskowych, DHL nie uzyska żadnych dodatkowych korzyści, ponieważ

- DHL wnosi opłaty lotniskowe w takiej samej wysokości, jak pozostali użytkownicy portu lotniczego w Lipsku;

⁽⁵³⁾ Kwota [...] EUR wynika z kosztów operacji lotniczych oraz kosztów inwestycji w środki bezpieczeństwa, które zamierza zrealizować port lotniczy. W załączniku przedstawiono bieżącą wartość netto wydatków na środki bezpieczeństwa w wypadku realizacji innego scenariusza handlowego.

⁽⁵³⁾ Stanowisko Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 7.

b) z przedstawionego przez DHL porównania opłat lotniskowych wynika, że opłaty pobierane przez port lotniczy w Lipsku w wysokości [...] % oraz [...] % są wyższe, niż opłaty pobierane przez konkurencyjne lotniska towarowe w Europie. Komisja nie ma więc podstaw do oceny wysokości opłat lotniskowych pod kątem ich niezgodności z rynkiem.

6.1.2.4. Korzyści ekonomiczne odniesione przez DHL w wyniku zawarcia umowy ramowej

(249) W zawiadomieniu o gwarancji zawarto warunki, zgodnie z którymi gwarancja nie stanowi pomocy państwa. Aby pomoc nie kwalifikowała się jako pomoc państwa, środki muszą spełnić oba poniżej wymienione kryteria:

a) gwarancja zasadniczo zapewnia zwykle warunki dostępne na rynku finansowym;

b) za udzielenie gwarancji uiszczana jest zwyczajowa opłata rynkowa.

(250) Poręczenie potwierdza, że kraj związkowy Saksonia zabezpiecza na rzecz Flughafen Leipzig oraz MFAG środki finansowe w wysokości odpowiedniej do wypełnienia zobowiązań umowy ramowej. Kraj związkowy Saksonia oświadcza ponadto, że zabezpiecza wypłatę na rzecz DHL kwoty rekompensaty do wysokości [...] EUR. Tym samym poręczenie nie spełnia żadnego z wymienionych warunków:

a) zgodnie z danymi przedłożonymi przez Niemcy⁽⁵⁴⁾ Flughafen Leipzig bezskutecznie ubiegało się o zabezpieczenie ryzyka przez prywatne instytucje finansowe; ryzyko to ostatecznie udzielono na mocy omawianego poręczenia;

b) ponieważ ani DHL, ani MFAG, ani Flughafen Leipzig nie są zobowiązane do uiszczenia wynagrodzenia za wystawienie poręczenia, ryzyko jakie ponosi kraj związkowy Saksonia nie podlega bezpośredniej rekompensacie.

(251) Ponadto nie jest prawdą, że kraj związkowy Saksonia, jako udziałowiec Flughafen Leipzig, uzyska rekompensatę pośrednią, ponieważ wartość udziałów lotniska efektywnie zmniejszy się wskutek strat związanych z przepływami środków finansowych wynikających z rozbudowy przy udziale DHL. Tak samo nie są przekonywujące wszystkie argumenty wskazujące na proporcjonalność pomiędzy poręczeniami kraju związkowego Saksonia oraz Deutsche Post AG, ponieważ dodatkowe przepływy środków powstałe dzięki rozbudowie pasa południowego nie umożliwiają samodzielnego zabezpieczenia ryzyka ponoszonego przez Flughafen Leipzig oraz jego właścicieli.

⁽⁵⁴⁾ Stanowisko Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 7.

6.1.2.5. Podsumowanie dotyczące istnienia pomocy dla DHL i jej zgodności z prawem

(252) Nieograniczona gwarancja udzielona na mocy sekcji 8 i 9 umowy ramowej, a także poręczenie, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ponieważ kraj związkowy Saksonia, MFAG oraz Flughafen Leipzig zabezpieczają ryzyko ponoszone przez DHL na warunkach, jakich nie zaakceptowałby inwestor prywatny. Bez wsparcia przyznanego ze środków publicznych przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig nie byłoby w stanie sfinansować budowy pasa południowego, ani też zawrzeć umowy ramowej z DHL.

(253) Ponieważ umowa ramowa została podpisana i weszła w życie przed jej zgłoszeniem przez Niemcy, nieograniczona gwarancja przewidziana tą umową narusza postanowienia art. 88 ust. 3 Traktatu WE i w związku z tym jest nieprawomocna.

6.2. Zgodność pomocy państwa ze wspólnym rynkiem

6.2.1. Dopuszczalność pomocy dla portu lotniczego

(254) Jak przedstawiono w motywie 166 i nast., wszelkie inwestycje będą finansowane ze środków publicznych, które (mimo że ich część wchodzi w zakres wydatków publicznych) zawierają elementy pomocy państwa w rozumieniu niniejszej decyzji⁽⁵⁵⁾.

(255) Należy ustalić, czy pomoc państwa może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem. Art. 87 ust. 3 Traktatu WE przewiduje w pkt. 1 określone odstępstwa od ogólnego zakazu pomocy państwa.

(256) W związku z powyższym wytyczne z 2005 r. stanowią podstawę, w oparciu na której pomoc państwa dla portów lotniczych można być uznana za dopuszczalną zgodnie z art. 87 ust 3 lit. c). Wytyczne zawierają różnorodne czynniki, uwzględniane przez Komisję w procesie dokonywania oceny zgodności.

(257) Dlatego zgodnie z motywem 61 wytycznych z 2005 r. należy stwierdzić w szczególności, czy

a) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.);

b) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;

⁽⁵⁵⁾ Precyzyjne obliczenie intensywności pomocy regionalnej nie jest możliwe, ponieważ Komisja nie może wykluczyć, że domniemany inwestor prywatny zainwestuje mniejszą kwotę i w ten sposób zmniejszy ponoszone ryzyko.

- 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;
- e) stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Wspólnoty.
- (i) **Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.)**
- (258) Projekt ma na celu utworzenie na terenie portu lotniczego nowej sortowni przesyłek ekspresowych oraz multimodalnego centrum dystrybucji. Sektor przewozów lotniczych, a zwłaszcza branża przesyłek ekspresowych, odznacza się silną dynamiką wzrostu. Operatorzy przewozów towarowych zwiększają obecnie zdolności produkcyjne swoich przedsiębiorstw. Jednakże ograniczenia nocnych lotów nadal obowiązują w trzech dużych lotniczych centrach dystrybucji w Niemczech — we Frankfurcie nad Menem, Monachium oraz Kolonii/Bonn. Konsekwencją wstrzymania lub dalszego ograniczenia nocnych lotów na lotnisku we Frankfurcie nad Menem będzie poważny kryzys przepustowości portów lotniczych na terytorium Niemiec.
- (259) W tym kontekście inwestycja jest zgodna z „Planem działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”⁽⁵⁶⁾ z 2007 r., w którym stwierdza się: „ze względu na spodziewany wzrost ruchu lotniczego w Europie występować będzie **coraz większa luka** pomiędzy przepustowością a popytem” w zakresie przepustowości portów lotniczych, co prowadzi do następujących wniosków: „kryzys przepustowości w portach lotniczych stanowi **zagrożenie** dla bezpieczeństwa, efektywności i konkurencyjności wszystkich stron zaangażowanych w łańcuch transportu lotniczego”⁽⁵⁷⁾. Zgodnie z ww. planem niezbędne jest nie tylko wykorzystanie istniejących pasów startowych, ale i „wspieranie budowy nowej infrastruktury” a Komisja zwraca uwagę na znaczenie lotnisk regionalnych wobec kryzysu na rynku przepustowości.
- (260) Projekt jest częścią (sięgającej do 2020 r.) strategii rozwoju, zawartej w planie przeglądowym transeuropejskiej sieci komunikacyjnej z 2004 r. Strategia zakłada rozwój lotniska określonego jako wspólnotowego punktu połączeń lotniczych. Port lotniczy położony jest w środkowych Niemczech (w pobliżu pięciu głównych tras transeuropejskiej sieci komunikacyjnej i korytarzy paneuropejskich) i znajduje się w miejscu krzyżowania się dwóch autostrad krajowych łączących ze sobą północ i południe Europy (A9) oraz Europę Wschodnią i Zachodnią (A14). Lotnisko dysponuje ponadto doskonałą siecią transportową, dzięki połączeniom kolejowym i drogowym. Połączenia te ułatwiają intermodalny transport towarów i przyczyniają się do stworzenia bardziej efektywnego i korzystnego dla środowiska systemu komunikacji, a ponadto sprzyjają zrównoważonemu rozwojowi. Dlatego projekt służy „rozwojowi zintegrowanej sieci europejskiego transportu lotniczego” zgodnie z nr 12 wyżej wspomnianego planu. W związku z tym „wskazane byłoby poszukiwanie ukrytych możliwości w zakresie przepustowości w regionalnych portach lotniczych, pod warunkiem, że państwa członkowskie przestrzegają będą wspólnotowych instrumentów prawnych odnoszących się do pomocy państwa”.
- (261) Realizacja projektu powinna wywrzeć korzystny wpływ na cały region i w znacznym stopniu przyczynić się do jego gospodarczego i społecznego rozwoju. Poprawi się zwłaszcza połączenie regionu z sieciami komunikacyjnymi oraz atrakcyjność regionu dla inwestorów i odwiedzających. Powinno to przynieść pozytywne efekty w zakresie zatrudnienia, tym bardziej, że bezrobocie w regionie Halle/Lipsk jest znacznie wyższe niż średnia wartość dla całych Niemiec.
- (262) Dzięki omawianym inwestycjom użytkowanie istniejącej infrastruktury stanie się lepsze, bardziej bezpieczne, bardziej korzystne dla środowiska i bardziej racjonalne, przez co bezpieczeństwo i efektywność portu lotniczego również wzrosną. Nowy przebieg pasa południowego ograniczy przeloty nad gęsto zaludnionymi terenami na północy Lipska i południu Halle. Ta część Lipska, która jest położona w okolicy lotniska i centralnego punktu starego pasa południowego była szczególnie narażona na hałas, ponieważ krzyżowały się tutaj ścieżki podejścia. Ponadto przebieg starego pasa nie odpowiadał najkorzystniejszym uwarunkowaniom meteorologicznym dla startów i lądowań. Dominującym kierunkiem wiatru na tym obszarze w ciągu całego roku i w poszczególnych miesiącach są wiatry południowo-zachodnie. Może to mieć negatywne skutki w przypadku występowania wiatrów bocznych. Nowy przebieg pasów startowych jest zgodny z wymogami meteorologicznymi oraz pozwala na wykonywanie operacji lotniczych przy wykorzystaniu instrumentów zgodnie z kategorią CAT III. Ponadto odległość między oboma pasami startowymi pozwala na prowadzenie niezależnych operacji lotniczych, co do tej pory było niemożliwe ze względów bezpieczeństwa (ryzyko kolizji).
- (263) Podsumowując należy więc stwierdzić, że budowa oraz użytkowanie infrastruktury służą osiągnięciu jasno zdefiniowanego celu, realizowanego w interesie ogółu, a rozwój lotniska o dużym wolumenie przewozów odpowiada wymogom właściwej polityki wspólnotowej, uwzględniającej aspekty regionalne i środowiskowe w taki sposób, że przedmiotowe kryterium dopuszczalności jest w tym przypadku spełnione.
- (ii) **Infrastruktura jest niezbędna i stosowna do osiągnięcia zamierzonego celu**
- (264) Dane przedstawione przez Niemcy dowodzą jednoznacznie, że lotnisko w jego w obecnym stanie nie może sprostać rosnącej liczbie pasażerów i wolumenowi towarów. Jak przedstawiono powyżej, prognoza dla lotniska zapowiada w okresie użytkowania nowego pasa południowego stopniowy, ale znaczący wzrost liczby pasażerów i wolumenu transportu. W 2006 r. łączna liczba przewiezionych pasażerów wyniosła 2,3 mln, a w 2010 r. można spodziewać się dalszego jej wzrostu do ok. 6–7 mln. Wzrost prognozowany jest także w sektorze przewozów towarowych, co jest przede wszystkim konsekwencją wprowadzenia dalszych ograniczeń lotów nocnych na innych niemieckich lotniskach (Frankfurt nad Menem, Kolonia/Bonn i in.).

⁽⁵⁶⁾ COM(2006) 819 wersja ostateczna.

⁽⁵⁷⁾ Plan działania, numer 7 oraz ramka na stronie 4.

- (265) Stan starego pasa południowego został z wielu przyczyn uznany za zły i nie odpowiadający obecnym wymogom. W dalszej kolejności należy przypomnieć, że infrastruktura ta została oddana do użytku w latach 1957–1960. Przebieg starego pasa został określony jeszcze zgodnie z potrzebami militarnej struktury powietrznej NRD i nie odpowiada uwarunkowaniom meteorologicznym. Już około 1980 r. wystąpiły szkody w postaci pęknięć płyt, wykruszeń obrzeży i podmyć w podłożu. W celu usunięcia powstałych uszkodzeń w latach 1983/1984 pas pokryto nową nawierzchnią betonową. Nie udało się jednak związać nawierzchni pierwotnej z nową warstwą, wskutek czego środki naprawcze okazały się powierzchowne i niewystarczające.
- (266) Problem ten ujawnił się zwłaszcza na początku lat 90., kiedy pasy startowe były użytkowane szczególnie intensywnie. Przykładowo spękanie dolnej warstwy doprowadziło do powstania rys w nowej warstwie nawierzchni oraz obszernych wykruszeń na krawędziach pasa i znacznych przemieszczeń wzdłużnych na krańcach obu pasów, które z kolei przyczyniły się do powstania wypiętrzeń. Powstałe w ten sposób wypiętrzenia stanowiły poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów, zwłaszcza w okresie letnich upałów. Zjawiska te skutkowały kumulującymi się uszkodzeniami, jak i znacznymi i nieproporcjonalnymi kosztami utrzymania.
- (267) Ponadto dotychczasowy pas południowy miał długość 2 500 m, co umożliwiało starty jedynie na trasach krótkodystansowych. Niemożliwe było użytkowanie pasa przez w pełni załadowane statki powietrzne o wadze powyżej 30 t. Z tego też względu efektywność portu lotniczego w Lipsku była w znacznym stopniu ograniczona (w pełni załadowane statki powietrzne typu Boeing B 747, B 767 i McDonnell Douglas MD 11 potrzebują pasa startowego o długości między 2 925 m a 3 320 m). Ze względu na brak wydolności w znacznym stopniu wzrasta także podatność na zagrożenia, np. w przypadku zablokowania pasa północnego. Ponadto, ze względu na bezpieczeństwo ruchu, niezbędne było nowe ukierunkowanie starego pasa południowego. Także w przypadku operacji lądowania w kierunku zachodnim niemożliwe było użytkowanie systemu pasów równoległych, ponieważ każdorazowo niezbędna była kalkulacja, czy samoloty muszą przerwać operację lądowania w celu uniknięcia kolizji. Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), ustalając przebieg operacji lotniczych, musiało traktować oba pasy jako jeden.
- (268) W omówionych powyżej warunkach ustalono maksymalną liczbę operacji lotniczych wykonywanych na godzinę w dotychczasowym systemie pasów startowych, a ponadto wykonano symulację opartą o prognozowany plan lotów w centrum dystrybucyjnym na terenie portu lotniczego w Lipsku. Symulacja prognozowanego planu lotów wykazała znacznie opóźnienia startów i lądowań w godzinach szczytu. W przypadku podejść do lądowania średnie spóźnienie wynosiło w obu kierunkach około 21 minut, natomiast w przypadku startów było to 6 minut. W pojedynczych przypadkach opóźnienia wynosiły nawet od 30 minut do godziny w przypadku lądowań oraz do 18 minut w przypadku startów.
- (269) Jak wyjaśniono powyżej, lotnisko ma jedynie niewielką możliwość uzyskania środków publicznych od swoich akcjonariuszy publicznych, co uzasadnia intensywność pomocy państwa w wymiarze 100 %. Niemcy mogły udowodnić, że całość planowanej i finansowanej przez nie infrastruktury jest niezbędna dla osiągnięcia założonych celów oraz, że projekt nie ma nieproporcjonalnie szerokiego zakresu i nie wymaga nieproporcjonalnych nakładów.
- (270) Podsumowując można stwierdzić, że z wyżej wymienionych względów kwestionowana infrastruktura jest niezbędna i odpowiednia dla osiągnięcia założonych celów.
- (iii) **Średniookresowe perspektywy użytkowania infrastruktury, w szczególności infrastruktury istniejącej, są zadowalające**
- (271) Dzięki położeniu w centrum Europy i doskonałemu połączeniu z siecią kolejową i drogową port lotniczy ma dostęp do rynku liczącego około 7 mln osób w obrębie 100 km. Jak przedstawiono powyżej, sektor przewozów towarowych wykazuje znaczny wzrost (średnie tempo wzrostu międzynarodowego ruchu pasażerskiego zwiększyło się w latach 2002–2006 o około 7,4 %, a ruchu towarowego o około 6,2 %) ⁽⁵⁸⁾. Jednakże poprzez wprowadzenie ograniczeń lotów nocnych, przepustowość lotnisk ulega ograniczeniu.
- (272) W przypadku portu lotniczego w Lipsku, Niemcy spodziewają się, że w pierwszych latach funkcjonowania lotniska wolumen przewozów towarowych będzie rósł bardzo dynamicznie, a od 2013 r. tempo to spadnie i będzie wynosić ok. o 3 % w skali roku. Dla porównania IATA prognozuje średni wzrost roczny w wysokości 5,1 % (przewozy pasażerskie) i 4,8 % (przewozy towarowe) w latach 2007–2011. W 1999 r. Niemcy przewidywały, że w 2004 r. liczba pasażerów wyniesie 4 mln, a w 2010 r. ok. 6–7 mln. Jak wynika jednak z najnowszych prognoz, Niemcy mogą spodziewać się wzrostu przewozów pasażerskich z 2,1 mln (w 2005 r.) do 4,8 mln osób rocznie.
- (273) Oznacza to korzystne perspektywy eksploatacji nowej infrastruktury w średniookresowej perspektywie czasowej, zwłaszcza w połączeniu z obecnie istniejącą infrastrukturą, której wykorzystanie zostanie zoptymalizowane dzięki zaplanowanym pracom.
- (iv) **Wszyscy potencjalni użytkownicy zyskują jednakowy i równy dostęp do infrastruktury**
- (274) Jak wynika z informacji przedstawionych przez Niemcy, wszyscy potencjalni użytkownicy (przewoźnicy lotniczy) uzyskają jednakowy i równy dostęp do nowej infrastruktury. Na DHL przypada jedynie 19 % czasu użytkowania nowego pasa południowego, co odpowiada 9,4 % całkowitej przepustowości lotniska. W odniesieniu do przepustowości pasów wykorzystywanej przez DHL Komisja

⁽⁵⁸⁾ Prognoza IATA dotycząca przewozów pasażerskich i towarowych w latach 2001–2011, październik 2007 r.

stwierdza, że na większości lotnisk, na których zlokalizowano centra dystrybucyjne, użytkowanie około 60–80 % całkowitej przepustowości pasów przez operatorów lotniczych o ugruntowanej pozycji jest praktyką powszechną. Sytuacja ta występuje obecnie we wzmożonym stopniu w sektorze przewozów niskokosztowych, na lotniskach regionalnych oraz w portach lotniczych średniej wielkości.

(275) Rezerwacja określonych okienek czasowych startu lub lądowania (slotów) dla DHL odzwierciedla uwarunkowania występujące w sektorze przesyłek ekspresowych. Ponadto port lotniczy w Lipsku nie jest lotniskiem zatłoczonym (ograniczona liczba slotów), tak więc nie występuje tu ryzyko ograniczonej przepustowości. Dlatego też rezerwacja określonych okienek czasowych dla DHL nie spowoduje dyskryminacji konkurentów przedsiębiorstwa. Opinia ta znajduje szerokie potwierdzenie w stanowiskach operatorów pasażerskich i towarowych przewozów lotniczych (m.in. Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, Cargolux i Condor).

(276) Tak jak w przypadku większości (niezatłoczonych) lotnisk, w porcie lotniczym w Lipsku dostępne okienka czasowe (sloty) są przyznawane zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Zwyczajowe funkcjonowanie lotniska obejmuje zasadę, że operatorzy lotniczy zachowują raz przyznane okienka zgodnie z zasadą praw nabytych (*grandfather rights*). Przyznanie DHL okien czasowych na niezatłoczonym lotnisku, jak i możliwość zachowania przez DHL tych okien, nie stanowi zatem dla DHL korzyści istotnej w świetle przepisów dotyczących pomocy państwa.

(277) „Prawa” te nie mogą jednak naruszać prawa wspólnotowego ani krajowego. W związku z tym należy wskazać stronie niemieckiej na fakt, że w przypadku zatłoczenia portu lotniczego w Lipsku, jest zobowiązana przeprowadzić analizę przepustowości zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty ⁽⁵⁹⁾.

(278) Tym samym należy stwierdzić, że wszyscy potencjalni użytkownicy posiadają równy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury.

(v) **Wpływ na rozwój wymiany handlowej nie jest na tyle istotny, by naruszyć interesy Wspólnoty**

(279) Zgodnie z pkt. 15 wytycznych z 2005 r. port lotniczy zalicza się do kategorii C. Wprawdzie konkurencyjność i wymiana handlowa na poziomie Wspólnoty zostają naruszone, ale należy zbadać, czy wpływ ten jest na tyle istotny, że może naruszać interesy ogółu.

(280) Ponadto należy stwierdzić, że nowy pas południowy — nawet jeśli przyczyni się do optymalizacji przepustowości

lotniska — wciąż stanowi jedynie zastępstwo starego pasa startowego, którego przebieg nie był optymalny.

(281) Jak przedstawiono powyżej, najważniejsze niemieckie lotniska konkurujące z portem lotniczym w Lipsku są zatłoczone, a ponadto obowiązują na nich ograniczenia nocnych lotów na tyle dotkliwe, że zaistnienie w przyszłości konkurencji jest mało prawdopodobne. Dlatego niebezpieczeństwo zakłócenia konkurencji pomiędzy tymi lotniskami albo w ogóle nie istnieje, albo jest znikome.

(282) Jak opisano powyżej, DHL poszukując lokalizacji dla przyszłego centrum dystrybucji brało pod uwagę port lotniczy w Lipsku, a także lotniska w Vatry oraz w Brukseli. W momencie wszczęcia postępowania Komisja nie otrzymała uwag portów lotniczych w Vatry i Brukseli. Ponadto w momencie wszczęcia postępowania żadne inne lotnisko europejskie nie wyraziło sprzeciwu wobec rozbudowy portu lotniczego w Lipsku. Nie stwierdzono także wątpliwości w zakresie konkurencyjności z innymi lotniskami Wspólnoty.

(283) W związku z powyższym należy stwierdzić, że wpływ na rozwój wymiany handlowej nie jest na tyle istotny, aby był sprzeczny z interesami Wspólnoty.

6.2.2. **Niezgodność poręczenia i nieograniczonej gwarancji wynikającej z umowy ramowej**

(284) Ponieważ DHL otrzymało już maksymalną intensywność pomocy zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE, pomoc zapewniona na mocy umowy ramowej i poręczenia stanowi pomoc operacyjną.

(285) Zgodnie z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 ⁽⁶⁰⁾ pomoc operacyjna jest zasadniczo niedopuszczalna. Jednak w wyjątkowych przypadkach pomoc taka może zostać przyznana w regionach kwalifikujących się do pomocy w ramach odstępstwa na podstawie art. 87 ust. 3 lit. a), pod warunkiem że spełnia ściśle określone warunki ⁽⁶¹⁾. Ponieważ Niemcy nie wykazały, że warunki powyższe zostały spełnione, należy wnioskować, że pomoc operacyjna dla DHL w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE nie może zostać zatwierdzona.

(286) Ponieważ nie przedstawiono innych informacji, należy stwierdzić, że pomoc państwa dla DHL ograniczona jest do wsparcia służącego wyłącznie wspólnym interesom. Ponieważ tym samym nie znajdują zastosowania odstępstwa określone w art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE, należy uznać poręczenie oraz nieograniczoną gwarancję, zapewnioną umową ramową, za niezgodne ze wspólnym rynkiem.

⁽⁶⁰⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006.

⁽⁶¹⁾ Pomoc operacyjna musi mieć na celu zwłaszcza ograniczenia przepustowości w rozwoju regionalnym, jeżeli jej poziom jest proporcjonalny do ograniczeń, które ma złagodzić, zmniejsza się z roku na rok i zakończyć się ma w określonym terminie.

⁽⁵⁹⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993 s. 1.

6.2.3. Wycofanie niezgodnej pomocy przyznanej na rzecz DHL

- (287) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem, Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji o wycofaniu lub zmianie formy pomocy⁽⁶²⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nałożenie na państwo obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną ze wspólnym rynkiem służy przywróceniu stanu pierwotnego⁽⁶³⁾. W opinii Trybunału cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy przyznanej w sposób sprzeczny ze wspólnym rynkiem bezprawnie dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów rynkowych, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy⁽⁶⁴⁾.
- (288) Zgodnie z orzecznictwem art. 14 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 stwierdza: „W przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane Państwo Członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta (...). Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego.”.
- (289) W opinii Komisji, aby uniemożliwić DHL uzyskanie korzyści gospodarczych z pomocy przyznanej w sposób sprzeczny ze wspólnym rynkiem, niezbędne jest zastosowanie trzech niżej wymienionych środków:
- a) poręczenie nie może wejść w życie;
 - b) należy wycofać nieograniczoną gwarancję;
 - c) ponieważ nieograniczona gwarancja obowiązuje od dnia 1 października 2007 r. (oddanie do użytku sortowni przesyłek lotniczych DHL), DHL zwróci dotychczas otrzymaną pomoc.
- (290) Odnosząc się do obliczenia kwoty pomocy dotychczas przyznanej DHL Komisja wskazuje na fakt, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału nie istnieje przepis prawa wspólnotowego wymagający od Komisji dokładnego określenia kwoty podlegającej windykacji ze względu na niezgodność przyznanej pomocy ze wspólnym rynkiem. Decyzja Komisji powinna jedynie zawierać dane, które umożliwią jej adresatowi samodzielne określenie tej kwoty bez zbędnych trudności⁽⁶⁵⁾.
- (291) Aby określić kwotowo pomoc państwa, należy naliczyć opłatę gwarancyjną od pierwszych miesięcy po oddaniu do użytku centrum dystrybucyjnego DHL w dniu 1 października 2007 r., do momentu wycofania nieograniczonej gwarancji. Należy przy tym zbadać, jakiej kwoty zażądałoby prywatne towarzystwo ubezpieczeniowe w

dnia 21 września 2005 r., kiedy podpisano umowę ramową, za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia wycofania nieograniczonej gwarancji. Na konkurencyjnym rynku ubezpieczeniowym opłata gwarancyjna odpowiada wysokości spodziewanego ryzyka, które ma zostać pokryte kwotą ubezpieczenia.

- (292) Niemcy przedłożyły już prognozowane koszty ryzyka oszacowane na [...] EUR za cały okres obowiązywania umowy ramowej, czyli [...] lat. Jak wyjaśniono w motywie 90, koszty ryzyka zostały oszacowane na podstawie poniższych obliczeń:

a) Niemcy wychodzą z założenia, że wysokość roszczeń odszkodowawczych będzie spadać w sposób linearny wraz z amortyzacją kosztów inwestycji DHL. Zakładając kwotę maksymalną w wysokości [...] EUR w roku [...] oznacza to np. [...] EUR w [...] r. i [...] EUR w [...] r.

b) Aby uprościć obliczenia, Niemcy nie uwzględniają prawdopodobieństwa wprowadzenia stałego zakazu lotów nocnych, ale wychodzą z założenia, że po upływie połowy okresu umownego — w [...] r. — prawdopodobieństwo wydania zakazu nocnych lotów wynosi [...] %. Nominalna wysokość roszczeń odszkodowawczych w wysokości [...] EUR w [...] r. przemnożona przez [...] % prawdopodobieństwa ryzyka wprowadzenia zakazu dają spodziewane ryzyko nominalne w wysokości [...] EUR rocznie oraz zdyskontowaną wartość spodziewanych kosztów ryzyka w wysokości [...] EUR.

- (293) W opinii Komisji poprawna ocena szacowanego ryzyka wymaga od Niemiec wprowadzenia do obliczeń poniższych zmian:

a) Wbrew założeniom strony niemieckiej wartość pewnych elementów roszczeń odszkodowawczych ze strony DHL pozostaje niezmienna (np. koszty przeniesienia działalności, roszczenia odszkodowawcze ze strony klientów DHL w przypadku opóźnionych dostaw itp.). Dlatego należy skorygować wysokość roszczeń odszkodowawczych uwzględniając powyższe czynniki.

b) Obliczenia Niemiec uwzględniają jedynie ryzyko wprowadzenia zakazu nocnych lotów. Gwarancja pokrywa jednak także regularnie występujące ryzyko związane z działalnością gospodarczą (np. uprzywilejowane użytkowanie pasa południowego), które powinno zostać ujęte w obliczeniach. Niezbędne jest określenie roszczeń odszkodowawczych, wynikających z ryzyka związanego z działalnością gospodarczą oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia, a także obliczenie bieżącej wartości netto kosztów ryzyka.

⁽⁶²⁾ Wyrok z dnia 12 lipca 1973 r. w sprawie C-70/72, *Komisja przeciwko Niemcom*, Rec. 1973, s. 813, motyw 13.

⁽⁶³⁾ Wyrok z dnia 14 września 1994 r., sprawy połączone C-278/92, C-279/92 i C-280/92. *Hiszpania przeciwko Komisji*, Rec. 1994, s. I-4103, motyw 75.

⁽⁶⁴⁾ Wyrok z dnia 17 lipca 1999 r. w sprawie C-75/97, *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1999, s. I-03671, motyw 64.

⁽⁶⁵⁾ Zob. zwłaszcza wyroki z dnia 12 października 2000 r. w sprawie C-480/98 *Hiszpania przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. I-8717, motywy 25; z dnia 12 maja 2005 r., C-415/2003, *Komisja przeciwko Grecji*, Rec. 2005, s. I-3875, motyw 39.

c) Wprawdzie można zgodzić się z uproszczonymi obliczeniami Niemiec w zakresie prawdopodobieństwa wystąpienia zakazu lotów nocnych, ale Komisja w związku z regularnie występującym ryzykiem działalności gospodarczej wyraża opinię, że prawdopodobieństwo wystąpienia zakazu należy szacować w perspektywie rocznej. Sumę spodziewanych rocznych roszczeń odszkodowawczych należy zatem odpowiednio zdyskontować, aby w tym celu uzyskać bieżącą wartość netto stale występujących rodzajów ryzyka.

(294) Na podstawie ponownie oszacowanych kosztów ryzyka za cały okres obowiązywania umowy ramowej Niemcy muszą ustalić wysokość opłaty gwarancyjnej za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia wycofania nieograniczonej gwarancji.

7. WNIOSKI

7.1. Pomoc dla portu lotniczego

(295) Należy stwierdzić, że przedmiotowa pomoc umożliwiająca Flughafen Leipzig realizację planów inwestycyjnych na powyższych warunkach nie stoi w sprzeczności z interesem Wspólnoty, a pięć kryteriów sformułowanych w wytycznych z 2005 r. zostało spełnionych.

7.2. Pomoc dla DHL

(296) Należy stwierdzić, że poręczenie oraz nieograniczona gwarancja udzielona zapisami umowy ramowej stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ponieważ kraj związkowy Saksonia, MFAG oraz Flughafen Leipzig zabezpieczają straty DHL, wynikające z ryzyka handlowego powstałego na warunkach, jakich nie zaakceptowałby prywatny inwestor.

(297) Ponieważ DHL otrzymało już maksymalną intensywność pomocy zgodnej z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE, nieograniczoną gwarancję wynikającą z umowy ramowej oraz poręczenie należy uznać za niezgodne ze wspólnym rynkiem,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa w kwocie 350 milionów EUR, którą Niemcy zamierzają przyznać na rzecz budowy nowego południowego pasa startowego i należących do niego urządzeń na terenie portu lotniczego w Lipsku jest w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE niezgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 2

Pomoc państwa, jaką Niemcy chcą przyznać DHL w formie poręczenia, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Dlatego pomoc państwa nie może zostać przyznana.

Artykuł 3

Pomoc państwa, jaką Niemcy przyznały DHL poprzez udzielenie nieograniczonych gwarancji (zgodnie z sekcją 8 i 9 umowy ramowej) jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Dlatego należy uchylić nieograniczone gwarancje przewidzianą w umowie ramowej.

Artykuł 4

1. Niemcy przeprowadzą odzyskanie części pomocy określonej w art. 3, którą już przekazano DHL (tj. opłaty gwarancyjnej za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia wycofania nieograniczonych gwarancji).

2. Kwota do odzyskania obejmuje odsetki narosłe w okresie od daty przekazania beneficjentowi środków pomocy do dnia ich faktycznego odzyskania.

3. Odsetki naliczane są narastająco zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004.

Artykuł 5

1. Pomoc dotychczas przekazana DHL, określona w art. 3, podlega bezzwłocznemu i skutecznemu odzyskaniu.

2. Niemcy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w ciągu czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 6

1. W ciągu dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Niemcy dostarczą Komisji następujących informacji:

- łączna kwota pomocy (kwota nominalna wraz z odsetkami) do odzyskania od beneficjenta;
- dokładny opis środków już podjętych i przewidzianych w celu zastosowania się do niniejszej decyzji;
- dokumenty potwierdzające, że beneficjent został zobowiązany do zwrotu pomocy.

2. Niemcy informują Komisję o postępach w realizacji środków krajowych przyjętych w celu wykonania niniejszej decyzji aż do momentu pełnego odzyskania pomocy dotychczas przekazanej DHL, o której mowa w art. 3. Niemcy przekazują niezwłocznie, na zwykłe wezwanie Komisji, informacje dotyczące środków już podjętych lub przewidzianych w celu zastosowania się do niniejszej decyzji. Niemcy dostarczają ponadto szczegółowych informacji dotyczących kwoty pomocy i odsetek już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2008 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

Neelie KROES
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Obliczenia przepływów środków w zakresie pomocy państwa dla DHL

Tabela 1

Obliczenia przepływów

(w mln EUR)

Obliczenia przepływów środków (*)		(1) Port lotniczy Status quo	(2) Port lotniczy Rozbudowa przy udziale DHL	(3) Port lotniczy Rozbudowa bez udziału DHL	(4)=(2)-(1) Pas południowy przy udziale DHL	(5)=(3)-(1) Pas południowy bez udziału DHL
EBITDA ⁽¹⁾ (2006–2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji (2006–2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji w roku 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków w 2005 r.	d=a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ryzyka (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków w 2005 r. skorygowane o ryzyko	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korekta wydatków na środki bezpieczeństwa						
Wydatki na środki bezpieczeń- stwa (koszty działalności i koszty inwestycji) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skorygowane przepływy środków w 2005 r.	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Zysk z odsetek, podatków i odpisów.

(*) Wszystkie wartości zdyskontowane na 2005 r.

(**) Obliczenia Niemiec.

Obliczenie przepływów środków dla pasa południowego

Niemcy przedstawiły na okres 2006–2042 trzy różne scenariusze dla przepływu środków finansowych portu lotniczego Lipsk/Halle:

- *Port lotniczy — status quo*: Prace nad budową pasa południowego nie zostaną rozpoczęte. Operacje lotnicze są kontynuowane przy wykorzystaniu istniejącego pasa północnego.
- *Port lotniczy — rozbudowa przy udziale DHL*: Pas południowy jest budowany, a DHL uruchamia swoje europejskie centrum dystrybucji w roku 2008.
- *Port lotniczy — rozbudowa bez udziału DHL*: Pas południowy jest budowany, ale DHL nie przenosi działalności do Lipska i po roku 2010 inny przewoźnik lotniczy lokalizuje swoją siedzibę na terenie portu lotniczego.

Na podstawie analizy przepływów środków obliczana jest oczekiwana rentowność pasa południowego zgodnie z poniższymi założeniami:

- *Pas południowy przy udziale DHL*: W tej kolumnie podano różnicę w przepływie środków w zależności od realizowanego wariantu rozbudowy przy udziale DHL a status quo.
- *Pas południowy bez udziału DHL*: W tej kolumnie podano różnicę w przepływie środków w zależności od realizowanego wariantu rozbudowy bez udziału DHL a status quo.

Różnica w obliczeniach przepływów pieniężnych w decyzji o wszczęciu postępowania i przedłożonych obliczeniach

- Podczas gdy w decyzji o wszczęciu postępowania zdyskontowano zyski i koszty na 2006 r., przedłożone obliczenia zakładają rok 2005 jako rok referencyjny, ponieważ decyzja o budowie pasa południowego została podjęta w listopadzie 2004 r., a budowa rozpoczęła się z początkiem 2005 r.
- Na podstawie uwag Niemiec w sprawie decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że w 2005 r. powstały *dotatkowe koszty inwestycji* w wysokości [...] EUR, które zwiększyły poziom strat w przepływach środków. Koszty tych inwestycji zostały uwzględnione.

Obliczenie przepływu środków wskazuje na znaczne straty w przypadku budowy pasa południowego

- W wyniku budowy i użytkowania pasa południowego powstały w roku 2005 zdyskontowane straty związane z przepływami środków w wysokości około [...] EUR. W przypadku rozbudowy bez udziału DHL zdyskontowana strata związane z przepływami środków wynoszą [...] EUR.
 - Na skutek kosztów ryzyka w wysokości [...] EUR (według obliczeń niemieckich), straty związane z przepływami środków w powiązaniu z użytkowaniem pasa południowego przy udziale DHL zwiększają się do kwoty [...] EUR. Ponadto należy wskazać na fakt, że oszacowane koszty ryzyka w wysokości [...] mln EUR stanowią jedynie kwotę minimalną, ponieważ Niemcy nie określiły ilościowo wszystkich rodzajów ryzyka powstałego dla portu lotniczego i opierają swoje obliczenia na wątpliwych przesłankach.
 - Nawet jeśli Komisja podzieliłaby argumentację Niemiec, zgodnie z którą wydatki na środki bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR wchodzi w zakres działań publicznych i tym samym nie zaliczają się do obliczenia kosztów związanych z pasem południowym, wciąż pozostaje znaczny deficyt związany z przepływami środków w wysokości [...] EUR.
-