

DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/1227

z dnia 23 lipca 2014 r.

w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/07) wdrożonej przez Francję na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 5085)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje,

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 25 stycznia 2007 r. władze francuskie zgłosiły Komisji, zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”), środek na rzecz spółki Airport Marketing Services Limited (zwanego dalej „AMS”), będącej w 100 % spółką zależną przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair Limited (zwanego dalej „Ryanair”), w formie umowy o świadczenie usług marketingowych zawartych z tą ostatnią spółką. Środek ten został zgłoszony przez władze francuskie jako pomoc państwa. Ponieważ środek ten został już wcześniej wdrożony przez władze francuskie, Komisja zarejestrowała go w rejestrze pomocy niezgodnych z prawem pod numerem NN 12/07.
- (2) Na wniosek władz francuskich zorganizowano spotkania robocze ze służbami Komisji w dniu 20 lutego 2007 r. i w dniu 16 lipca 2007 r.
- (3) Pismem z dnia 26 lutego 2007 r. Komisja wezwała władze francuskie do udzielenia dodatkowych informacji. W związku z brakiem odpowiedzi w ustalonym terminie dnia 15 czerwca 2007 r. wystosowano monit do władz francuskich. Pismem z dnia 12 lipca 2007 r. władze francuskie przekazały wymagane informacje.
- (4) Pismem z dnia 28 listopada 2007 r. Komisja poinformowała władze francuskie o swojej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE.
- (5) Decyzja Komisji dotycząca wszczęcia postępowania została opublikowana w dniu 15 lutego 2008 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽³⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowego środka.
- (6) Dnia 18 grudnia 2007 r. i dnia 29 stycznia 2008 r. władze francuskie złożyły wniosek o przedłużenie terminu wyznaczonego im na przedstawienie uwag dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania. Pismami z dnia 4 stycznia 2008 r. i z dnia 1 lutego 2008 r. Komisja wyraziła zgodę na przedłużenie terminu do dnia 28 lutego 2008 r.
- (7) Uwagi władz francuskich zostały przekazane Komisji dnia 2 czerwca 2008 r.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy rozumieć, we właściwych przypadkach, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W ramach TFUE wprowadzono też pewne zmiany terminologiczne, np. zastąpiono „Wspólnotę” „Unią”, „wspólny rynek” – „rynkiem wewnętrznym”, a „Sąd Pierwszej Instancji” – „Sądem”. W niniejszej decyzji stosuje się terminologię z TFUE.

⁽²⁾ Dz.U. C 41 z 15.2.2008, s. 11 i Dz.U. C 96 z 31.3.2012, s. 22.

⁽³⁾ Dz.U. C 41 z 15.2.2008, s. 11.

- (8) Komisja otrzymała uwagi od Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn (zwanej dalej „CCIPB”) dnia 25 lutego 2008 r. ⁽⁴⁾, od AMS ⁽⁵⁾, od przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair i od Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych (ang. Association of European Airlines, zwanego dalej „AEA”) pismami z dnia 14 marca 2008 r. oraz od linii lotniczych Air France dnia 19 marca 2008 r. ⁽⁶⁾. Komisja przekazała te uwagi Francji pismem z dnia 11 czerwca 2008 r., umożliwiając skomentowanie ich.
- (9) Pismem z dnia 7 lipca 2008 r. władze francuskie poinformowały Komisję, że nie zgłaszają komentarzy do uwag osób trzecich.
- (10) Na wniosek władz francuskich dnia 4 listopada 2008 r. zorganizowano spotkanie służb Komisji z przedstawicielami CCIPB. Podczas spotkania Komisja poinformowała władze francuskie, że zatrudniła niezależnego konsultanta, którego zadaniem jest pomoc w przeanalizowaniu przedmiotowych umów (zwanego dalej „konsultantem”). Konsultant złożył sprawozdanie dnia 30 marca 2011 r.
- (11) Pismem z dnia 17 marca 2011 r. Komisja wezwała władze francuskie do udzielenia dodatkowych informacji. Pismem z dnia 13 kwietnia 2011 r. władze francuskie wniosły o przedłużenie terminu do dnia 1 czerwca 2011 r., na co Komisja wyraziła zgodę pismem z dnia 6 maja 2011 r. Władze francuskie udzieliły odpowiedzi pismem z dnia 30 maja 2011 r.
- (12) Pismem z dnia 11 kwietnia 2011 r. Komisja wezwała Ryanair do udzielenia dodatkowych informacji. Ryanair odpowiedział pismem z dnia 31 sierpnia 2011 r. Pismem z dnia 11 października 2011 r. Komisja przekazała te uwagi Francji, aby ta mogła się do nich ustosunkować. Pismem z dnia 21 listopada 2011 r. władze francuskie poinformowały Komisję, że nie zamierzają przekazać komentarza w odpowiedzi na te uwagi.
- (13) Pismem z dnia 25 stycznia 2012 r. Komisja poinformowała Francję o decyzji o rozszerzeniu formalnego postępowania wyjaśniającego wszczętego w 2007 r. na różne środki na rzecz linii lotniczych użytkujących port lotniczy w Pau oraz na rzecz organu zarządzającego portem lotniczym. Decyzja Komisji została opublikowana w dniu 31 marca 2012 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁷⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowych środków.
- (14) Pismem z dnia 22 lutego 2012 r. Komisja wezwała władze francuskie do udzielenia dodatkowych informacji. Dnia 28 lutego 2012 r. władze francuskie złożyły wniosek o przedłużenie terminu wyznaczonego im na przedstawienie uwag dotyczących decyzji z dnia 25 stycznia 2012 r. oraz terminu wyznaczonego im w piśmie Komisji z dnia 22 lutego 2012 r. Komisja wyraziła zgodę na przedłużenie tych terminów do dnia 27 marca 2012 r. Pismem z dnia 29 marca 2012 r. władze francuskie udzieliły odpowiedzi na pismo Komisji z dnia 22 lutego 2012 r. oraz przekazały swoje uwagi odnośnie do decyzji o rozszerzeniu postępowania.
- (15) W ramach rozszerzonego postępowania do Komisji wpłynęły uwagi CCIPB dnia 30 kwietnia 2012 r. ⁽⁸⁾, spółki AMS dnia 30 kwietnia 2012 r. ⁽⁹⁾ oraz przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair dnia 30 kwietnia 2012 r. ⁽¹⁰⁾. Pismem z dnia 31 maja 2012 r. Komisja przekazała te uwagi Francji, aby ta mogła się do nich ustosunkować. Pismem z dnia 13 czerwca 2012 r. Francja poinformowała, że nie wnosi uwag.
- (16) Pismem z dnia 26 kwietnia 2012 r. Komisja wezwała władze francuskie do udzielenia dodatkowych informacji. Władze francuskie odpowiedziały pismem z dnia 10 maja 2012 r.
- (17) Pismem z dnia 10 kwietnia 2013 r. Ryanair przekazał Komisji dwie noty opracowane przez spółkę Oxera oraz analizę przeprowadzoną przez profesora Damiana P. McLoughlina. Pismem z dnia 3 maja 2013 r. Komisja przesłała te dwa dokumenty władzom francuskim, aby te mogły się do nich ustosunkować. Pismem z dnia 7 czerwca 2013 r. Francja poinformowała, że nie wnosi uwag.

⁽⁴⁾ Dnia 14 kwietnia 2008 r. Komisja zażądała od CCIPB niepoufnej wersji jej uwag. Dnia 16 kwietnia 2008 r. CCIPB potwierdziła, że jej uwagi nie zawierają danych poufnych, które nie mogą być przedstawione władzom francuskim.

⁽⁵⁾ Dnia 10 kwietnia 2008 r. Komisja zażądała od spółki AMS niepoufnej wersji jej uwag. Dnia 19 maja 2008 r. AMS przekazała Komisji niepoufną wersję swoich uwag.

⁽⁶⁾ Pismem z dnia 13 marca 2008 r. Air France złożyła wniosek o przedłużenie terminu na przesłanie uwag do decyzji z dnia 28 listopada 2007 r., a Komisja wyraziła zgodę na przedłużenie terminu dnia 17 marca 2008 r.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 96 z 31.3.2012, s. 22.

⁽⁸⁾ Dnia 14 maja 2012 r. CCIPB potwierdziła, że jej uwagi nie zawierają danych poufnych, które nie mogą być przedstawione władzom francuskim.

⁽⁹⁾ Dnia 1 maja 2012 r. spółka AMS przekazała Komisji niepoufną wersję swoich uwag.

⁽¹⁰⁾ Ryanair potwierdził, że uwagi te nie zawierały poufnych danych.

- (18) Pismem z dnia 14 listopada 2013 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji.
- (19) Pismem z dnia 16 grudnia 2013 r. Komisja przesłała władzom francuskim sprawozdanie konsultanta, aby władze francuskie mogły ustosunkować się do tego sprawozdania. Francja nie przedstawiła uwag w ustalonym terminie.
- (20) Dnia 19 grudnia 2013 r. Francja wniosła o przedłużenie terminu na udzielenie dodatkowych informacji wyznaczonego jej w piśmie z dnia 14 listopada 2013 r. Komisja wyraziła zgodę na przedłużenie tego terminu do dnia 23 stycznia 2014 r. Wobec braku odpowiedzi w tym terminie dnia 24 stycznia 2014 r. Komisja wysłała do Francji monit, przedłużając termin o dodatkowe dziesięć dni roboczych. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z dnia 6 lutego 2014 r.
- (21) Komisja otrzymała uwagi od Ryanair dnia 20 grudnia 2013 r., 17 stycznia 2014 r. i 31 stycznia 2014 r. Te dodatkowe uwagi zostały przekazane Francji odpowiednio pismem z dnia 9 stycznia 2014 r., 23 stycznia 2014 r. i 4 lutego 2014 r. Pismami z dnia 29 stycznia 2014 r., 3 lutego 2014 r. i 21 maja 2014 r. Francja poinformowała Komisję, że nie wnosi żadnych uwag.
- (22) Dnia 24 lutego, 13 marca i 19 marca 2014 r., w związku z przyjęciem wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych⁽¹¹⁾ (zwanymi dalej „nowymi wytycznymi”), Komisja wezwała Francję i zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag co do zastosowania nowych wytycznych do niniejszej sprawy. Dnia 19 marca 2014 r. Francja przedstawiła swoje uwagi.
- (23) Ponadto dnia 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽¹²⁾ zostało opublikowane zaproszenie dla państw członkowskich i zainteresowanych stron do zgłaszania uwag, w tym dotyczących niniejszej sprawy, w kontekście wejścia w życie nowych wytycznych. Spółka Air France, organizacja pozarządowa Transport & Environment oraz CCIPB przedstawiły swoje uwagi w wyznaczonym terminie. Pismem z dnia 28 maja 2014 r. Komisja przesłała te uwagi władzom francuskim. Pismem z dnia 6 czerwca 2014 r. Francja poinformowała Komisję, że nie wnosi żadnych uwag.
- (24) Pismem z dnia 27 lutego 2014 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Dnia 17 marca 2014 r. Francja wniosła o przedłużenie terminu na udzielenie dodatkowych informacji wyznaczonego jej w piśmie z dnia 27 lutego 2014 r. Komisja wyraziła zgodę na przedłużenie tego terminu do dnia 27 kwietnia 2014 r. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z dnia 25 kwietnia 2014 r.⁽¹³⁾
- (25) Pismem z dnia 16 maja 2014 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z dnia 6 czerwca 2014 r.

2. INFORMACJE OGÓLNE DOTYCZĄCE PORTU LOTNICZEGO

- (26) Jak podano w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, port lotniczy Pau-Pyrénées (zwany dalej „portem lotniczym w Pau”) znajduje się w departamencie Pyrénées-Atlantiques w regionie Akwitania.
- (27) Ten port lotniczy należał pierwotnie do państwa, które powierzyło jego eksploatację CCIPB przez udzielenie koncesji na świadczenie usług użyteczności publicznej do dnia 31 grudnia 2015 r. na mocy międzyministerialnego rozporządzenia z dnia 12 marca 1965 r. (zwanego dalej „rozporządzeniem z 1965 r.”), do którego załączona jest specyfikacja określająca w szczególności obowiązki państwa i CCIPB. Rozporządzenie międzyministerialne i specyfikacja koncesji zostały zmienione czterema kolejnymi aneksami.
- (28) CCIPB należy do sieci izb handlowo-przemysłowych. We Francji izby handlowo-przemysłowe są instytucjami publicznymi o charakterze administracyjnym. W ogólnym ujęciu izba handlowo-przemysłowa reprezentuje ogólne interesy lokalnego handlu, przemysłu i usług. Zadania i prerogatywy izb handlowo-przemysłowych są ustalone w ustawie i podlegają nadzorowi administracyjnemu i finansowemu ze strony państwa, za pośrednictwem ministerstwa finansów i infrastruktury oraz ministerstwa planowania i administracji terytorialnej, z których każde działa w zakresie swoich kompetencji. Zgodnie z art. R 712-2 kodeksu handlowego „nadzór nad regionalnymi i okręgowymi izbami handlowo-przemysłowymi sprawuje prefekt regionu wspierany przez osobę odpowiedzialną za finanse publiczne na poziomie regionu. Organ nadzoru musi być w związku z tym powiadamiany o niektórych ważnych uchwałach, należących do kategorii określonych w przepisach (dotyczących na przykład budżetu, zaciągania pożyczek, udzielania gwarancji osobom trzecim, cesji, objęcia lub rozszerzenia udziału finansowego w spółkach cywilnych lub handlowych itd.). Takie operacje mogą być przeprowadzone tylko po zgłoszeniu ich organowi nadzoru, który ma prawo sprzeciwu. Na czele izb handlowo-przemysłowych stoi zgromadzenie wybrane spośród przedstawicieli przedsiębiorstw z danego okręgu.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

⁽¹²⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

⁽¹³⁾ Wraz z tym pismem Francja przedstawiła również notę CCIPB, uściślając, że władze francuskie nie podzielają przedstawionego w niej stanowiska. W każdym razie w nocy tej powtórzono zasadnicze elementy uwag, które CCIPB już wcześniej przedstawiła Komisji bezpośrednio.

- (29) Zarządzanie portem lotniczym w Pau stanowi przedmiot specjalnej księgowości, odrębnej od księgowości głównej CCIPB.
- (30) Dnia 1 stycznia 2007 r. w ramach wdrożenia art. 28 ustawy 2004-809 z dnia 13 sierpnia 2004 r. w sprawie swobód i odpowiedzialności na szczeblu lokalnym (fr. *loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales*) państwo przeniosło prawo własności do portu lotniczego na konsorcjum samorządów lokalnych – Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées (zwane dalej „SMAPP”), którego członkami są: rada regionu Akwitania (fr. Conseil régional d'Aquitaine), rada departamentu Pyrénées-Atlantiques (fr. Conseil général des Pyrénées-Atlantiques), związek aglomeracji Pau Porte des Pyrénées (fr. Communauté d'agglomération de Pau Porte des Pyrénées) i 14 związków gmin. W tym celu państwo zawarło z SMAPP porozumienie, które weszło w życie dnia 1 marca 2007 r. Porozumienie to zostało zmienione aneksem z dnia 12 sierpnia 2009 r.
- (31) Stając się właścicielem portu lotniczego, SMAPP zastąpiło państwo jako organ udzielający koncesji. Zgodnie z przepisami art. 28-VI-2° cytowanej ustawy z dnia 13 sierpnia 2004 r. przejęło też wcześniej zawarte umowy, a w szczególności umowę o udzielenie koncesji zawartą z CCIPB. CCIPB była więc operatorem portu lotniczego przed przeniesieniem prawa własności na SMAPP i pozostała nim po przeniesieniu tego prawa.
- (32) Port lotniczy obsługuje zarówno samoloty cywilne, jak i wojskowe. W poniższej tabeli przedstawiono łączną liczbę pasażerów, którzy korzystali z tego lotniska w latach 2000–2013; liczba ta obejmuje przyloty i odloty.

Tabela 1

Natężenie ruchu w porcie lotniczym w Pau (liczba pasażerów) w okresie 2000–2013

Rok	Ogółem
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Źródło: dane podane przez Francję oraz strona internetowa CCIPB.

- (33) Ryanair rozpoczął swoją działalność w porcie lotniczym w Pau w kwietniu 2003 r. W analizowanym okresie (od 2003 r. do 2011 r.) Ryanair obsługiwał połączenia do Londynu, Charleroi, Bristolu i Beauvais.
- (34) W 2010 r. około 16 % pasażerów korzystających z portu lotniczego stanowili pasażerowie korzystający z lotów realizowanych przez Ryanair. Ryanair zaprzestał świadczenia lotów do i z Pau dnia 1 kwietnia 2011 r. w związku z wygaśnięciem zobowiązań wynikających z umów zawartych z portem lotniczym.

- (35) Oprócz Ryanair najważniejszym przewoźnikiem komercyjnym korzystającym z portu lotniczego w Pau jest Air France. Przewoźnik ten obsługuje większość lotów z Pau i odpowiada za największą część ruchu pasażerskiego w tym porcie lotniczym (około 80 % pasażerów).
- (36) Inne przedsiębiorstwa lotnicze również korzystały z portu lotniczego w analizowanym okresie, w szczególności Transavia CV (zwana dalej „Transavią”), spółka zależna grupy Air France KLM.

3. ŚRODKI BĘDĄCE PRZEDMIOTEM DECYZJI O WSZCZĘCIU FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO I SPRAWOZDANIE KONSULTANTA

- (37) Środki będące przedmiotem decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczyły w szczególności obsługi połączenia między portem lotniczym w Pau i portem lotniczym Londyn Stansted. Była to z jednej strony umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta przez CCIPB z AMS w 2005 r., a z drugiej strony umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta przez CCIPB z Ryanair w tym samym roku. Obie wymienione umowy (zwane dalej „umowami z 2005 r.”) zostały podpisane dnia 30 czerwca 2005 r. i zawarte na okres pięciu lat z możliwością przedłużenia na dodatkowe pięć lat.

3.1. UMOWY Z 2005 R. ZAWARTE Z AMS I RYANAIR

3.1.1. UMOWA O ŚWIADCZENIE USŁUG MARKETINGOWYCH ZAWARTA Z AMS DLA POŁĄCZENIA PAU–LONDYN STANSTED

- (38) AMS jest spółką zależną Ryanair, posiada wyłączną licencję na oferowanie usług marketingowych na stronie internetowej Ryanair www.ryanair.com. Zgłoszona przez Francję umowa o świadczenie usług marketingowych w internecie zawarta z AMS (zwana dalej „umową o świadczenie usług marketingowych z 2005 r.”) uściśla, że: „niniejsza umowa opiera się na zobowiązaniu Ryanair do zapewnienia codziennego połączenia między Pau a Londynem (Stansted)” (art. 1). Przedmiotem umowy o świadczenie usług marketingowych jest „określenie warunków, zgodnie z którymi spółka Airport Marketing Services będzie świadczyć na rzecz CCIPB specjalne usługi marketingowe, mające na celu promowanie różnych atrakcji turystycznych oraz spraw regionu Pau i Béarn”; w umowie uściślono, że „głównym narzędziem służącym do świadczenia usług marketingowych z tytułu niniejszej umowy jest strona internetowa <http://www.ryanair.com>, która pozwala na bezpośrednie kierowanie informacji do potencjalnych pasażerów taniego przewoźnika lotniczego Ryanair” (art. 1.1).
- (39) Umowa o świadczenie usług marketingowych z 2005 r. określa sposób, w jaki AMS świadczy niektóre usługi reklamowe na stronie internetowej Ryanair⁽¹⁴⁾. Wszystkie te usługi opierają się na:
- „odpowiedniej ilości miejsca na podstronie poświęconej kierunkowi Pau na stronie <http://www.ryanair.com> w celu umieszczenia pięciu (5) akapitów po 150 słów każdy w dziale *Airport marketing Services Top Five Things To Do* (pięć rzeczy, które trzeba zobaczyć w Pau) (koszt jednego akapitu rocznie zgodnie z cennikiem: 20 000 EUR),
 - „odpowiedniej ilości miejsca na prawym pasku podstrony poświęconej kierunkowi Pau na stronie <http://www.ryanair.com> w celu umieszczenia jednego (1) odnośnika do strony internetowej wskazanej przez CCIPB (koszt jednego odnośnika rocznie zgodnie z cennikiem: 15 000 EUR),
 - „odpowiedniej ilości miejsca w dziale *Top Five Things To Do* na podstronie poświęconej kierunkowi Pau na stronie <http://www.ryanair.com> w celu umieszczenia siedmiu (7) odnośników do stron internetowych wskazanych przez CCIPB (koszt jednego odnośnika rocznie zgodnie z cennikiem: 10 000 EUR),
 - „wyświetlanie przez 45 (czterdzieści pięć) dni w roku odnośnika do strony internetowej wskazanej przez CCIPB na angielskiej stronie głównej strony <http://www.ryanair.com> (koszt dzienny zgodnie z cennikiem: 6 000 EUR) (art. 3)”.

- (40) Na podstawie tej umowy CCIPB zobowiązała się przekazywać dla AMS kwotę 437 000 EUR rocznie przez cały okres obowiązywania umowy.

3.1.2. UMOWA O ŚWIADCZENIE USŁUG PORTU LOTNICZEGO ZAWARTA Z RYANAIR DLA POŁĄCZENIA PAU–LONDYN STANSTED

- (41) Umowa o świadczenie usług portu lotniczego (zwana dalej „umową o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r.”) zawarta z Ryanair ustala warunki udostępnienia infrastruktury portu lotniczego w Pau na rzecz przewoźnika, w szczególności w zakresie obsługi naziemnej i udostępnienia lokali do wynajęcia. Umowa ta dotyczy połączenia Londyn Stansted–Pau uruchomionego w kwietniu 2003 r. Zastępuje pierwotną umowę zawartą dnia 28 stycznia 2003 r., unieważnioną przez Sąd Administracyjny w Pau dnia 3 maja 2005 r.
- (42) Przedmiotem tej umowy jest „określenie warunków operacyjnych i finansowych, na jakich Ryanair zobowiązuje się uruchomić i zapewnić międzynarodowe połączenia komercyjne z tego portu lotniczego i do niego. Ponadto [...] umowa określa warunki lądowania, obsługi i innych usług oferowanych Ryanair przez Port lotniczy” (art. 1.1 i 1.2).

⁽¹⁴⁾ <http://www.ryanair.com>

- (43) Zgodnie z art. 4 umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. Ryanair zapewni regularne i codzienne połączenia lotnicze Londyn–Pau i wnieście opłaty szczegółowo określone w art. 7.1 (regulowane opłaty lotnicze) i w art. 7.2 (nieregulowane opłaty lotnicze).

3.2. SPRAWOZDANIE KONSULTANTA

- (44) W swoim sprawozdaniu konsultant przeanalizował w szczególności charakter usług marketingowych i szczegóły usług portu lotniczego, stanowiących przedmiot umów zawartych przez CCIPB z przedsiębiorstwami lotniczymi, w tym w szczególności umów z 2005 r. zawarte z Ryanair i AMS⁽¹⁵⁾.

3.2.1. UMOWY O ŚWIADCZENIE USŁUG MARKETINGOWYCH ZAWARTE Z RYANAIR I AMS

- (45) Konsultant dokonał syntetycznego zestawienia wszystkich umów o świadczenie usług marketingowych portu lotniczego w Pau, jakie zostały podpisane przez CCIPB z Ryanair i AMS w latach 2003–2008, z których tylko umowy z 2005 r. stanowiły przedmiot decyzji o wszczęciu postępowania.
- (46) W szczególności konsultant:
- sprawdził, w jakim stopniu ceny ustalone w umowach o świadczenie usług marketingowych były spójne z cenami podanymi na stronie internetowej AMS (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>). Zdaniem konsultanta ceny podane na stronie internetowej AMS są spójne z cenami ustalonymi w umowie o świadczenie usług marketingowych z 2005 r.,
 - przeanalizował zależność między kwotami pobieranymi przez AMS a poziomem działalności Ryanair w Pau. Zdaniem konsultanta kalkulacja cen za usługi marketingowe jest spójna z liczbą wykonanych lotów,
 - porównał usługi świadczone przez AMS na rzecz CCIPB i inne usługi marketingowe w internecie, oferowane powszechnie i na podobnych zasadach.
- (47) Konsultant wyraził wątpliwości co do interesu CCIPB w podpisywaniu umowy na zakup tego rodzaju usług marketingowych z następujących powodów. Po pierwsze, strona internetowa Ryanair jest zasadniczo stroną służącą sprzedaży biletów, a nie stroną służącą sprzedaży podróży. Zdaniem konsultanta strona internetowa Ryanair wydaje się porównywalna ze stronami innych przedsiębiorstw lotniczych, na których na ogół umieszcza się niewiele płatnych reklam i na których nie ogłaszają się porty lotnicze. Po drugie, konsultant zauważa, że porty lotnicze nie są porównywalne z innymi potencjalnymi ogłoszeniodawcami umieszczającymi ogłoszenia na stronach przedsiębiorstw lotniczych takich jak Ryanair, ponieważ usługi, jakie świadczy port lotniczy pasażerom linii Ryanair, są ze względu na swój charakter nierozzerwalnie związane z usługami samych linii Ryanair, w przeciwieństwie do usług powiązanych, jak zakwaterowanie lub wynajem samochodów. Wreszcie, ogólnie konsultant kwestionuje racjonalność zachowania portów lotniczych, które wydają swoje pieniądze na przedsiębiorstwa lotnicze, aby te przyciągnęły klientów na obsługiwane przez porty połączenia, podczas gdy ci dodatkowi pasażerowie przyniesliby zysk bezpośrednio tym przedsiębiorstwom lotniczym.
- (48) Z tych powodów konsultant dochodzi do wniosku, że port lotniczy ma niewielki interes natury handlowej w tym, aby umieszczać ogłoszenia na stronie internetowej linii Ryanair.
- (49) Z drugiej strony, zdaniem konsultanta, zakładając nawet, że taki interes w ogóle istnieje, nie jest możliwe oszacowanie go liczbowo ani przez port lotniczy, ani przez Ryanair. Konsultant zauważa również, że informacja marketingowa widniejąca na stronie Ryanair jest dość krótka i mało wyszukana i jeśli reklama byłaby oceniona jako skuteczna (przez port lotniczy lub przez Ryanair), dokonano by inwestycji służącej poprawie jej jakości i wyglądu. Konsultant wnioskuję na tej podstawie, że wartość handlowa usług marketingowych nie ma zasadniczego znaczenia dla stron umowy.
- (50) Wręcz przeciwnie, zdaniem konsultanta, to region docelowy mógłby rzeczywiście odnieść korzyść z usług reklamowych zachęcających klientów Ryanair, by po przybyciu spędzili tam więcej czasu i więcej konsumowali. Niemniej konsultant uważa, że ponieważ umowa była podpisana przez CCIPB i Ryanair lub jego spółkę zależną, ewentualne korzyści, jakie odnosi region, należy wykluczyć z analizy umowy.
- (51) Zdaniem konsultanta rozdziwiek między bardzo zmiennym charakterem rynku marketingu *on line* a stałym cennikiem AMS prowadzi ponadto do pytania o rzeczywisty przedmiot działalności tego przedsiębiorstwa. Zdaniem Ryanair umowa z AMS jest opcjonalna i organy zarządzające portami lotniczymi nie podpisywałyby jej, gdyby nie miała wartości handlowej. Konsultant zastanawia się jednak nad presją, jaką wywierał Ryanair podczas negocjacji z portem lotniczym w związku z realizacją połączeń lotniczych, zwłaszcza gdy kilka innych blisko położonych portów lotniczych (np. Tarbes i Biarritz w przypadku Pau) konkurowało ze sobą o przyjęcie Ryanair.

⁽¹⁵⁾ W swoim sprawozdaniu konsultant przeanalizował poszczególne umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte między CCIPB a Ryanair i AMS oraz umowę zawartą z Transavia w latach 2002–2008, umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte w latach 2002–2005, wyniki finansowe portu lotniczego w latach 2002–2007 oraz wpływ połączenia Pau–Londyn Stansted realizowanego przez Ryanair na rachunek zysków i strat portu lotniczego w latach 2003–2008. Zakres przedmiotu tego sprawozdania jest więc szerszy niż przedmiotu decyzji o wszczęciu postępowania.

- (52) Zdaniem konsultanta ze wszystkich tych elementów wynika, że strategią przedsiębiorstwa Ryanair, leżącą u podstaw zawarcia umów o świadczenie usług marketingowych, było uzyskanie dotacji od portu lotniczego, aby utrzymać ceny na niskim poziomie.

3.2.2. UMOWY O ŚWIADCZENIE USŁUG MARKETINGOWYCH ZAWARTE Z TRANSAVIA

- (53) Konsultant przeanalizował również umowę o świadczenie usług marketingowych zawartą między CCIPB a przedsiębiorstwem lotniczym Transavia w 2006 r. Umowa ta nie stanowiła przedmiotu decyzji o wszczęciu postępowania.

3.2.3. UMOWY O ŚWIADCZENIE USŁUG PORTU LOTNICZEGO

- (54) Konsultant dokonał analizy różnych umów o świadczenie usług portu lotniczego podpisanych między CCIPB a różnymi przedsiębiorstwami lotniczymi (tj. Ryanair, Air France i Transavia) w okresie od 2003 r. do 2005 r.
- (55) Zdaniem konsultanta ceny za usługi portu lotniczego zmieniają się w następujący sposób: wysokość opłat regulowanych (opłata za oświetlenie, opłata za lądowanie, opłata postojowa i opłata pasażerska) wynika z cennika obowiązującego dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych. Wysokość każdej opłaty jest aktualizowana co roku wskaźnikiem, który jest wynikiem negocjacji w ramach gospodarczej komisji doradczej portu lotniczego. Zdaniem konsultanta między poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi nie mogą zatem występować różnice w wysokości opłat za usługi regulowane.
- (56) Zdaniem konsultanta wysokość opłat nieregulowanych (obsługa naziemna) jest natomiast inna dla każdego przedsiębiorstwa lotniczego i jest wynikiem dwustronnych negocjacji handlowych.
- (57) Konsultant dokonał porównania usług regulowanych i nieregulowanych fakturowanych dla Ryanair oraz tych samych usług fakturowanych dla innych przedsiębiorstw lotniczych (Air France i Transavia). Porównanie to uwzględnia zarówno charakter usługi, jak i zastosowaną cenę.
- (58) Konsultant stwierdził, że usługi z zakresu obsługi naziemnej określone w umowach tych dwóch przedsiębiorstw są zgodne z umowami i że istnieje faktyczna różnica w charakterze usług świadczonych poszczególnym przedsiębiorstwom. Przedsiębiorstwo Air France korzysta bowiem z szerszego zakresu usług. Ponadto dla Ryanair obowiązuje niższy ryczałt (ale za szerszy zakres usług) niż dla Transavii.
- (59) W każdym razie zdaniem konsultanta, który porównał ceny ryczałtowe stosowane dla Ryanair i Transavii oraz ceny stosowane dla Air France za porównywalne usługi, przy porównywalnej obsłudze wspólnej, Ryanair obowiązują niższe ceny ([...] (*) EUR) niż ceny stosowane dla Air France ([...] EUR) lub dla Transavii ([...] EUR). Cena, którą płaci Ryanair, wynosi około [...] % ceny płaconej przez inne przedsiębiorstwa.
- (60) Zdaniem Francji dokonane przez konsultanta porównanie usług portu lotniczego – usług nieregulowanych – nie ujmuje prawidłowo wyników poszczególnych negocjacji prowadzonych przez CCIPB. Francja podaje kilka przykładów uzasadniających stosowane ceny, w szczególności fakt, że Ryanair nie korzysta z niektórych usług oferowanych Air France.

4. ŚRODKI BĘDĄCE PRZEDMIOTEM DECYZJI O ROZSZERZENIU POSTĘPOWANIA

- (61) Komisja uznała za konieczne rozszerzenie formalnego postępowania wyjaśniającego i przeanalizowanie wszystkich umów zawartych przez CCIPB z AMS i Ryanair w całym okresie, w którym Ryanair prowadził swoją działalność w porcie lotniczym w Pau (od 2003 r. do 2011 r.), aby ustalić, czy umowy, jakie CCIPB zawarła z Ryanair i AMS, zawierały pomoc państwa.
- (62) Komisja postanowiła również rozszerzyć formalne postępowanie wyjaśniające na umowę, jaką CCIPB podpisała z przedsiębiorstwem lotniczym Transavia dnia 23 stycznia 2006 r. oraz na różne wkłady finansowe wniesione przez podmioty publiczne na rzecz portu lotniczego w analizowanym okresie, których spis Francja przedłożyła Komisji pismem z dnia 30 maja 2011 r.
- (63) Środki te są szczegółowo opisane poniżej w sekcjach od 4.1 do 4.3.

(*) Informacje poufne.

4.1. UMOWY ZAWARTE MIĘDZY CCIPB A RYANAIR I AMS

- (64) Decyzja o rozszerzeniu postępowania dotyczy różnych umów zawartych przez CCIPB z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS w latach 2003–2011.

4.1.1. UMOWA Z DNIA 28 STYCZNIA 2003 R.

- (65) Umowa podpisana w dniu 28 stycznia 2003 r. została zawarta bezpośrednio między CCIPB a Ryanair (a nie z przedsiębiorstwem AMS). Umowa ta zawiera postanowienia dotyczące usług portu lotniczego i usług marketingowych.
- (66) W art. 2 umowy określono zobowiązania Ryanair w stosunku do CCIPB oraz wysokość opłat lotniskowych. W art. 3 uściślono zobowiązania CCIPB i ustalono, że zadaniem CCIPB na jej wyłączny koszt jest:
- „dostarczanie lub zorganizowanie dostaw usług terminalowych i związanych z infrastrukturą portu lotniczego w zakresie opisanym szczegółowo w załączniku A do niniejszej umowy;
 - wykonywanie czynności opisanych szczegółowo w załączniku B do niniejszej umowy z zakresu *public relations* i marketingu;
 - zapłacenie przedsiębiorstwu Ryanair ryczałtowej kwoty osiemdziesięciu tysięcy euro (80 000 EUR) za uruchomienie nowego połączenia po podpisaniu umowy;
 - zważywszy na działania promocyjne, z których port lotniczy w Pau odniósł korzyść dzięki odnośnikom do stron internetowych przekazanych CCIPB i umieszczonym na stronie internetowej Ryanair oraz dzięki zamieszczonej w prasie drukowanej reklamie tanich przelotów z i do portu lotniczego w Pau, a także dzięki innym środkom, takim jak reklama radiowa, telewizyjna i zewnętrzna, wybranym przez Ryanair, uiszczanie przedsiębiorstwu Ryanair opłaty od usług w kwocie jedenastu euro (11 EUR) za każdego pasażera wylatującego z portu lotniczego w Pau, miesięcznie z dołu lub przez potrącenie od opłat należnych od Ryanair dla CCIPB z tytułu postanowień art. 2 pkt b) powyżej, przy czym ustala się, że łączna kwota tych opłat nie może przekroczyć czterystu tysięcy euro (400 000 EUR) rocznie i w systemie codziennej rotacji usług;
 - niniejsza umowa ma zastosowanie wyłącznie do połączenia Pau–Londyn realizowanego w minimalnym zakresie jednego lotu dziennie i przez 364 dni w roku. W przypadku gdy połączenie Pau–Londyn rozwinie się na tyle, że będzie oferowanych kilka połączeń dziennie, CCIPB nie będzie wносиła jakiegokolwiek dopłaty. W przypadku gdy za obopólnym porozumieniem zostaną uruchomione inne trasy do Niemiec, Belgii, Irlandii lub Włoch, niniejsza umowa zostanie wznowiona i za uruchomienie połączenia zostanie zapłacona ta sama kwota osiemdziesięciu tysięcy euro (80 000 EUR), ale nie większa niż czterysta tysięcy euro (400 000 EUR) rocznie wynikająca z opłaty w wysokości jedenastu euro (11 EUR) za pasażera wylatującego. Każde kolejne połączenie będzie stanowiło przedmiot nowej umowy lub aneksu do niniejszej umowy [...]”.
- (67) Załącznik A zawiera listę usług z zakresu obsługi naziemnej i usług powiązanych mających zastosowanie do lotów realizowanych przez Ryanair. Załącznik B zawiera postanowienia dotyczące czynności z zakresu *public relations*, sprzedaży i marketingu portu lotniczego. W części dotyczącej sprzedaży i marketingu ustalono w szczególności, że:
- „Port lotniczy udziela Ryanair wsparcia i pomocy w realizacji okresowych zadań sprzedaży na terenie obsługiwanych przez port lotniczy, w szczególności udostępnia nieodpłatnie pracownikom Ryanair biuro, linię telefoniczną i faks. Port lotniczy analizuje wszystkie opcje reklamowe (zewnętrzna, prasowa, telewizyjna, radiowa itd.), jakie uzna za korzystne dla Ryanair w regionie [...]”.
- (68) Umowa ta została unieważniona przez Sąd Administracyjny w Pau dnia 3 maja 2005 r.⁽¹⁶⁾ z następujących powodów:
- „nierównowaga [...] między wzajemnymi zobowiązaniami stron umowy z uwagi na niesprecyzowanie zobowiązań Ryanair Limited w zakresie działań promocji turystycznej za granicą miasta Pau oraz na fakt, że nie przewidziano choćby częściowego zwrotu wpłaconych kwot w przypadku niewywiązania się z umowy prowadzi do uznania zaskarżonej decyzji za stanowiącą pomoc finansową na rzecz spółki Ryanair Limited”.
- „w związku z brakiem uprzedniego zgłoszenia Komisji Wspólnot Europejskich sporna decyzja, która zatwierdza umowę ustanawiającą pomoc finansową na rzecz spółki Ryanair Limited, jest niezgodna z prawem i musi zostać unieważniona”.

⁽¹⁶⁾ Sąd administracyjny w Pau, dnia 3 maja 2005 r., Air Méditerranée. Wyrok Sądu Administracyjnego w Pau został wydany w związku ze skargą wniesioną we wrześniu 2003 r. przez Air Méditerranée, czarterowe przedsiębiorstwo lotnicze działające w porcie lotniczym Tarbes, sąsiadującym z lotniskiem Pau. Przedsiębiorstwo Air Méditerranée twierdziło, że czuje się pokrzywdzone, ponieważ jest to nieuczciwa konkurencja względem oferowanych przez to przedsiębiorstwo połączeń między Londynem a południowo-zachodnią Francją.

(69) W swoim wyroku z dnia 3 maja 2005 r. Sąd Administracyjny w Pau przypomniał, że CCIPB, która zarządza portem lotniczym w Pau, zobowiązała się do zapłaty na rzecz Ryanair i „bez rekompensaty” kwoty 80 000 EUR za uruchomienie połączenia Londyn Stansted–Pau w 2003 r. CCIPB zobowiązała się również do zapłaty kwoty 11 EUR za każdego pasażera Ryanair, do łącznej kwoty 400 000 EUR rocznie, „w zamian za działania promujące miasto Pau”. Sąd wywiódł stąd, że umowa stanowiła „pomoc finansową na korzyść Ryanair”.

(70) Ta umowa z 2003 r. została więc zastąpiona dwoma umowami z 2005 r., stanowiącymi przedmiot decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

4.1.2. UMOWY Z 2005 R. ⁽¹⁷⁾

(71) Umowy z 2005 r. stanowiły przedmiot badania przeprowadzonego przez regionalną izbę obrachunkową dla regionu Akwitania (fr. Chambre régionale des comptes d'Aquitaine, zwaną dalej „CRC”).

(72) Sprawozdanie końcowe CRC z badania dotyczącego CCIPB zostało uchwalone w dniu 19 października 2006 r. i dotyczy roku obrachunkowego 2001 i lat następnych. Część tego sprawozdania dotyczy „pomocy udzielonej tanim liniom lotniczym” (rozdz. 3 sprawozdania). Sprawozdanie to poprzedzone było przeprowadzoną przez CRC analizą umowy o świadczenie usług marketingowych. W sprawozdaniu końcowym z badania CRC wyraziła w szczególności następujące uwagi:

„W celu obejścia skutków postanowienia sądu administracyjnego [stwierdzającego, że umowa z 2003 r. ze spółką Ryanair powodowała istnienie niezgodnej z prawem pomocy państwa] CCIPB [...] uciekła się do kolejnej konstrukcji prawnej”.

„AMS jest spółką wywodzącą się z Ryanair, zarządzaną przez dwóch członków kadry kierowniczej przedsiębiorstwa Ryanair”.

„Idąc za rozumowaniem sądu administracyjnego (Sąd Administracyjny w Strasburgu, dnia 24 lipca 2003 r., spółka Brit Air przeciwko Izbie Handlowo-Przemysłowej dla Strasburga i departamentu Bas-Rhin, Apelacyjny Sąd Administracyjny w Strasburgu, dnia 18 grudnia 2003 r., Izba Handlowo-Przemysłowa dla Strasburga i departamentu Bas-Rhin przeciwko spółce Brit Air), należy stwierdzić, że nierównowaga między zobowiązaniami stron umowy jest oczywista. Reklama na stronie internetowej przynosi korzyści również przedsiębiorstwu Ryanair i nie może stanowić bezpośredniej rekompensaty za zobowiązania finansowe podjęte przez izbę doradczą [CCIPB]”.

(73) Zgodnie ze sprawozdaniem z badania „nierównowaga [...] między wzajemnymi zobowiązaniami stron umowy” jest wyraźna.

(74) W sprawozdaniu stwierdzono, że mimo argumentów przedstawionych przez spółkę AMS i Ryanair CRC „podtrzymuje swoje stanowisko”. CRC podsumowuje następująco:

„Z zastrzeżeniem oceny przez właściwy sąd, CRC uważa, że ta umowa o świadczenie usług jest w rzeczywistości pomocą finansową dla Ryanair i jest niezgodna z prawem, ponieważ nie została uprzednio zgłoszona Komisji”.

(75) W sprawozdaniu jest również mowa o skuteczności pomocy (rozdział 3.2) i jej efektywności (rozdział 3.3). Stwierdza się, że wpływ gospodarczy połączenia lotniczego Pau–Londyn Stansted na region Béarn jest niezaprzeczalny:

„Ustalony w 2003 r. cel 50 000 pasażerów wylatujących z Londynu został osiągnięty już od drugiego roku realizacji połączenia. Zgodnie z badaniem przeprowadzonym przez CCIPB w 2005 r. korzyści gospodarcze połączenia lotniczego wynoszą niemal 8 000 000 EUR rocznie. W celu zmierzenia tego wpływu gospodarczego stworzono panel reprezentacyjny różnych działalności gospodarczych związanych z turystyką. Poproszono około 700 przedsiębiorców z rejonu bearnieńskiego o określenie, jaka część ich obrotów jest związana z klientami brytyjskimi. Udział połączenia lotniczego w ogólnej frekwencji turystów brytyjskich w rejonie Béarn oceniono na podstawie ankiety przeprowadzonej wśród pasażerów oraz danych departamentalnej komisji turystyki”.

(76) Odnosnie do efektywności pomocy w sprawozdaniu stwierdza się, że „łączny koszt dla CCIPB w 2004 r. połączenia lotniczego, uwzględniając przychody wygenerowane z tej działalności, jest szacowany na niemal 360 000 EUR”.

(77) CRC zastanawia się, czy byłoby możliwe, aby CCIPB uzyskała te same wyniki rozwoju gospodarczego Béarn, gdyby udzieliła mniejszej pomocy finansowej przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair. W tym kontekście sprawozdanie odwołuje się do warunków zgodności określonych w Wytocznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽¹⁸⁾ z 2005 r. (zwanych dalej „wytocznymi z 2005 r.”). W tym zakresie w sprawozdaniu stwierdza się, że warunki te nie są spełnione.

⁽¹⁷⁾ Umów tych dotyczyła już decyzja o wszczęciu postępowania, zob. sekcja 3.1.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1

4.1.3. UMOWY ZAWARTE MIĘDZY PORTEM LOTNICZYM A RYANAIR I AMS PO 2005 R.

- (78) Zdaniem władz francuskich różne umowy lub aneksy do umów z 2005 r. zawarte między CCIPB a Ryanair i AMS po 2005 r. to:
- Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta dnia 25 września 2007 r. na pierwotny okres pięciu lat, licząc od daty podpisania, przy czym strony uzgodniły, że „spotkają się w celu omówienia kontynuacji współpracy CCIPB z AMS” na co najmniej sześć miesięcy przed upływem okresu pierwotnego. Wspomniane usługi marketingowe są związane z realizacją połączeń Pau–Charleroi w liczbie trzech lotów tygodniowo przez pełny rok. Jako rekompensatę za umieszczenie odnośnika do strony internetowej wskazanej przez CCIPB na belgijskiej i niderlandzkiej stronie głównej strony internetowej Ryanair (www.ryanair.com) CCIPB zapłaci AMS kwotę [...] EUR rocznie. Połączenie uruchomiono dnia 30 października 2007 r. Umowa ta została zmieniona korespondencyjnie w dniu 16 czerwca 2009 r. w taki sposób, że kwotę nakładów na promocję zmieniono na [...] EUR, począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r., nie zmieniając zakresu usług.
 - Aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. zawarty w formie pisma z dnia 25 września 2007 r., w którym CCIPB zatwierdziła stosowanie warunków ustalonych w umowie o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. do połączenia Pau–Charleroi przez okres pięciu lat.
 - Aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. zawarty w formie pisma z dnia 17 marca 2008 r., w którym CCIPB zatwierdziła stosowanie warunków ustalonych w umowie o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. do połączenia Pau–Bristol przez okres jednego roku.
 - Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta dnia 31 marca 2008 r. na okres od dnia 16 maja 2008 r. do dnia 13 września 2008 r., przy czym strony uzgodniły, że „spotkają się w celu omówienia kontynuacji współpracy CCIPB z AMS na co najmniej trzy miesiące przed upływem okresu pierwotnego”. Działania promocyjne przewidziane w tej umowie są związane ze zobowiązaniem Ryanair do realizacji połączenia Pau–Bristol w liczbie trzech lotów tygodniowo w tym samym okresie. Jako rekompensatę za umieszczenie odnośnika do strony internetowej wskazanej przez IHPPB na angielskiej stronie głównej strony internetowej www.ryanair.com, przez osiem dni, CCIPB zapłaci AMS kwotę [...] EUR.
 - Uchwałą z dnia 15 czerwca 2009 r. CCIPB upoważniła swojego prezesa do zmiany wysokości kwoty wynikającej z umowy o świadczenie usług marketingowych z 2005 r., tj. ograniczenie jej do [...] EUR w 2009 r. w związku ze zmniejszeniem do 211 liczby połączeń zaplanowanych przez Ryanair na trasie Pau–Londyn.
 - Aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. zawarty w formie pisma z dnia 16 czerwca 2009 r., w którym CCIPB zatwierdziła stosowanie warunków ustalonych w umowie o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. do połączenia Pau–Bristol przez sezon letni w 2009 r.
 - Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w dniu 16 czerwca 2009 r. na okres od dnia 1 kwietnia 2009 r. do dnia 24 października 2009 r. z możliwością przedłużenia pod warunkiem zawarcia porozumienia na trzy miesiące przed upływem okresu obowiązywania umowy. Działania promocyjne przewidziane w tej umowie są związane z realizacją połączenia Pau–Bristol w liczbie 2 lotów tygodniowo zgodnie z prognozowanym programem 60 lotów w tym samym okresie. Jako rekompensatę za umieszczenie odnośnika do strony internetowej wskazanej przez CCIPB na angielskiej stronie głównej strony internetowej www.ryanair.com, przez dziewięć dni, CCIPB zapłaci AMS kwotę [...] EUR. Połączenie zniesiono w październiku 2009 r.
 - Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta dnia 28 stycznia 2010 r. „na pierwotny okres rozpoczynający się w dniu podpisania umowy i kończący rok po dacie uruchomienia połączenia” z możliwością „przedłużenia na dodatkowy okres jednego roku”. Działania promocyjne przewidziane w tej umowie są związane z realizacją połączenia Pau–Londyn Stansted począwszy od dnia 30 marca 2010 r. w liczbie trzech lotów tygodniowo i łącznej liczbie co najmniej 220 lotów, połączenia Pau–Charleroi począwszy od tego samego dnia w liczbie trzech lotów tygodniowo i łącznej liczbie co najmniej 100 lotów oraz połączenia Pau–Beauvais począwszy od kwietnia 2010 r. w liczbie trzech lotów tygodniowo i łącznej liczbie co najmniej 100 lotów. Jako rekompensatę za umieszczenie odnośnika do strony internetowej wskazanej przez CCIPB na angielskiej, belgijskiej, niderlandzkiej i francuskiej stronie głównej strony internetowej www.ryanair.com, przez okres od 25 do 45 dni, CCIPB zapłaci AMS kwotę [...] EUR.
- (79) Usługi oferowane przez AMS oraz odnośne warunki finansowe określono w art. 3 poszczególnych umów o świadczenie usług marketingowych. Zdaniem władz francuskich zmiana wysokości kwot wypłacanych AMS wynika z podpisania nowych umów w związku z nowymi połączeniami (Charleroi, Bristol) oraz ze zmianami prognozowanych programów połączeń w szczególności na linii Pau–Londyn Stansted. Po wygaśnięciu przedłużonych umów z dnia 30 czerwca 2005 r. i z dnia 25 września 2007 r. zawarto nową umowę, uwzględniając wszystkie połączenia obsługiwane począwszy od dnia 30 marca 2010 r.

- (80) Zdaniem władz francuskich nie podpisano żadnej nowej umowy o świadczenie usług portu lotniczego po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. w kwietniu 2010 r. Stąd cennik stosowany dla Ryanair od kwietnia 2010 r. do kwietnia 2011 r. to cennik ustalony przez gospodarczą komisję doradcą dla opłat regulowanych i przewidziany w umowie z 2005 r. za obsługę naziemną, ponieważ negocjacje w sprawie nowej umowy nie doprowadziły do jej podpisania. Władze francuskie podały, że kolejna umowa dotyczyła tylko usług marketingowych.
- (81) Zdaniem Francji połączenia Pau–Londyn, Pau–Charleroi i Pau–Beauvais, których dotyczyła umowa o świadczenie usług portu lotniczego, zostały uruchomione dnia 30 marca 2010 r. w przypadku dwóch pierwszych połączeń i w kwietniu 2010 r. w przypadku trzeciego połączenia. Okres początkowy kończył się więc wraz z końcem sezonu zimowego 2010/2011. Pismem z dnia 14 lutego 2011 r. CCIPB, „stwierdziwszy, że umowa nie została przedłużona na dodatkowy okres jednego roku w ustalonym terminie”, wezwała AMS do „uwzględnienia faktu, że umowa wygasa automatycznie z dniem 1 kwietnia 2011 r.”.
- (82) W pismach z dnia 30 maja 2011 r. i 10 maja 2012 r. Francja przedstawiła zestawienie kwot przekazanych spółce AMS (lub Ryanair z tytułu umowy z dnia 28 stycznia 2003 r.) przez CCIPB i inne podmioty publiczne w okresie od 2003 r. do 2011 r. Łączna kwota środków przekazanych od 2003 r. do 2011 r. wyniosła [4–6] mln EUR z tytułu umów, o których mowa w motywach od 64 do 81. Dokładne kwoty środków przekazanych przez CCIPB i inne podmioty publiczne spółce AMS (lub Ryanair) podano w tabeli 2 poniżej.

Tabela 2

Dotacje dla AMS lub Ryanair wg obsługiwanych połączeń

(w tys. EUR)

Dotacje zapłacone AMS lub Ryanair na każde obsługiwane połączenie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Łącznie
Pau–Londyn	[...]	[...]	[...]	437	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pau–Charleroi					[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pau–Bristol						[...]	[...]			[...]
Pau–Beauvais								[...]	[...]	[...]
Łączna kwota dotacji wypłaconych AMS lub Ryanair	[...]	[...]	[...]	437	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[4 000–6 000]

Źródło: Pisma Francji z dnia 30 maja 2011 r. i z dnia 10 maja 2012 r. ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ W przypadku 2011 r., w związku z brakiem dokładnego podziału na poszczególne połączenia, Komisja rozdzieliła łączną kwotę między poszczególne połączenia w tych samych proporcjach jak dla 2010 r.

4.2. UMOWA ZAWARTA MIĘDZY CCIPB A TRANSAVIA

- (83) CCIPB podpisała umowę z przedsiębiorstwem lotniczym Transavia dnia 23 stycznia 2006 r. Umowa ta była podpisana na trzy lata, począwszy od dnia 26 kwietnia 2006 r., kiedy to uruchomiono połączenie Pau–Amsterdam, z możliwością odnowienia na dodatkowy okres dwóch lat. Umowa została milcząco przedłużona w kwietniu 2009 r., ale została rozwiązana w październiku 2009 r. w związku z decyzją przedsiębiorstwa Transavia o zaprzestaniu świadczenia usług.
- (84) Umowa ta przewiduje opłaty za usługi marketingowe w wysokości 250 000 EUR w dwóch pierwszych latach przy liczbie 156 lotów wylatujących z portu lotniczego rocznie. W przypadku liczby lotów mniejszej niż 156 rocznie opłata będzie proporcjonalnie zmniejszona. W trzecim roku opłata wynosi [...] EUR za każdego wylatującego pasażera (ale nie więcej niż łącznie [...] EUR na rok).
- (85) Umowa przewiduje również opcję odnowienia na dodatkowe dwa lata z opłatą [...] EUR za każdego wylatującego pasażera w czwartym roku i [...] EUR za każdego wylatującego pasażera w piątym roku.
- (86) Z tytułu umowy CCIPB wypłaciła spółce Transavia łączną kwotę [700 000–900 000] EUR z tytułu usług marketingowych, które Transavia świadczyła w okresie od dnia 26 kwietnia 2006 r. do dnia 29 października 2009 r.

4.3. WKŁADY FINANSOWE WNIESIONE PRZEZ RÓŻNE PODMIOTY PUBLICZNE NA RZECZ PORTU LOTNICZEGO
W PAU

- (87) W piśmie z dnia 30 maja 2011 r. Francja przedstawiła Komisji zestawienie wszystkich dotacji przyznanych portowi lotniczemu z użyciem zasobów publicznych. Środki, które stanowią przedmiot rozszerzonego postępowania, są opisane w motywach od 88 do 107. Zdaniem Francji port lotniczy nie korzystał z żadnego finansowania przez państwo ani z pomocy publicznej, która byłaby przeznaczona na utrzymanie równowagi działalności operacyjnej portu lotniczego.
- (88) W celu dokonania oceny w świetle przepisów mających zastosowanie w dziedzinie pomocy państwa należy rozróżnić dotacje „na infrastrukturę” przekazane przez różne podmioty publiczne od dotacji przyznanych przez państwo, mających na celu pokrycie kosztów związanych, zdaniem władz francuskich, z wykonywaniem zadań władzy publicznej należących do państwa.

Rodzaj dotacji	(w tys. EUR)											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Łącznie
Gaz de France				38 (elektrociepłownia centralna)								38
SMAPP										4 030 (naprawa pa-sów i oświetle-nia)	100 (na-prawa pa-sów i oświetle-nia)	4 130
Łączna kwota dotacji na infrastrukturę (poza zadaniami władzy publicznej)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Conseil Général Pyrénées Atlanti-ques (Spłata kapitału zaciągnię-tej pożyczki)	97	272	113	122	98	77						779
Zrealizowane inwestycje	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

(¹) SLLIA = służba przeciwpożarowa i bezpieczeństwa statków powietrznych (fr. Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs).

4.3.1. DOTACJE „NA INFRASTRUKTURĘ”

- (89) W latach 2000–2010 port lotniczy otrzymał środki (zwane dalej „dotacjami na infrastrukturę”) od SMAPP, państwa, różnych samorządów lokalnych, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego („EFRR”) i od spółki Gaz de France przeznaczone na sfinansowanie różnych inwestycji (terminal, remont pasów, naprawa oświetlenia, terminal cargo, elektrociepłownia itd.) w łącznej kwocie około 17,8 mln EUR (zob. tabela 3 powyżej).
- (90) Conseil général des Pyrénées Atlantiques przyznała portowi lotniczemu „dotację na infrastrukturę” w wysokości 1,895 mln EUR na sfinansowanie terminala cargo, wyposażenie pasów i prace na drogach kołowania. Francja podała również, że Conseil général des Pyrénées Atlantiques wpłaciła w latach 2000–2005 kwotę 779 000 EUR z tytułu spłaty kapitału pożyczki. Francja uściśliła, że środek ten wynikał z postanowień protokołu dotyczącego planu finansowania portu lotniczego w Pau zawartego w dniu 5 listopada 1990 r. między samorządami lokalnymi a CCIPB. Plan ten, na łączną maksymalną kwotę 5,68 mln EUR, obejmował prace mające na celu dostosowanie ramp i oświetlenia do obowiązujących przepisów oraz rozbudowę terminala. Zgodnie z protokołem finansowanie przez samorzady lokalne mogło mieć formę dotacji na infrastrukturę, spłaty pożyczek zaciągniętych przez operatora portu lotniczego na sfinansowanie inwestycji lub też kombinacji tych sposobów finansowania. Wspomniana powyżej kwota 779 000 EUR odpowiada spłacie kapitału pożyczki, której Conseil général des Pyrénées Atlantiques zobowiązała się dokonać w myśl protokołu z 1990 r., a której termin upływał w 2005 r.
- (91) Od Conseil régional d'Aquitaine port lotniczy otrzymał cztery dotacje na łączną kwotę 4,288 mln EUR na sfinansowanie terminala cargo i pasażerskiego oraz na prace na drogach kołowania.
- (92) Syndicat des Communes i Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées przyznali portowi lotniczemu kwotę 3,81 mln EUR na sfinansowanie terminala cargo i pasażerskiego.
- (93) EFRR przyznał dotacje na rozbudowę terminala pasażerskiego oraz na prace na drogach kołowania w wysokości 3,687 mln EUR.
- (94) Przedsiębiorstwo Gaz de France również wypłaciło dla portu lotniczego w Pau kwotę 38 000 EUR na sfinansowanie urządzeń elektrociepłowni w 2003 r. W momencie przyznawania tego finansowania Gaz de France było podmiotem publicznym o charakterze przemysłowo-handlowym.
- (95) Wreszcie SMAPP sfinansował program inwestycji, obejmujący remont pasów i naprawę oświetlenia oraz rozbudowę parkingu samochodowego, w wysokości 4,13 mln EUR.
- (96) Tabela 4 poniżej zawiera zestawienie różnych środków lub, innymi słowy, różnych aktów prawnych, na podstawie których zostały wypłacone wyżej opisane dotacje na infrastrukturę. W tabeli podano dla każdego środka datę przyznania dotacji na infrastrukturę, charakter sfinansowanych inwestycji i łączny koszt tych inwestycji, łączną kwotę dotacji na infrastrukturę otrzymanych dzięki tym środkom oraz okresy, w których kwoty te były wypłacane.

Tabela 4

Zestawienie środków stanowiących dotacje na infrastrukturę

Data przyznania dotacji	Podmioty publiczne, które przyznały dotacje	Charakter inwestycji	Łączny koszt inwestycji (w mln EUR)	Łączna kwota dotacji (w mln EUR)	Okres wypłaty
1999–2000	Conseil général Conseil régional Syndicat des communes i Aglomeracja Pau Gaz de France	Terminale cargo i pasażerski, wyposażenie pasów, elektrociepłownia	15,3	11,9	2000–2003

Data przyznania dotacji	Podmioty publiczne, które przyznały dotacje	Charakter inwestycji	Łączny koszt inwestycji (w mln EUR)	Łączna kwota dotacji (w mln EUR)	Okres wypłaty
2004	Conseil général Conseil régional Unia Europejska (EFRR)	Prace na drogach kołowania	2,6	1,6	2005
2009	SMAPP	Remont pasów i naprawa oświetlenia, rozbudowa parkingu	5,1 ⁽¹⁾	4,1	2009–2010

Źródło: Dokumenty dostarczone przez Francję.

⁽¹⁾ W tym 450 000 EUR na rozbudowę parkingu.

4.3.2. DOTACJE OD PAŃSTWA PRZEZNACZONE, ZDANIEM FRANCJI, NA SFINANSOWANIE ZADAŃ WŁADZY PUBLICZNEJ – SYSTEM FINANSOWANIA ZADAŃ WŁADZY PUBLICZNEJ WE FRANCUSKICH PORTACH LOTNICZYCH

- (97) W tabeli 3 przedstawiono również dotacje od państwa przeznaczone, zdaniem Francji, na sfinansowanie zadań władzy publicznej. Są to (zob. wiersz 1 i 2 tabeli, okres 2000–2010):
- dotacja z funduszu interwencyjnego na rzecz portów lotniczych i transportu lotniczego („FIATA”) w wysokości 1,107 mln EUR,
 - dotacja na infrastrukturę w wysokości 2,414 mln EUR.
- (98) Ogółem w latach 2000–2010 port lotniczy w Pau otrzymał z tego tytułu dotacje w łącznej wysokości 3,521 mln EUR.
- (99) Zdaniem Francji dotacje te pokrywają koszt zadań władzy publicznej, których wykonywanie należy do organów zarządzających portami lotniczymi, a finansowanie do państwa, zgodnie z przepisami prawa francuskiego. Przedmiotowe zadania są finansowane z przychodu z opłaty lotniskowej oraz z innego uzupełniającego narzędzia. Historia i sposób działania tego narzędzia oraz rodzaje zadań finansowanych za jego pomocą są opisane w motywach od 100 do 108.
- (100) W 1998 r. Rada Stanu orzekła w orzeczeniu SCARA ⁽¹⁹⁾, że zadania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony portów lotniczych należą do zadań władzy publicznej, za które odpowiedzialne jest państwo, dlatego też ich kosztami nie mogą być obciążani użytkownicy portów lotniczych poprzez opłaty. W związku z tym orzeczeniem ustawą nr 98-1171 z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie organizacji niektórych transportów lotniczych (fr. *loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services de transport aérien*) i na mocy art. 136 ustawy nr 98-1266 z dnia 30 grudnia 1998 r. – ustawa budżetowa na 1999 r. (fr. *loi n° 98-1266 du 30 décembre 1998 – loi de finances pour 1999*) ⁽²⁰⁾ z dniem 1 lipca 1999 r. wprowadzono opłatę lotniskową. Jest to podatek celowy w tym znaczeniu, że przychód z niego może być wykorzystany tylko na finansowanie niektórych wydatków, tj. kosztów zadań, które Francja uznaje za należące do państwa zadania władzy publicznej wykonywane w portach lotniczych. Na mocy cytowanych przepisów wprowadzono również narzędzie uzupełniające, służące finansowaniu tych zadań, opisane w motywach od 105 do 107.
- (101) Przepisy ustawodawcze, doprecyzowane przepisami wykonawczymi, ściśle definiują zadania, których źródłem finansowania może być opłata lotniskowa. Jest to ratowanie oraz zapobieganie pożarom statków powietrznych, zapobieganie zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta ⁽²¹⁾, kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego, kontrola wejść do strefy o ograniczonym dostępie ⁽²²⁾, środki kontroli środowiskowej ⁽²³⁾ oraz zautomatyzowana kontrola na granicach techniką biometryczną. Przepisy o zautomatyzowanej kontroli na granicach techniką biometryczną wprowadzono do ustawodawstwa w 2008

⁽¹⁹⁾ Orzeczenie Rady Stanu z dnia 20 maja 1998 r., „Związek niezależnych przedsiębiorstw lotniczych” (fr. Syndicat des Compagnies aériennes autonomes, „SCARA”).

⁽²⁰⁾ Orzeczenie to zostało skodyfikowane w art. 1609 w ordynacji podatkowej.

⁽²¹⁾ Zagrożenia powodowane przez zwierzęta to w szczególności zagrożenia powodowane przez ptaki, polegające na zderzeniu statku powietrznego z ptactwem w taki sposób, że może to zagrozić bezpieczeństwu osób i rzeczy na pokładzie samolotu.

⁽²²⁾ Wykonywanie tego zadania może na przykład obejmować zainstalowanie i utrzymywanie wygrodzeń oddzielających strefę ogólnodostępną od strefy o ograniczonym dostępie lub też zainstalowanie systemu kamer do monitoringu wokół strefy o ograniczonym dostępie.

⁽²³⁾ Zadanie to obejmuje w szczególności pomiary hałasu, w stosownych przypadkach powiązane z torami lotu statków powietrznych, a także kontrole jakości powietrza i wody w otoczeniu portów lotniczych.

- r. W pozostałym zakresie zadania, dla których źródłem finansowania może być opłata lotniskowa, nie zmieniły się od momentu wdrożenia tego narzędzia i są to zadania określone w orzeczeniu SCARA. W różnych aktach wykonawczych, krajowych i europejskich uściślono obowiązki operatorów portów lotniczych związane z wykonywaniem tych zadań. Na przykład w zakresie ratowania oraz zapobiegania pożarom statków powietrznych przepisy ściśle określają, jakie zasoby ludzkie i materialne należy utworzyć w zależności od cech portu lotniczego.
- (102) Wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze korzystające z danego portu lotniczego są zobowiązane do uiszczania opłaty lotniskowej. Opłata ta zależy od liczby pasażerów i masy ładunków oraz przesyłek przewożonych przez danego przewoźnika. Wysokość opłaty lotniskowej od pasażera lub tony ładunku lub przesyłek jest ustalana raz w roku, dla każdego portu lotniczego osobno, w zależności od przewidywanych kosztów wykonywania zadań finansowanych za pomocą tego narzędzia.
- (103) Każdego roku operatorzy portów lotniczych sporządzają roczną deklarację kosztów i natężenia ruchu. W deklaracji tej przedstawione są dane za poprzedni rok dotyczące zarejestrowanego natężenia ruchu i wysokości kosztów wykonywania zadań bezpieczeństwa i ochrony oraz wpływów z tytułu opłaty lotniskowej i uzupełniającego narzędzia finansowania tych zadań. Deklaracja zawiera ponadto prognozowane wielkości natężenia ruchu, kosztów i wpływów związanych z wykonywaniem zadań bezpieczeństwa i ochrony w roku bieżącym i w dwóch kolejnych latach. Deklaracje te są sprawdzane przez organy administracji, które mogą również przeprowadzać kontrole na miejscu. Wysokość opłaty jest następnie ustalana na tej podstawie i ogłaszana w rozporządzeniu międzyministerialnym.
- (104) Ponieważ wysokość opłaty obliczana jest na podstawie prognozowanych danych dotyczących kosztów i natężenia ruchu, wprowadzono mechanizm korekty *ex post*, aby zapewnić, że przychód z opłaty lotniskowej, powiększony w stosownych przypadkach o dofinansowania przyznane z tytułu narzędzia uzupełniającego opisanego w motywach od 105 do 107, nie przewyższy kosztów rzeczywiście poniesionych z tytułu wykonywania odnośnych zadań. Przedmiotowe koszty obejmują koszty operacyjne i personelu związane z wykonywaniem tych zadań, odpisy amortyzacyjne odpowiadające inwestycjom zrealizowanym w związku z wykonywaniem tych zadań oraz część kosztów ogólnych związanych z tymi zadaniami⁽²⁴⁾. Operatorzy muszą prowadzić wieloletni rachunek wpływów z tytułu opłaty lotniskowej i narzędzia uzupełniającego oraz kosztów poniesionych z tytułu wykonywania odnośnych zadań. Jeśli saldo jest dodatnie, jest ono przenoszone do rachunków zbiorczych z lat poprzednich, z których może wynikać saldo dodatnie lub ujemne i to właśnie saldo jest uwzględniane przy ustalaniu wysokości opłaty lotniskowej na kolejny rok. Poza tym każde dodatnie saldo jest obciążone kosztami finansowymi leżącymi po stronie operatora.
- (105) Od momentu utworzenia narzędzie finansowania za pomocą opłaty lotniskowej musiało być uzupełnione narzędziem uzupełniającym. Koszty bezpieczeństwa i ochrony nie są bowiem proporcjonalne do natężenia ruchu lotniczego, w przeciwieństwie do wpływów z opłaty lotniskowej. W tym kontekście okazało się, że w przypadku portów lotniczych o słabym natężeniu ruchu należałoby ustalić wysoką opłatę lotniskową, trudną do przyjęcia dla użytkowników, aby zrównoważyć koszty bezpieczeństwa i ochrony. W przypadku tych portów lotniczych ustalono więc opłatę lotniskową na poziomie niższym niż konieczny do pokrycia tych kosztów i zastosowano uzupełniające narzędzie finansowania, odpowiednio do potrzeb, zadań, których źródłem finansowania powinna być opłata lotniskowa.
- (106) Stosowano kolejno różne narzędzia uzupełniające. W pierwszym okresie władze francuskie stosowały fundusz specjalnego przeznaczenia, tj. fundusz interwencyjny na rzecz portów lotniczych i transportu lotniczego (fr. *fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, zwany dalej „FIATA”), ustanowiony równoległe do opłaty lotniskowej i, podobnie jak ta opłata, na mocy cytowanej ustawy nr 98-1266 z dnia 30 grudnia 1998 r. Fundusz ten, zasilany częścią wpływów z opłaty nałożonej na lotnictwo cywilne, zastąpił istniejący fundusz wyrównawczy transportu lotniczego (fr. *fonds de péréquation des transports aériens*, zwany dalej „FPTA”), pierwotnie przeznaczony wyłącznie na finansowanie połączeń lotniczych służących rozwojowi regionalnemu i zagospodarowaniu przestrzennemu. Z funduszu FIATA finansowane były te same zadania co z funduszu FPTA i dodatkowo rozszerzono jego zakres na zadania finansowane z opłaty lotniskowej, aby uzupełnić ją w przypadku małych portów lotniczych. W praktyce zadania finansowane z FIATA były zasadniczo podzielone na dwie odrębne „kategorie”: kategoria „portów lotniczych” na uzupełniające pokrycie kosztów zadań bezpieczeństwa i ochrony w małych portach lotniczych oraz kategoria „transportu lotniczego” na dotacje do połączeń lotniczych służących rozwojowi regionalnemu i zagospodarowaniu przestrzennemu. Decyzje o wypłacie z FIATA dotacji na uzupełniające finansowanie zadań bezpieczeństwa i ochrony były podejmowane po zaopiniowaniu przez komisję zarządzającą kategorią „porty lotnicze” w ramach FIATA.
- (107) W 2005 r. FIATA zniesiono, a odpowiadające mu finansowanie zostało przejęte bezpośrednio przez budżet państwa na kolejne dwa lata zgodnie z tymi samymi zasadami działania, wymagającymi w szczególności opiniowania przez komisję zarządzającą. Od 2008 r. państwo zastąpiło to narzędzie podwyższoną opłatą lotniskową, czego skutkiem

⁽²⁴⁾ Koszty ogólne to koszty związane przede wszystkim z funkcjami wspierającymi, takimi jak zarządzanie zasobami ludzkimi, sprawy finansowe, kontrola finansowa, zakupy, niededykowane systemy informatyczne, dyrekcja prawna, usługi ogólne, dyrekcja generalna, stanowiska księgowe i kontrola zarządzania.

było ustalenie opłaty na poziomie wyższym niż niezbędny do pokrycia kosztów zadań bezpieczeństwa i ochrony w przypadku niektórych portów lotniczych. Wygenerowana w ten sposób nadwyżka jest przekazywana małym portom lotniczym, aby uzupełnić zyski z pobieranej na nich opłaty lotniskowej.

- (108) Jak wcześniej podano, w corocznych deklaracjach, które składają operatorzy portów lotniczych i które stanowią przedmiot kontroli przez organy administracyjne, podawane są koszty prognozowane i koszty faktycznie poniesione oraz wpływy prognozowane i wpływy faktycznie zrealizowane, pochodzące zarówno z opłaty lotniskowej, jak i z narzędzia uzupełniającego. Podobnie coroczne rachunki prowadzone przez operatorów, na podstawie których obliczane jest saldo rzeczywistych kosztów i wpływów, które – jeśli jest dodatnie – pociąga za sobą obniżenie opłaty i obciążenie operatorów kosztami finansowymi, łączą zysk z opłaty lotniskowej i wpływów z tytułu narzędzia uzupełniającego. Mechanizm deklarowania, kontroli i korekty *ex post*, którego celem jest zapobieganie sytuacji, w której wpłaty ze środków publicznych przewyższają rzeczywiście poniesione koszty, ma zatem zastosowanie zarówno do opłaty lotniskowej, jak i do narzędzia uzupełniającego.

5. POWODY WSZCZĘCIA I ROZSZERZENIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

5.1. DECYZJA O WSZCZĘCIU FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (109) W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdza, zgodnie ze zgłoszeniem Francji, że środki przekazane na podstawie umowy o świadczenie usług marketingowych z 2005 r. stanowią dotację wypłaconą AMS przez CCIPB. Z uwagi na publiczny charakter CCIPB Komisja uważa, że wspomniana umowa wiązała się z użyciem zasobów państwowych.
- (110) Odnośnie do istnienia korzyści ekonomicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE Komisja wyraziła swoje wątpliwości co do faktu, czy CCIPB, zawierając wspomniane umowy z AMS i Ryanair, zachowała się jak racjonalny inwestor prywatny działający w gospodarce rynkowej, realizujący politykę strukturalną, globalną lub sektorową i kierujący się zamiarem osiągnięcia rentowności w krótszej lub dłuższej perspektywie.
- (111) W tym kontekście Komisja przede wszystkim oceniła, na podstawie posiadanych informacji, czy umowa o świadczenie usług marketingowych z 2005 r., niezależnie od faktycznie wyświadczonych usług, została zawarta w celu dotowania trasy Pau–Londyn Stansted i czy stanowiła dla Ryanair, poprzez jego spółkę zależną AMS, korzyść ekonomiczną, jakiej przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych. Komisja uznała, że przedmiotowe środki mogą stanowić pomoc państwa podlegającą zakazowi na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE, wypłaconą na rzecz AMS przez CCIPB. Ocena ta oparta była na analizie informacji przekazanych przez Francję i okoliczności zawarcia tej umowy.
- (112) Odnośnie do umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do istnienia korzyści ekonomicznej odniesionej przez Ryanair dzięki obniżonym opłatom lotniskowym.
- (113) Wreszcie Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności tych środków z rynkiem wewnętrznym w świetle wytycznych z 2005 r.

5.2. DECYZJA O ROZSZERZENIU FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (114) Odnośnie do umów zawartych między CCIPB a Ryanair i AMS (tj. umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych) Komisja uznała w decyzji o rozszerzeniu postępowania, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte jednocześnie powinny być oceniane łącznie, ponieważ Ryanair i AMS są w rzeczywistości jednym i tym samym beneficjentem przedmiotowych środków. W związku z tym Komisja uznała, że w celu ustalenia, czy poszczególne umowy stanowiły pomoc państwa, należało zastosować kryterium prywatnego inwestora w odniesieniu do poszczególnych dat, w których umowy zostały zawarte⁽²⁵⁾, tj.:

— dnia 28 stycznia 2003 r. (połączenie Pau–Londyn Stansted),

— dnia 30 czerwca 2005 r. (połączenie Pau–Londyn Stansted) i dnia 16 czerwca 2009 r. – wprowadzenie zmian do tej umowy,

— dnia 25 września 2007 r. (połączenie Pau–Charleroi) i dnia 16 czerwca 2009 r. – wprowadzenie zmian do tej umowy,

— marzec 2008 r. (umowa o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 17 marca 2008 r., umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w dniu 31 marca 2008 r.) (połączenie Pau–Bristol),

⁽²⁵⁾ Z wyjątkiem niektórych umów data rzeczywistego rozpoczęcia działalności określonej w umowie nie jest tożsama z datą zawarcia umowy. Zob. motyw 395.

- dnia 16 czerwca 2009 r. (połączenie Pau–Bristol),
- dnia 28 stycznia 2010 r. (połączenie Pau–Londyn, Pau–Charleroi, Pau–Beauvais).
- (115) Komisja stwierdziła, że na podstawie posiadanych informacji nie może wykluczyć, że Ryanair i AMS były beneficjentem pomocy państwa w ramach analizowanych umów, niemniej uznała, że nie posiada wystarczających danych, aby wypowiedzieć się w sposób ostateczny w tej kwestii. W celu dokonania oceny sytuacji na podstawie posiadanych przesłanek Komisja uznała, że zachowanie CCIPB zarządzającej lotniskiem, CCIPB i innych podmiotów publicznych powinno być oceniane wspólnie w kontekście ich stosunków z Ryanair i AMS.
- (116) Podobnie Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności umowy podpisanej przez Transavię z kryterium prywatnego inwestora.
- (117) Odnośnie do zgodności tej ewentualnej pomocy dla przedsiębiorstw lotniczych⁽²⁶⁾ Komisja wyróżniła środki przyznane przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r. i środki przyznane po wejściu w życie tych wytycznych.
- (118) Odnośnie do pierwszej kategorii Komisja uznała, że kryteria, jakie należy zastosować, aby ocenić zgodność ewentualnej przedmiotowej pomocy z rynkiem wewnętrznym, są następujące:
- środek przyczynia się do osiągnięcia celu leżącego we wspólnym interesie, tj. uruchomienia nowych połączeń, rentownych w określonej perspektywie, do innego portu lotniczego Unii Europejskiej,
 - kwota pomocy jest niezbędna i proporcjonalna do kosztów dodatkowych generowanych w związku z uruchomieniem nowych połączeń, a środek wywołuje efekt zachęty,
 - środek jest przyznany w sposób przejrzysty i niedyskryminujący,
 - środek przewiduje sankcje w przypadku niewykonania obowiązków przez przedsiębiorstwo lotnicze,
 - środek nie wpływa na konkurencję w sposób sprzeczny z interesem publicznym.
- (119) Komisja wyraziła wątpliwości co do spełnienia tych kryteriów oraz co do zgodności tej ewentualnej pomocy operacyjnej z rynkiem wewnętrznym.
- (120) Odnośnie do zgodności środków przyznane po wejściu w życie wytycznych z 2005 r. Komisja odniosła się zasadniczo do kryteriów określonych w tych wytycznych dla pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych. Komisja wyraziła wątpliwości co do spełnienia tych warunków.
- (121) Odnośnie do dotacji na infrastrukturę na rzecz CCIPB Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, czy przyznając te dotacje, organy publiczne zachowały się jak racjonalny inwestor prywatny. Komisja stwierdziła, że w związku z tym nie może wykluczyć, że dotacje te stanowią pomoc państwa.
- (122) W kwestii zgodności tej ewentualnej pomocy z rynkiem wewnętrznym Komisja odniosła się do kryteriów określonych w wytycznych z 2005 r. dla pomocy na inwestycje na rzecz portów lotniczych. Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności tej ewentualnej pomocy z rynkiem wewnętrznym

6. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY W ZWIĄZKU ZE WSZCZĘCIEM FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (123) Komisja otrzymała uwagi od pięciu zainteresowanych stron:

6.1.1. IZBA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA W PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. *Umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta z Ryanair*

- (124) Zdaniem CCIPB, zważywszy na obiektywne i niedyskryminujące warunki, na jakich Ryanair i wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze użytkujące port lotniczy w Pau są obciążane opłatami lotniskowymi, umowa o świadczenie usług portu lotniczego nie zawiera elementów pomocy państwa.

⁽²⁶⁾ W dalszej części niniejszej decyzji pojęcie „przedsiębiorstwa lotnicze” będzie oznaczało przedsiębiorstwa lotnicze i ich spółki zależne, a zatem będzie obejmowało w szczególności AMS.

- (125) CCIPB zauważa, że port lotniczy w Pau sam finansuje swoją działalność operacyjną z przychodów, i uważa, że nie korzysta z jakiegokolwiek państwowej pomocy lub finansowania, aby utrzymać równowagę działalności operacyjnej.
- (126) Odnośnie do opłat lotniskowych, jakimi obciążane jest Ryanair, CCIPB potwierdza, że wynikają one ze stosowania cennika obowiązującego Ryanair i wszystkie inne przedsiębiorstwa lotnicze.
- (127) CCIPB zauważa, że istnieją trzy kategorie opłat lotniskowych:
- regulowane opłaty lotnicze,
 - nieregulowane opłaty za obsługę naziemną,
 - podatki państwowe.
- (128) CCIPB stwierdza przede wszystkim, że stosuje regulowane opłaty lotnicze (cztery rodzaje: opłatę za lądowanie, opłatę postojową, opłatę za oświetlenie, opłatę pasażerską) do przedsiębiorstw lotniczych w sposób obiektywny i niedyskryminujący. Wysokość tych opłat ustalana jest przez wspólną komisję, w skład której wchodzi operatorzy portów lotniczych i przedsiębiorstwa lotnicze, ale również organ nadzoru.
- (129) CCIPB wskazuje, że nie zwalnia Ryanair z opłaty postojowej i za oświetlenie, ale że umowa stanowi jedynie, że „Ryanair nie będzie musiał w zasadzie wnosić” tych opłat. CCIPB zauważa, że opłata postojowa jest należna dopiero od momentu, gdy maszyna stoi w porcie lotniczym dłużej niż dwie godziny, a czas międzylądowania w przypadku Ryanair jest na ogół ograniczony do 25 minut. W odniesieniu do opłaty za oświetlenie CCIPB zauważa, że loty Ryanair są realizowane tylko w ciągu dnia, co ogranicza prawdopodobieństwo, że Ryanair będzie musiał uiścić opłatę za oświetlenie.
- (130) Po drugie, odnośnie do nieregulowanych opłat za obsługę naziemną (np. usługi obsługi naziemnej lub cumowania samolotów) CCIPB zauważa, że cennik stanowi przedmiot negocjacji handlowych z każdym przedsiębiorstwem z uwzględnieniem specyfiki jego własnej sytuacji. W praktyce wszelkie czysto arytmetyczne porównanie przedsiębiorstw nie jest całkowicie miarodajne, ponieważ – mimo identycznej wielkości statków powietrznych – należy brać pod uwagę wiele kryteriów, takich jak roczna wielkość transportów wykonywanych przez przedsiębiorstwo, ich częstotliwość, okres (małego lub dużego natężenia ruchu), w którym loty realizowane są w ciągu dnia, dopłaty za loty nocne, opóźnienia, operacje odladzania, operacje czyszczenia samolotów itd.
- (131) Po trzecie, odnośnie do podatków państwowych (których są dwa rodzaje: podatek lotniskowy i opłata nałożona na lotnictwo cywilne) CCIPB podkreśla, że są one stosowane w dokładnie taki sam sposób wobec wszystkich przedsiębiorstw lotniczych. CCIPB nie interweniuje w określanie ich wysokości, która jest ustalana przez organ regulacyjny.

6.1.1.2. *Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta z AMS*

- (132) Zdaniem CCIPB kwoty przekazane przez CCIPB na rzecz spółki AMS nie stanowią pomocy państwa. CCIPB zauważa, że jako organ będący koncesjodawcą portu lotniczego w Pau postanowiła, zgodnie z wytycznymi z 2005 r., ogłosić przetarg na projekt w czasopiśmie „Air & Cosmos” w numerze z grudnia 2007 r., aby znaleźć przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze gotowe na uruchomienie, w zamian za pomoc finansową, nowych połączeń w Europie wylatujących z Pau (przewidziano osiem pakietów). Niemniej CCIPB stwierdziła, że do dnia 31 stycznia 2008 r., w którym upływał termin przyjmowania projektów, nie wpłynęła żadna oferta od żadnego przedsiębiorstwa lotniczego.
- (133) CCIPB uważa ponadto, że jej decyzja o zawarciu umowy o świadczenie usług marketingowych z Ryanair nie może być przypisana państwu. Zdaniem CCIPB ani władze publiczne, ani organy administracyjne nie były zaangażowane na jakimkolwiek etapie w przebieg negocjacji z Ryanair i w zawarciu partnerstwa handlowego z tym przedsiębiorstwem.
- (134) CCIPB uważa, że izby handlowo-przemysłowe eksploatują obiekty portu lotniczego „na warunkach prawa prywatnego”.
- (135) Izby handlowo-przemysłowe stanowią, zdaniem CCIPB, „bardzo specyficzną kategorię podmiotu publicznego [...], przedmiotem działalności którego jest swobodne reprezentowanie interesów handlowych i przemysłowych danego okręgu wobec władz publicznych”. CCIPB dodaje, że „fakt, że jest powiązana z państwem [...], nie powoduje automatycznie podlegania państwu”. Jako operator portu lotniczego, zawierający z tego tytułu partnerstwo z Ryanair, CCIPB działa w sposób w pełni niezależny wobec podmiotu nadzorczego, a więc bez jakiegokolwiek pośredniej lub bezpośredniej ingerencji państwa.

6.1.1.3. Kryterium prywatnego inwestora działającego w gospodarce rynkowej

- (136) CCIPB podaje, że otrzymała od przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair ofertę, której celem było kontynuowanie obsługi połączenia Pau–Londyn Stansted po unieważnieniu umowy z dnia 28 stycznia 2003 r. przez Sąd Administracyjny w Pau w dniu 3 maja 2005 r.
- (137) W celu zabezpieczenia aspektów operacyjnych połączenia CCIPB zawarła z przedsiębiorstwem Ryanair umowę na usługi portu lotniczego, która – zdaniem CCIPB – nie powodowała zasadniczych różnic w traktowaniu między Ryanair a innymi przedsiębiorstwami lotniczymi obsługującymi port lotniczy w Pau. CCIPB dodaje, że dla celów rozwoju handlowego portu lotniczego zawarła umowę na usługi marketingowe w internecie ze spółką AMS, będącą w 100 % spółką zależną przedsiębiorstwa Ryanair. W kwestii tej umowy CCIPB uważa, że postąpiła jak prywatny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej z pięciu powodów, które są wymienione w motywach od 138 do 142.
- (138) Po pierwsze, w zamian za cenę płaconą przez CCIPB AMS miała świadczyć rzeczywiste usługi handlowe, w szczególności polegające na umieszczeniu licznych odnośników („linków”) internetowych na stronie ryanair.com, dzięki którym użytkownicy internetu są bezpośrednio kierowani do stron CCIPB, portu lotniczego, obiektów infrastruktury regionu (linie autobusowe, kolejowe, taksówki), biura informacji turystycznej w Béarn itd.
- (139) Po drugie, strona internetowa ryanair.com jest obecnie bezsprzecznie najpowszechniejszą stroną internetową służącą rezerwacji podróży w Europie i zdecydowanie jedną ze stron najczęściej wyszukiwanych przez użytkowników internetu używających wyszukiwarki internetowej Google. Wykorzystanie strony internetowej ryanair.com dla umieszczenia na niej reklamy portu lotniczego w Pau stanowi realną szansę dla portu lotniczego w Pau lub społeczności lokalnych, które obsługuje. Porty lotnicze i inne osoby trzecie (wypożyczalnie samochodów, hotele, regiony itd.) byłyby gotowe zapłacić cenę według stawek ustalonych w cenniku opublikowanym na stronie AMS. Również niektóre lotniska całkowicie prywatne zgodziłyby się zapłacić te kwoty. CCIPB podkreśla wartość dodaną reklamy na stronie internetowej ryanair.com, cytując badanie przeprowadzone przez spółkę Planet-Work, w którym miano stwierdzić, że reklama wykupiona na stronie ryanair.com przyniosła portowi lotniczemu w Pau i regionowi, w którym jest zlokalizowany, większą widoczność pod względem liczby wejść użytkowników internetu na ich strony niż reklama umieszczona na stronie voyages-sncf.com. CCIPB wnioskuje stąd, że ceny stosowane przez AMS za wyświadczone usługi i zapłacone przez CCIPB odpowiadają „cenom rynkowym”.
- (140) Po trzecie, z punktu widzenia CCIPB ryczałtowy charakter ceny zapłaconej za wyświadczone usługi nie zdaje się być kryterium decydującym o istnieniu pomocy państwa.
- (141) Po czwarte, kwoty zapłacone z tytułu umowy Pau–Charleroi miały pozwolić uzyskać inne świadczenia niż te, które CCIPB otrzymuje z tytułu umowy Pau–Londyn. Stąd CCIPB nie miała płacić dwukrotnie za te same świadczenia, co ma świadczyć o tym, że wypłacone kwoty nie były dotacjami na uruchomienie połączenia. CCIPB przyznaje ponadto, że jeśli kwota ta miałaby na celu wsparcie strukturalnego deficytu wynikającego z obsługi tego połączenia, to byłaby ona oczywiście niewystarczająca.
- (142) Po piąte, CCIPB uważa, że „podmiotowi publicznemu, którego celem nie jest generowanie zysków”, bardzo trudno jest udowodnić, że kwota [...] EUR wypłacona spółce AMS „przyniosła zarobek” CCIPB w wysokości [...] EUR. Niemniej CCIPB uważa za pewne, że pod względem upowszechnienia lub atrakcyjności umieszczenie odnośnika na stronie internetowej www.ryanair.com (i brak innych bliskich połączeń na tej stronie) warte było tej inwestycji.

6.1.1.4. Zakłócenie konkurencji

- (143) CCIPB uważa, że kwoty, jakie wypłaciła w zamian za usługi marketingowe świadczone przez AMS, nie zakłócają konkurencji.
- (144) Połączenie z Pau nie zainteresowałoby samoistnie jakiegokolwiek innego przedsiębiorstwa lotniczego poza Air France i, mimo wysiłków czynionych przez port lotniczy, zgłosił się tylko Ryanair dla połączenia z Londynem i Transavia dla połączenia z Amsterdamem.
- (145) CCIPB zauważa, że pojawienie się tanich linii lotniczych nie wpłynęło na Air France, które od 2003 r. zwiększyło natężenie ruchu na swoich połączeniach wylatujących z Pau.

6.1.2. STOWARZYSZENIE EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH (AEA)

- (146) AEA uważa się za zainteresowaną stronę w ramach niniejszej sprawy. Jednym z jej członków jest bowiem przedsiębiorstwo, które obsługuje port lotniczy w Pau (Air France). W ogólnym ujęciu AEA, która reprezentuje interesy europejskich przewoźników zrzeszonych w sieci, uważa, że jej naturalnym interesem jest monitorowanie wdrażania wytycznych z 2005 r. Jej zdaniem przewoźnicy, którzy korzystają bezprawnie z niektórych zniżek w opłatach, przyczyniają się do powstania zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym, na niekorzyść innych przewoźników, którzy muszą ponosić koszty swoich działalności.

- (147) AEA jest zdania, że dwie umowy, jakie CCIPB podpisała z Ryanair i jego spółką zależną w 100 %, tj. 1) umowa o świadczenie usług portu lotniczego dotycząca połączenia Londyn Stansted–Pau; i 2) umowa na usługi marketingowe w internecie, z tytułu której AMS otrzymuje ryczałtową kwotę 437 000 EUR rocznie, mogą budzić poważny niepokój.
- (148) Jej zdaniem fakt, że Ryanair jest jedynym użytkownikiem portu lotniczego, który korzysta ze specjalnej umowy na usługi portu lotniczego, jest praktyką więcej niż dyskusyjną. Poza tym uważa, że Ryanair nie powinien być zwolniony z opłaty postojowej i za oświetlenie oraz że kiedy rotacje tego przedsiębiorstwa trwają dłużej niż dwie godziny, powinno ono uiszczać takie same opłaty jak inne przedsiębiorstwa lotnicze.
- (149) AEA twierdzi, że różne francuskie organy sądowe uznały, że umowa o świadczenie usług marketingowych podpisana z AMS stworzyła nadmiernie sprzyjające warunki dla Ryanair⁽²⁷⁾. AEA stwierdza, że określenia takie jak „nierównowaga” również były użyte przez Sąd Administracyjny w Pau w wyroku wydanym w maju 2005 r., w którym nie można było dojść do innego wniosku, jak ten, że tego rodzaju umowa stanowi pomoc finansową dla Ryanair. AEA nie kwestionuje praktykowania usług marketingowych jako takiego, ale wątpi, że przepisy przedmiotowej umowy były zgodne z normalnymi warunkami rynkowymi.

6.1.3. RYANAIR

- (150) Ryanair twierdzi, że tryb i warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. są zgodne z warunkami rynkowymi i że umowa nie przynosi przedsiębiorstwu żadnych selektywnych korzyści, dlatego też nie zakłóca konkurencji ani nie wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (151) Przedsiębiorstwo to podkreśla, że oprócz prowizji od sprzedaży biletów i nadbagażu płaci standardowe opłaty i podatki lotnicze obowiązujące w porcie lotniczym w Pau. Uściśla, że opłaty te są podobne do opłat stosowanych w innych porównywalnych portach lotniczych lub dla innych przewoźników lotniczych działających w porcie lotniczym w Pau. Zgodnie z jego wiedzą CCIPB nie traktuje go w sposób bardziej przychylny niż ten, do którego mają prawo inne przedsiębiorstwa lotnicze.
- (152) Zdaniem Ryanair warunkowe zniżki przyznane od opłaty postojowej i za oświetlenie oraz od kosztów obsługi przewidziane w art. 7.1.3 i 7.2 umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. opierają się na obiektywnych kryteriach uściślonych w umowie, tj. braku oświetlenia w ciągu dnia i podczas postoju lub obsługi ciężkiej ze względu na 25-minutowy czas rotacji samolotów Ryanair oraz prosty charakter usługi oferowanej pasażerom. Ryanair zauważa, że wyjątki te mają zastosowanie również do innych podobnych przedsiębiorstw lotniczych oraz że art. 3 umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. wyraźnie mówi o obowiązku CCIPB stosowania warunków przyznanych Ryanair również do innych porównywalnych przedsiębiorstw lotniczych⁽²⁸⁾.
- (153) Ryanair podkreśla, że zaproponowany mu tryb i warunki umowy nie mają charakteru poufnego i że, w przeciwieństwie do powszechnej praktyki w sektorze, umowa o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. wyraźnie zezwala CCIPB na ujawnianie jej treści innym przedsiębiorstwom lotniczym.
- (154) Ryanair podkreśla, że nie uzyskał żadnej niezgodnej z prawem korzyści w ramach umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. oraz że przejrzyste stosunki regulowane umową charakteryzują się brakiem selektywności, co jest zasadniczym (choć niewystarczającym) warunkiem uznania środka za pomoc państwa. Ryanair podkreśla ponadto, że przedmiotowe środki nie spełniają innych warunków niezbędnych do stwierdzenia istnienia pomocy państwa (np. wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócenie konkurencji).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (155) AMS informuje, że oferuje przestrzeń reklamową na stronie internetowej Ryanair na zwykłych warunkach rynkowych i zgodnie z cennikiem publikowanym na jej stronie internetowej.
- (156) Spółka uważa, że umowa o świadczenie usług marketingowych w internecie zawarta z CCIPB nie wchodzi w zakres zastosowania przepisów Unii Europejskiej dotyczących transportu, ponieważ jest to typowa umowa o reklamę handlową, podobna do tych, które często zawierane są z czasopismami, kanałami telewizyjnymi, stacjami radiowymi, dostawcami zewnętrznej przestrzeni reklamowej itd.

⁽²⁷⁾ AEA odnosi się w szczególności do orzeczenia Rady Stanu z dnia 27 lutego 2006 r., Compagnie Ryanair Limited (nr 264406).

⁽²⁸⁾ Art. 3 umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. stanowi: „Brak wyłączności. Niniejsza umowa zawierana jest bez zastrzeżenia wyłączności. Warunki, z jakich korzysta Ryanair z tytułu niniejszej umowy, będą stosowane również do każdego przedsiębiorstwa lotniczego, z jakim port lotniczy Pau-Pyrénées podejmie decyzję o uruchomieniu nowego międzynarodowego taniego połączenia. Warunki te będą dostosowane do specyfiki nowo utworzonego międzynarodowego połączenia, a w szczególności do: częstotliwości lotów, liczby przewożonych pasażerów, warunków cenowych lotów”.

- (157) Zdaniem AMS warunki zakupu przestrzeni reklamowej na stronie internetowej Ryanair przez CCIPB odzwierciedlają warunki rynkowe i są z nimi zgodne. Odnosnie do wartości przestrzeni reklamowej na stronie internetowej Ryanair AMS podkreśla, że ceny, jakie ustala dla tej przestrzeni, odzwierciedlają rosnący sukces handlowy tej strony i fakt, że stanowi nieporównywalny nośnik przekazu reklamowego adresowanego do konkretnych odbiorców.
- (158) AMS podkreśla, że strona internetowa Ryanair jest dużo bardziej pożądana jako przestrzeń reklamowa niż jakakolwiek inna strona związana z podróżami jakiegokolwiek portalu ogólnotematycznego spośród tych, które posłużyły Komisji jako punkt odniesienia. AMS uściśla, że strona internetowa Ryanair rejestruje 300 milionów wydruków stron każdego miesiąca.
- (159) AMS utrzymuje, że CCIPB zakupiła przestrzeń reklamową na takich samych warunkach, jak klienci prywatni. Jej zdaniem ceny ustalone w umowie o świadczenie usług marketingowych w internecie odpowiadają cenom, jakie obowiązywały w okresie obowiązywania umowy i były identyczne dla wszystkich klientów, niezależnie od tego, czy byli to klienci publiczni czy prywatni. Spółka podaje, że prywatne organy zarządzające portami lotniczymi (np. [...] i [...]) podpisały z AMS umowy podobne do umowy zawartej z CCIPB.
- (160) AMS kwestionuje miarodajność niezbędności przedmiotowego zamówienia przywołanej przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania w sposób następujący: „[...] Komisja zastanawia się, czy zakontraktowane usługi marketingowe są niezbędne dla CCIPB i czy umowa o świadczenie usług marketingowych nie została zawarta wyłącznie w celu dotowania trasy Pau–Londyn Stansted”⁽²⁹⁾.
- (161) Zdaniem AMS ten rodzaj operacji przeprowadzonej na warunkach rynkowych wyklucza istnienie pomocy i nie ma prawnego precedensu w zakresie oceny jej „niezbędności”. Niemniej, ponieważ Komisja nadal kwestionuje tę niezbędność, AMS przypomina, że zadaniem CCIPB jest zarówno promowanie regionu Pau-Béarn, jak i prowadzenie działalności operacyjnej portu lotniczego. Spółka ta uważa, że ze względu na te dwa cele reklama na stronie internetowej Ryanair jest uzasadniona z handlowego punktu widzenia.
- (162) Odnosnie do zakupu przestrzeni reklamowej na cele promocji regionu AMS podkreśla, że francuskie izby handlowo-przemysłowe konkurują ze sobą i muszą stosować „lokalny marketing”, aby ich region przewyższył konkurentów.
- (163) AMS jest zdania, że przestrzeń reklamowa zakupiona na stronie internetowej Ryanair pozwala zwiększyć widoczność portu lotniczego w Pau. Jej zdaniem CCIPB ma bezpośredni interes handlowy w takim działaniu, ponieważ wynikający z niego wzrost liczby pasażerów przyciąga przedsiębiorstwa pomocnicze do portu lotniczego, zwiększając jego przychody.
- (164) AMS podkreśla, że CCIPB nie korzysta z reklamy na stronie internetowej Ryanair, aby dotować połączenie Pau–Londyn, ale ponieważ przestrzeń na stronie internetowej Ryanair, jaką AMS udostępnia CCIPB, stanowi poszukiwane źródło, na które popyt ze strony innych ogłoszeniodawców, w tym z sektora prywatnego, jest udowodniony. Jest więc niecisłością nazywanie sprzedaży tej przestrzeni tylko pretekstem, by otrzymać dotację.
- (165) Zdaniem AMS umowa o świadczenie usług marketingowych w internecie nie stanowi pomocy, ponieważ jej warunki są zgodne z warunkami typowej umowy handlowej i nie przynosi AMS (Ryanair) żadnej korzyści. Spółka uważa, że umowa ta nie zakłóca zatem konkurencji i nie wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.5. AIR FRANCE

- (166) Oferta Air France lotów wylatujących z portu lotniczego w Pau to około 5 połączeń dziennie z portem lotniczym Paryż Orly, 3 połączenia dziennie z portem lotniczym Paryż Roissy Charles de Gaulle i 4 połączenia dziennie z portem lotniczym w Lyonie (obsługiwanych przez spółkę zależną).
- (167) Air France stwierdza, że korzyści przyznane przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair i jego spółce zależnej AMS, a których Air France nie jest beneficjentem, skutkują znacznym obniżeniem kosztów eksploatacyjnych Ryanair. Zdaniem Air France fakt ten zakłóca bezpośrednią konkurencję między Ryanair a Air France w zakresie połączeń wylatujących i przylatujących do Pau, ale również na konkurencję w zakresie wszystkich połączeń wewnątrzspółnotowych. Wymiana handlowa między państwami członkowskimi jest zatem bezpośrednio zakłócona.

⁽²⁹⁾ Decyzja o wszczęciu postępowania, pkt 43.

6.1.5.1. *Oplaty lotniskowe*

- (168) Air France zauważa, że zgodnie z cennikiem na 2007 r. opublikowanym przez CCIPB publiczna stawka opłaty postojowej jest ustalona na 0,16 EUR za tonę na godzinę. Opłata ta jest stosowana, gdy czas postoju statku powietrznego na płycie postojowej wynosi co najmniej 2 godziny. Air France uważa, że nie jest nietypowy fakt, że Ryanair nie płaci tej opłaty w przypadku rotacji trwającej 25 minut; jednak w przypadku rotacji trwającej więcej niż dwie godziny Ryanair powinien być zobowiązany do zapłaty.
- (169) Air France zauważa, że zgodnie z cennikiem na 2007 r. opublikowanym przez CCIPB publiczna stawka opłaty za oświetlenie jest ustalona na 35,18 EUR za ruch samolotu. Opłata ta jest należna, gdy dla „ruchu samolotu”, tj. lądowania lub startu, używane są urządzenia oświetleniowe zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy. Stąd niewymaganie tej opłaty od przedsiębiorstwa Ryanair pod pretekstem, że wykonuje rotacje tylko w ciągu dnia, nie jest zgodne z ogólnymi warunkami nakładania tej opłaty.
- (170) Air France podkreśla, że stawki publiczne są zazwyczaj aktualizowane w czasie i uważa, że dla Ryanair – podobnie jak dla innych przewoźników realizujących przeloty z i do portu lotniczego w Pau – powinno się stosować ewentualne zmienione wysokości tych opłat.

6.1.5.2. *Obsługa naziemna*

- (171) Air France informuje, że zakres usług obsługi naziemnej wykonywanych na jej rzecz w Pau jest sformalizowany w umowie. Air France zauważa, że zgodnie z wytycznymi z 2005 r. „zarządzający portem lotniczym, działający jako dostawca usługi obsługi naziemnej, może stosować inne ceny za usługi obsługi naziemnej dla różnych przedsiębiorstw lotniczych, jeżeli te różnice cen odzwierciedlają różnice w kosztach związanych z naturą lub wymiarem świadczonych usług”. Air France podkreśla, że w wyroku z dnia 3 maja 2005 r. Sąd Administracyjny w Pau uznał, że nieuzasadniony rabat od cen za usługi obsługi naziemnej przyznany Ryanair stanowi pomoc państwa i że w związku z brakiem zgłoszenia powinien być uznany za niezgodny z prawem.
- (172) Air France zauważa, że oferuje znacznie więcej lotów do i z portu lotniczego w Pau niż przedsiębiorstwo Ryanair. W tych warunkach Air France uważa, że ceny ustalone przez CCIPB dla Ryanair za świadczenie usług obsługi naziemnej nie powinny być korzystniejsze od cen, które obowiązują Air France.

6.1.5.3. *Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta z AMS*

- (173) Air France stwierdza, że ten rodzaj umów między organem zarządzającym portem lotniczym a spółką zależną Ryanair AMS zdaje się być praktyką powszechnie stosowaną przez Ryanair w portach lotniczych, z których chce uruchomić połączenia lotnicze. Air France wskazuje, że administracyjne organy sądowe we Francji już nałożyły sankcje za ten rodzaj środków, ponieważ rzekome usługi marketingowe nie były wykonywane lub były wykonywane na warunkach nadmiernie sprzyjających Ryanair.
- (174) Air France przytacza „nierównowagę”, jaką Sąd Administracyjny w Pau stwierdził w wyroku z dnia 3 maja 2005 r. między wzajemnymi zobowiązaniami stron umowy zawartej między CCIPB a Ryanair w 2003 r. Air France sądzi, że można zastanowić się nad istnieniem równowagi między zobowiązaniami stron umowy z AMS z 2005 r. Zdaniem Air France nic nie wskazuje na to, że całość lub część kwoty mogłaby być zwrócona przez Ryanair w przypadku zniesienia przedmiotowego połączenia lotniczego lub w przypadku nieosiągnięcia ewentualnie ustalonych celów marketingowych.
- (175) Air France nie kwestionuje faktu, że niektóre środki pomocy na usługi marketingowe mogą być akceptowalne z punktu widzenia przepisów wspólnotowych. Niemniej Air France uważa za mało prawdopodobne, by umowa zwana umową o świadczenie usług marketingowych mogła spełnić wymogi zgodności z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

6.1.5.4. *Podsumowanie*

- (176) Air France oczekuje zaprzestania jej zdaniem nienależnych wypłat, które otrzymuje Ryanair od portu lotniczego w Pau od 2005 r. i nakazania odzyskania od Ryanair pomocy niezgodnej z prawem.

6.2. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY W ZWIĄZKU Z ROZSZERZENIEM FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

6.2.1. IZBA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA W PAU-BÉARN (CCIPB)

- (177) CCIPB uważa, że umowa o świadczenie usług marketingowych i umowa o świadczenie usług portu lotniczego, które zawarła z przedsiębiorstwem lotniczym lub jego spółkami zależnymi, nie zawiera żadnych elementów pomocy państwa.

- (178) CCIPB stwierdza, że charakter i przedmiot każdej z tych umów jest zdecydowanie odmienny i należy je analizować odrębnie. Nie ma znaczenia fakt, że umowy te zostały zawarte tego samego dnia, ponieważ cel każdej z nich jest odmienny. Umowa o świadczenie usług portu lotniczego ma na celu ustalenie warunków, na jakich port lotniczy w Pau udostępni przedsiębiorstwu lotniczemu obiekty portu lotniczego i świadczy im za wynagrodzeniem różne usługi portu lotniczego. Umowa o świadczenie usług marketingowych natomiast ma na celu ustalenie warunków, na jakich przedsiębiorstwo lotnicze musi, za wynagrodzeniem, promować na swojej stronie internetowej port lotniczy w Pau oraz atrakcje turystyczne i biznesowe regionu Pau i Béarn. Te dwa rodzaje umów nie są zatem nierozdzielnie ze sobą związane. Również w przypadku, gdy zapisy i warunki, na jakich usługi portu lotniczego zapewniane przez port lotniczy i usługi marketingowe wykonywane przez przedsiębiorstwo lotnicze lub jedną z jego spółek zależnych umieszczone byłyby w jednej i tej samej umowie, nie oznaczałoby to, że analiza prawna istnienia pomocy państwa miałyby dotyczyć tych dwóch rodzajów usług, które się nie „kompensują”.
- (179) Odnośnie do zachowania CCIPB i innych podmiotów publicznych CCIPB uważa, że nie należy ich oceniać łącznie, co najmniej w odniesieniu do umów o świadczenie usług marketingowych (co tym bardziej uzasadnia ocenianie umów w sposób odrębny), ponieważ umowy te są negocjowane i zawierane przez CCIPB w sposób całkowicie niezależny, bez jakiegokolwiek ingerencji innych podmiotów publicznych.

6.2.1.1. *Umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez CCIPB*

Możliwość przypisania środków państwu

- (180) Zdaniem CCIPB nie jest możliwe przypisanie państwu płatności dokonanych z tytułu umów o świadczenie usług marketingowych, ponieważ jako organ zarządzający portem lotniczym CCIPB działa w sposób w pełni niezależny od organu nadzoru. Decyzje o wypłacie środków za usługi marketingowe dla Ryanair, a następnie AMS z jednej strony, a z drugiej strony dla Transavii, były podejmowane przez CCIPB w sposób całkowicie niezależny i indywidualny, bez jakiegokolwiek pośredniej lub bezpośredniej ingerencji państwa.

Korzyść ekonomiczna przyznana przedsiębiorstwom lotniczym

- (181) CCIPB uważa, że w oczywisty sposób działała tak, jak postąpiłby racjonalny prywatny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej. W szczególności spółka AMS i spółka Transavia świadczyły prawdziwe usługi handlowe, w szczególności polegające na umieszczeniu odnośników na swoich stronach internetowych, dzięki którym użytkownicy internetu byli bezpośrednio kierowani na strony CCIPB, a wynagrodzenie za te usługi odpowiadało cenom rynkowym. CCIPB podkreśla w tym względzie dużą liczbę odwiedzin stron internetowych przedsiębiorstw Ryanair i Transavia.
- (182) CCIPB zauważa ponadto, że ceny stosowane przez AMS są zgodne z ustalonym cennikiem publikowanym na stronie internetowej tej spółki. Cennik ten obowiązuje dla wszystkich klientów AMS z branży lotniczej bez wyjątku, w tym również dla niektórych brytyjskich portów lotniczych całkowicie sprywatyzowanych. Transavia natomiast świadczy usługi marketingowe dla prywatnego portu lotniczego we Włoszech.
- (183) Ponadto, zdaniem CCIPB niektóre francuskie porty lotnicze, zarządzane przez prywatne przedsiębiorstwa (jako podmioty oddelegowane do świadczenia usług publicznych), również podpisały umowę o świadczenie usług marketingowych z AMS, w szczególności port lotniczy Tarbes-Lourdes-Pyrénées, zarządzany przez kanadyjską spółkę SNC-Lavalin. CCIPB upatruje w tym dowodu na zgodność jej zachowania z zachowaniem prywatnego inwestora.
- (184) CCIPB zauważa ponadto, że zryczałtowany charakter ceny płaconej za świadczone usługi nie zdaje się być kryterium decydującym o uznaniu za pomoc państwa oraz że kwoty zapłacone z tytułu umowy Pau–Charleroi pozwalają uzyskać świadczenia inne od tych, z których CCIPB korzysta z tytułu umowy Pau–Londyn, w konsekwencji czego CCIPB nie płaci dwukrotnie za tę samą usługę. CCIPB uważa ponadto, że wypłacone kwoty są niewystarczające do uruchomienia połączenia lotniczego.
- (185) CCIPB uważa, że nabywając te usługi marketingowe po cenach wymienionych w umowach zyskała bezsprzeczną rekompensatę ekonomiczną z dwóch powodów. Po pierwsze, usługi marketingowe miały korzystny wpływ na przychody z prowadzenia działalności operacyjnej portu lotniczego, w szczególności poprzez spowodowanie zwiększenia przepływu pasażerów w porcie lotniczym. Ponadto rekompensaty te przyniosły również korzyści całemu miastu Pau i regionowi.
- (186) CCIPB nie podziela opinii konsultanta, że „strategią przedsiębiorstwa Ryanair, leżącą u podstaw zawarcia umów o świadczenie usług marketingowych, było uzyskanie dotacji od portu lotniczego, aby utrzymać ceny na niskim poziomie”. W odróżnieniu od konsultanta CCIPB uważa, że ma znaczny interes handlowy w nabywaniu tego rodzaju usług, ponieważ port lotniczy w Pau jest portem regionalnym, który nie ma naturalnego napływu pasażerów w liczbie wystarczającej do zrównoważenia jego rachunku operacyjnego. CCIPB podaje, że od czasu uruchomienia połączeń Ryanair z tego portu lotniczego i dzięki działaniom marketingowym na stronie internetowej natężenie ruchu w porcie lotniczym w Pau znacznie się zwiększyło.

- (187) Wreszcie CCIPB podaje, że odmówiła przedłużenia umowy o świadczenie usług marketingowych z AMS, ponieważ negocjowane nowe ceny były zbyt wysokie. Decyzja ta ma potwierdzać, że CCIPB nie była gotowa przyjąć Ryanair za wszelką cenę.

Zakłócenie konkurencji

- (188) Zdaniem CCIPB kwoty wypłacone jako rekompensata za usługi marketingowe nie zakłóciły w żadnej mierze konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi ani między portami lotniczymi. CCIPB podkreśla, że musi czynić wysiłki marketingowe, ponieważ ma największe trudności w pozyskaniu przedsiębiorstw lotniczych, ponieważ wola one prowadzić działalność w portach lotniczych położonych w pobliżu miejsc bardziej atrakcyjnych z punktu widzenia turystyki rekreacyjnej. CCIPB podaje jako przykład port lotniczy Biarritz-Anglet-Bayonne, który obsługuje region słynący z plaż, oraz port lotniczy Tarbes-Lourdes, którego zaletą jest położenie w pobliżu miejsca kultu religijnego w Lourdes.
- (189) CCIPB zauważa, że konkurencja między tanimi liniami lotniczymi w porcie lotniczym w Pau w niczym nie zakłóciła działalności Air France, która stale rozwijała się aż do 2008 r., gdy wystąpił kryzys gospodarczy. CCIPB podkreśla ponadto, że przed uruchomieniem połączeń Ryanair w 2003 r. żadne przedsiębiorstwo nie oferowało połączeń międzynarodowych z portu lotniczego w Pau i że pojawienie się Ryanair nie zakłóciło konkurencji wśród istniejących połączeń.

6.2.1.2. Umowy o świadczenie usług portu lotniczego

- (190) CCIPB przypomina, że wszystkie opłaty lotniskowe są dokładnie tak samo stosowane do wszystkich użytkowników i do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych platformy portu lotniczego w Pau. W tym zakresie CCIPB odiera zarzut istnienia jakichkolwiek praktyk dyskryminujących.
- (191) Z drugiej strony CCIPB nie podziela zdania konsultanta, że wysokość opłat nieregulowanych jest inna dla każdego przedsiębiorstwa lotniczego z przyczyn nieuzasadnionych. Zdaniem CCIPB ceny za usługi nieregulowane stanowią przedmiot negocjacji z każdym przedsiębiorstwem lotniczym z uwzględnieniem specyfiki jego własnej sytuacji. CCIPB wnioskuje z tych argumentów, że żadna z umów o świadczenie usług portu lotniczego analizowanych przez Komisję nie zawiera jakiegokolwiek elementu pomocy państwa.

6.2.1.3. Dotacje dla portu lotniczego

- (192) CCIPB uważa, że żadna z „dotacji” otrzymanych przez port lotniczy w Pau w okresie 2000–2010 i analizowana w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego nie zawiera elementów pomocy państwa.

Dotacje na wykonywanie zadań władzy publicznej

- (193) Zdaniem CCIPB dotacje w wysokości 3,521 mln EUR wymienione w sekcji 4.3.1 były przeznaczone na finansowanie zadań powierzonych na mocy ustawy operatorom portów lotniczych, ale zasadniczo leżące w zakresie odpowiedzialności państwa wykonującego prerogatywy władzy publicznej. Stąd zadania te nie mają charakteru gospodarczego i dlatego przedmiotowe dotacje nie wchodzą w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa.

Dotacje na infrastrukturę

- (194) CCIPB uważa, że dotacje na infrastrukturę wypłacone przez SMAPP i samorzady lokalne nie zawierają elementów pomocy państwa. Kwoty te miały służyć finansowaniu inwestycji realizowanych przez właścicieli infrastruktury portu lotniczego w celu jej konserwacji i modernizacji, tj. innymi słowy na podniesienie wartości posiadanego majątku. Inwestycje te były zatem realizowane wyłącznie z korzyścią dla właścicieli infrastruktury. Kwoty te natomiast nie przyniosły żadnej korzyści ekonomicznej dla CCIPB, ponieważ nie powodowały zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, jakie normalnie CCIPB musiała ponosić jako organ zarządzający portem. Kwoty te tylko „przepływały” przez CCIPB, której – jako organowi zarządzającemu infrastrukturą publiczną – powierzono zadanie wykonywania wspomnianych prac konserwacyjnych, dostosowania do obowiązujących przepisów i modernizacji.
- (195) Stąd, zdaniem CCIPB, organ udzielający koncesji i samorzady lokalne, przekazując dotacje na infrastrukturę, ingerują w sposób naturalny jako właściciele infrastruktury portu lotniczego, w ramach udzielonej koncesji na świadczenie usług publicznych, w wykonanie prac dostosowania do obowiązujących przepisów, prac konserwacyjnych i modernizacyjnych infrastruktury publicznej portu lotniczego, aby podnieść wartość posiadanego majątku. Były to zatem inwestycje, które w naturalny sposób ciążyą na właścicielu infrastruktury publicznej, a nie na podmiocie, który ją eksploatuje.
- (196) CCIPB zauważa ponadto, że po upływie koncesji (koniec 2015 r.) będzie musiała zwrócić przedmiotową infrastrukturę portu lotniczego jej właścicielom wraz ze zrealizowanymi inwestycjami.

- (197) Ponadto przedmiotowe dotacje nie zakłóciły konkurencji z innymi sąsiednimi portami lotniczymi (Tarbes-Lourdes-Pyrénées i Biarritz-Anglet-Bayonne), ponieważ lotniska te również otrzymały podobne dotacje od organów udzielających koncesji.
- (198) Odnosnie do kwoty 38 000 EUR otrzymanej od Gaz de France w 2003 r. CCIPB zauważa, że środek ten nie może być przypisany państwu, ale został wdrożony w sposób niezależny przez Gaz de France. Decyzja ta nie przysporzyła zresztą żadnej korzyści ekonomicznej portowi lotniczemu w Pau, ponieważ przedsiębiorstwo Gaz de France postąpiło jak racjonalny prywatny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej. Przedsiębiorstwo Gaz de France zaproponowało bowiem CCIPB, by zainstalować elektrociepłownię, co miało przynieść portowi lotniczemu oszczędności energii potrzebnej na ogrzewanie i klimatyzację, a przedsiębiorstwu Gaz de France umożliwić dostawy gazu niezbędnego do funkcjonowania lotniska.

Zgodność na podstawie decyzji Komisji 2005/842/WE

- (199) CCIPB zauważa, że decyzja Komisji 2005/842/WE⁽³⁰⁾ (zwana dalej „decyzją SIEG z 2005 r.”) ma zastosowanie do analizowanych środków. CCIPB podkreśla, że zakres stosowania tej decyzji obejmuje „rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych dla lotnisk [...], w których średnie roczne natężenie ruchu w okresie dwóch lat poprzedzających rok, w którym powierzono im świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, nie przekraczało 1 mln pasażerów w przypadku lotnisk [...] i które „otrzymują rekompensatę roczną z tytułu usług, o których mowa, nieprzekraczającą 30 mln EUR” (art. 2). Stąd zdaniem CCIPB, która uważa się za podmiot, któremu powierzono świadczenie usług portu lotniczego w ogólnym interesie gospodarczym, jeśli dotacje wypłacone portowi lotniczemu stanowią pomoc, to pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z obowiązku uprzedniego zgłoszenia na podstawie decyzji SIEG z 2005 r.

Zgodność na podstawie wytycznych z 2005 r.

- (200) CCIPB podkreśla ponadto, że dotacje, jakie otrzymał port lotniczy w Pau i CCIPB, spełniają kryteria zgodności określone w wytycznych z 2005 r.

6.2.2. RYANAIR

- (201) Ryanair podkreśla, że Komisja niesłusznie połączyła dwie umowy zawarte przez CCIPB, jedną z Ryanair a drugą z AMS, w jednej sprawie dotyczącej rzekomej pomocy państwa. Przedsiębiorstwo to dodaje, że ankieta dotycząca stosunku między AMS a portem lotniczym w Pau jest sprzeczna z sukcesem handlowym oferty Ryanair, że AMS ma bardzo wielu klientów (nie tylko wśród portów lotniczych) i że stosowany przez to przedsiębiorstwo model jest coraz częściej powielany na stronach internetowych innych przedsiębiorstw lotniczych.

6.2.2.1. Sprawozdanie konsultanta z dnia 30 marca 2011 r.

- (202) Ryanair kwestionuje niektóre wnioski zawarte w sprawozdaniu konsultanta, w szczególności trzy następujące twierdzenia⁽³¹⁾:
- a) „Strona internetowa Ryanair wydaje się porównywalna ze stronami innych przedsiębiorstw lotniczych, na których na ogół umieszcza się niewiele płatnych reklam i na których nie ogłaszają się porty lotnicze”. Ryanair oświadcza, że niecisłe jest twierdzenie, że inne przedsiębiorstwa lotnicze nie oferują płatnej reklamy na swoich stronach internetowych. Ryanair podkreśla, że taka praktyka jest coraz bardziej rozpowszechniona i że regionalne porty lotnicze, które borykają się z problemem słabego popytu, coraz częściej uznają strony internetowe tanich linii lotniczych, które są ich klientami, za najlepsze miejsce na umieszczenie swojej reklamy. Ryanair jest też przykładem przedsiębiorstwa lotniczego, które reklamuje na swojej stronie internetowej usługi parkingowe portu lotniczego pierwszej kategorii, którego jest klientem.
- b) Ryanair uważa, że niecisłe jest twierdzenie, że porty lotnicze nie są porównywalne z innymi ogłoszeniodawcami na jego stronie internetowej, ponieważ usługi portu lotniczego świadczone jego pasażerom nie mogą być oddzielone od usług świadczonych pasażerom przez Ryanair. Przedsiębiorstwo utrzymuje, że potencjalni pasażerowie, widząc reklamę lotniska na stronie internetowej, będą przynosiли dochody portowi lotniczemu, niezależnie od tego, czy korzystają z przelotów Ryanair czy nie. Uważa w związku z tym, że sytuacja portów lotniczych umieszczających reklamy na swoich stronach internetowych jest – przeciwnie do opinii Komisji – podobna do sytuacji innych ogłoszeniodawców, jak hotele czy wypożyczalnie samochodów.

⁽³⁰⁾ Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

⁽³¹⁾ Decyzja o rozszerzeniu postępowania, motyw 38.

- c) Zdaniem Ryanair konsultant niesłusznie „kwestionuje racjonalność zachowania portów lotniczych, które wydają swoje pieniądze na przedsiębiorstwa lotnicze, aby te przyciągnęły klientów na obsługiwane przez porty połączenia, podczas gdy ci dodatkowi pasażerowie przynieśliby zysk bezpośrednio tym przedsiębiorstwom lotniczym”. Zdaniem Ryanair fakt, że świadczenie usług marketingowych przynosi korzyść dostawcom przestrzeni reklamowych, tj. Ryanair, nie oznacza, że nie przynosi korzyści również portom lotniczym nabywającym te usługi. Fakt, czy port lotniczy zamieszcza reklamę na stronie internetowej Ryanair czy nie, ma niewielkie znaczenie dla tego przedsiębiorstwa, ponieważ jego wskaźnik wypełnienia w przypadku połączeń do portów lotniczych, które zawarły umowę o reklamę z AMS, jest podobny do wskaźnika wypełnienia w przypadku połączeń do portów lotniczych, które takiej umowy nie zawarły. Ryanair dodaje, że ponieważ regionalne porty lotnicze na ogół nie mają pewnej pozycji na rynku, reklama jest koniecznością. Twierdzi również, że Komisja niesłusznie skupia się na korzyściach dla przedsiębiorstwa lotniczego, ponieważ kryterium prywatnego inwestora nie wymaga, by środek nie generował żadnych korzyści dla osób trzecich, co obejmuje również dostawcę przestrzeni reklamowej. Ryanair podkreśla, że umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez AMS z portami lotniczymi są odrębne od umów zawartych przez Ryanair z portami lotniczymi i że nie zależą od rzekomej „korzyści”, jaką reklama portu lotniczego na stronie ryanair.com przynosi przedsiębiorstwu.

6.2.2.2. *Traktowanie AMS i Ryanair jako jednego beneficjenta*

- (203) Ryanair uważa, że umowa o świadczenie usług portu lotniczego, jaką CCIPB zawarła z tym przedsiębiorstwem, i umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta z AMS są odrębne i niezależne, że dotyczą różnych usług i że nie istnieje żaden związek uzasadniający traktowanie ich jako jednego źródła „środków”. Zdaniem Ryanair umowy AMS przyniosły korzyść CCIPB jako nabywcy usług reklamowych, a ich celem nie jest poprawienie wskaźnika wypełnienia lub dochodowości przedsiębiorstwa z tytułu połączeń, które obsługuje.

6.2.2.3. *Zasoby państwowe i brak możliwości przypisania środka państwu*

- (204) Ryanair kwestionuje twierdzenie, że decyzje podjęte przez CCIPB można przypisać państwu, i twierdzi, że umowy zawarte przez CCIPB z Ryanair i AMS nie skutkowały jakimkolwiek przekazaniem zasobów państwa francuskiego.
- (205) Ryanair twierdzi, że CCIPB nie jest inną formą państwa francuskiego i że nie można przypisywać środków państwu wyłącznie dlatego, że CCIPB jest przedsiębiorstwem publicznym, a zatem podlega kontroli państwa francuskiego. Przedsiębiorstwo lotnicze jest zdania, że Komisja musi przeanalizować rolę władz publicznych w podejmowaniu przez CCIPB decyzji względem Ryanair i AMS.
- (206) Ponadto Ryanair odnosi się do orzecznictwa francuskich organów sądowych, na podstawie którego uważa, że izby handlowo-przemysłowe są podmiotami oryginalnymi, charakteryzującymi się dwojakim charakterem i że należy zakwalifikować je do kategorii „publicznych podmiotów gospodarczych”.
- (207) Odnośnie do udziału państwa w procesie podejmowania decyzji Ryanair uważa, że państwo winno być informowane tylko o niektórych decyzjach i wyłącznie *ex post*.

6.2.2.4. *Biznesplan*

- (208) Ryanair uważa, że brak biznesplanu w dniu zawarcia umów z 2005 r. nie może stanowić dowodu, że umowy nie były zgodne z kryterium prywatnego inwestora.

6.2.2.5. *Uwagi Ryanair z dnia 10 kwietnia 2013 r.*

- (209) Dnia 10 kwietnia 2013 r. Ryanair przekazał dwie noty opracowane przez spółkę Oxera i analizę przeprowadzoną przez profesora Damiana P. McLoughlina.

Pierwsza nota Oxera – Określenie rynkowej wartości referencyjnej w analizie porównawczej dla celów przeprowadzenia testów na spełnienie kryterium prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa dla Ryanair, nota opracowana przez Oxera dla Ryanair z dnia 9 kwietnia 2013 r.

- (210) Oxera uważa, że metoda Komisji polegająca na uznawaniu tylko portów lotniczych odniesienia, obsługujących pasażerów z tego samego obszaru geograficznego co port lotniczy stanowiący przedmiot dochodzenia, jest błędna.
- (211) Oxera podkreśla, że rynkowych cen referencyjnych otrzymanych od portów lotniczych odniesienia nie zakłóciły środki pomocy państwa przyznane sąsiadnym portom lotniczym. Możliwe jest zatem oszacowanie w sposób wiarygodny rynkowej wartości referencyjnej podczas przeprowadzania testu na spełnienie kryterium prywatnego inwestora w gospodarce rynkowej.

(212) Wynika to z następujących względów:

- a) analizy referencyjne są powszechnie stosowane przy przeprowadzaniu testów na spełnienie kryterium prywatnego inwestora w dziedzinach innych niż pomoc państwa;
- b) przedsiębiorstwa oddziałują wzajemnie na swoje decyzje tylko w zakresie, w jakim ich produkty są zamiennie lub uzupełniające się;
- c) porty lotnicze obsługujące pasażerów z tego samego obszaru geograficznego niekoniecznie stanowią konkurencję względem siebie, a konkurencja portów lotniczych służących za punkt odniesienia w przedstawionych sprawozdaniach z portami publicznymi zlokalizowanymi w ich obszarze geograficznym jest ograniczona (mniej niż jedna trzecia komercyjnych portów lotniczych obsługujących pasażerów z tego samego obszaru geograficznego co porty odniesienia należy w całości do państwa i żaden port lotniczy obsługujący pasażerów z tego samego obszaru geograficznego co porty odniesienia nie stanowił przedmiotu postępowania dotyczącego pomocy państwa (stan na kwiecień 2013 r.));
- d) nawet wówczas, gdy porty lotnicze odniesienia stanowią konkurencję dla portów publicznych obsługujących pasażerów z tego samego obszaru geograficznego, należy sądzić, że ich zachowanie jest zgodne z kryterium prywatnego inwestora (np. w przypadku gdy sektor prywatny posiada znaczny udział lub gdy port lotniczy jest zarządzany na poziomie prywatnym);
- e) porty lotnicze, które spełniają kryterium prywatnego inwestora, nie ustalają swoich cen poniżej kosztu krańcowego.

Druga nota Oxera – Zasady stanowiące podstawę analizy rentowności podczas przeprowadzenia testów na spełnienie kryterium prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa dla Ryanair, nota opracowana przez Oxera dla Ryanair z dnia 9 kwietnia 2013 r.

(213) Oxera podkreśla, że analiza rentowności, jaką przeprowadziła w swoich sprawozdaniach przedstawionych Komisji, jest zgodna z zasadami, jakie zastosowałby racjonalny podmiot z sektora prywatnego, i odzwierciedla podejście, jakie wynika z wcześniejszych decyzji Komisji.

(214) Zasady, które stanowią podstawę analizy rentowności, są następujące:

- a) oceny dokonuje się stopniowo;
- b) biznesplan *ex ante* nie jest koniecznym wymaganym;
- c) w przypadku portu lotniczego nienasyconego odpowiednią metodą ustalania cen jest podejście oparte na finansowaniu z jednego źródła;
- d) należy uwzględnić tylko dochody powiązane z działalnością gospodarczą działającego portu lotniczego;
- e) należy uwzględnić cały okres obowiązywania umowy, w tym ewentualne przedłużenia;
- f) należy aktualizować przyszłe przepływy pieniężne, aby oszacować rentowność umów.

(215) Dodatkowa rentowność zyskana dzięki umowom zawartym przez Ryanair z portami lotniczymi powinna być oceniana na podstawie szacunkowych wielkości wewnętrznej stopy zwrotu lub środków opartych na wartości bieżącej netto.

Analiza przeprowadzona przez profesora Damiana P. McLoughlina – Konsolidacja marki: jak i dlaczego małe marki powinny inwestować w marketing, nota z dnia 10 kwietnia 2013 r. opracowana dla Ryanair

(216) Celem dokumentu jest przedstawienie logiki handlowej, która wyjaśnia, dlaczego regionalne porty lotnicze decydują się na kupowanie od AMS przestrzeni reklamowej na stronie ryanair.com.

(217) Istnieje wiele portów lotniczych rzetelnych, dobrze znanych i regularnie używanych. Słabsi konkurenci, aby rozwinąć swoją działalność, muszą przełamać statyczne zachowanie nabywcze konsumentów. Mniejsze regionalne porty lotnicze muszą znaleźć sposób na przekazywanie w sposób ciągły komunikatów związanych z ich marką jak najszerszemu gronu odbiorców. Tradycyjne marketingowe formy komunikacji wymagają wydatków, które przekraczają ich możliwości.

(218) Reklama za pośrednictwem AMS:

- a) daje możliwość dotarcia do dużej części osób, które już planują zakup przelotu;
- b) wiąże się ze stosunkowo niskimi kosztami (ceny według stawek komercyjnych za komunikację internetową);
- c) umożliwia komunikację w punkcie zakupu;
- d) stwarza możliwość reklamy kreatywnej.

6.2.2.6. Uwagi Ryanair z dnia 20 grudnia 2013 r.

- (219) Dnia 20 grudnia 2013 r. Ryanair przedstawił uwagi dotyczące środków wypłaconych AMS. Ryanair kwestionuje wstępną ocenę Komisji, że środki wypłacone AMS stanowią koszt dla portu lotniczego, ponieważ takie podejście nie uwzględnia wartości usług świadczonych przez AMS dla portu lotniczego. Ryanair uważa ponadto, że dla celów analizy pod kątem spełnienia kryterium prywatnego inwestora należałoby odróżnić zakup usług marketingowych po cenie rynkowej od powiązanej umowy między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym.
- (220) Dla poparcia swojej argumentacji Ryanair przedstawia analizę, w której porównuje się ceny stosowane przez AMS do cen proponowanych za porównywalne usługi na innych stronach internetowych związanych z podróżami⁽³²⁾. Analiza prowadzi do wniosku, że ceny stosowane przez AMS były niższe od średniej lub mieszczące się w średnim przedziale cen fakturowanych przez strony internetowe służące za punkt odniesienia.
- (221) Zdaniem Ryanair świadczy to tym, że ceny AMS są zgodne z cenami rynkowymi i że decyzja publicznego portu lotniczego o nabyciu usług od AMS jest zgodna z kryterium prywatnego inwestora. Ryanair przedstawia ponadto dowody na usługi świadczone dla portów lotniczych w ramach umów z AMS, aby wykazać wartość tych usług dla portów lotniczych.
- (222) Zdaniem Ryanair, jeśli Komisja nalegałaby na to, by umowy AMS i umowy Ryanair dotyczące usług portu lotniczego podlegały jednemu i temu samemu kryterium prywatnego inwestora (podejście, które Ryanair kwestionuje), to nie należy umniejszać wartości usług świadczonych przez AMS portom lotniczym.
- (223) Ponadto Ryanair odnosi się do wniosków zawartych w różnych sprawozdaniach, potwierdzających, że przedsiębiorstwo posiada silną paneuropejską markę, zdolną generować wartość swoich usług reklamowych.

6.2.2.7. Uwagi Ryanair z dnia 17 stycznia 2014 r.

- (224) Ryanair przedstawił sprawozdanie opracowane przez doradcę ekonomicznego i dotyczące zasad, które – zdaniem przedsiębiorstwa lotniczego – powinny mieć zastosowanie do kryterium rentowności prywatnego inwestora, ponieważ obejmują zarówno umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte między Ryanair a portami lotniczymi, jak i umowy marketingowe zawarte między AMS i tymi samymi portami lotniczymi⁽³³⁾. Ryanair podkreśla, że nie jest to w żaden sposób sprzeczne z jego stanowiskiem, że umowy AMS i umowy o świadczenie usług portu lotniczego powinny być odrębnie analizowane pod kątem spełnienia kryterium prywatnego inwestora.
- (225) W sprawozdaniu wskazano, że w łącznej analizie rentowności przychody generowane przez AMS należy włączyć do dochodu, podczas gdy wydatki AMS powinny być zaliczone do kosztów. W tym celu w sprawozdaniu proponuje się metodę opartą na przepływach pieniężnych, przewidującą, że wydatki dotyczące AMS będą traktowane jako dodatkowe wydatki administracyjne.
- (226) W sprawozdaniu podkreślono, że działalność marketingowa przyczynia się do tworzenia i wzmocnienia wartości marki, co z kolei może generować działalność i zyski nie tylko w trakcie obowiązywania umowy o świadczenie usług marketingowych, ale również po jej wygaśnięciu. Tak byłoby między innymi w przypadku, gdy ze względu na umowę z Ryanair inne przedsiębiorstwa lotnicze rozpoczęłyby swoją działalność w porcie lotniczym, przyciągając tym samym podmioty handlowe i zwiększając przychody pozalotnicze portu lotniczego. Zdaniem Ryanair, jeśli Komisja przeprowadza analizę łączną rentowności, zyski te należy uwzględnić w taki sposób, że wydatki dotyczące AMS są traktowane jako dodatkowe wydatki administracyjne, a ich wysokość jest obliczana po odjęciu płatności dla AMS.

⁽³²⁾ Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?”, nota z dnia 20 grudnia 2013 r. opracowana dla Ryanair.

⁽³³⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?”, nota z dnia 17 stycznia 2014 r. opracowana dla Ryanair.

- (227) Ryanair sądzi ponadto, że wartość końcową można wliczyć do dodatkowych zysków przewidzianych po zakończeniu okresu obowiązywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego, aby uwzględnić wartość wygenerowaną po wygaśnięciu umowy. Wartość końcową można dostosować w oparciu o ostrożne założenie co do prawdopodobieństwa odnowienia umowy z Ryanair lub założenia, że podobne warunki zostaną uzgodnione z innymi przedsiębiorstwami. Ryanair uważa, że w ten sposób byłoby możliwe oszacowanie dolnego limitu dla zysków wygenerowanych łącznie przez umowę zawartą z AMS i umowę o świadczenie usług portu lotniczego, uwzględniając niepewny charakter zysków dodatkowych po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego.
- (228) Dla poparcia tego podejścia w sprawozdaniu przedstawiono podsumowanie wyników badań nad wpływem reklamy na wartość marki. Badania te uznają, że reklama może wzmocnić wartość marki i zapewnić większą lojalność klientów. W sprawozdaniu stwierdzono, że reklama na stronie ryanair.com zwiększa w szczególności widoczność marki w przypadku portów lotniczych. W sprawozdaniu dodano, że mniejsze regionalne porty lotnicze, które chcą zwiększyć natężenie ruchu, mogą w szczególności wzmocnić wartość marki przez zawarcie umów o reklamę z AMS.
- (229) W sprawozdaniu podano, że podejście oparte na przepływach pieniężnych jest korzystniejsze niż podejście kapitałowe, w którym wydatki związane z AMS byłyby traktowane jako nakłady kapitałowe na aktywa niematerialne (tj. wartość marki portu lotniczego). Nakłady marketingowe byłyby zaliczone do aktywów niematerialnych, a następnie amortyzowane przez okres użyteczności tego aktywu przy przewidywanej wartości resztkowej w momencie planowanego wygaśnięcia umowy o świadczenie usług portu lotniczego. Podejście to nie uwzględniałoby jednak zysków dodatkowych wynikających dla portu lotniczego z podpisania umowy o świadczenie usług portu lotniczego z Ryanair i jest równie trudno oszacować wartość aktywów niematerialnych wynikającą z wydatków na markę i z długości okresu użyteczności aktywu.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (230) Spółka AMS oświadcza, że nie korzystała z pomocy państwa i że CCIPB postąpiła względem niej zgodnie z kryterium prywatnego inwestora.
- (231) AMS podkreśla, że kwoty należne od CCIPB dla AMS z tytułu usług marketingowych odpowiadały cenom rynkowym za usługi mające realną wartość dla portu lotniczego.
- (232) AMS twierdzi, że trzy poniższe twierdzenia zawarte w sprawozdaniu konsultanta i przedstawione w decyzji o rozszerzeniu postępowania są błędne z powodów wymienionych poniżej:
- „Strona internetowa Ryanair wydaje się porównywalna ze stronami innych przedsiębiorstw lotniczych, na których na ogół nie umieszcza się płatnych reklam i na których nie reklamują się porty lotnicze” – AMS uważa za niecisłe twierdzenie, że inne przedsiębiorstwa lotnicze nie proponują płatnych reklam na swoich stronach internetowych. Zdaniem tej spółki tak właśnie jest, ale strona ryanair.com była po prostu prekursorem w tej dziedzinie. AMS podkreśla, że strona internetowa Ryanair jest inna, ponieważ odróżnia się wartością, jaką stanowi dla ogłoszeniodawcy ze względu na swoją popularność. AMS zauważa, że dla portów lotniczych reklama na stronie ryanair.com jest szczególnie interesująca, ponieważ doskonale dociera do potencjalnych pasażerów, pozwala zwiększyć wpływy pozalotnicze i promuje port lotniczy za granicą.
 - „Porty lotnicze nie mogą być porównane z innymi potencjalnymi ogłoszeniodawcami umieszczającymi ogłoszenia na stronach przedsiębiorstw lotniczych, takich jak Ryanair, ponieważ usługi, jakie świadczy port lotniczy pasażerom linii Ryanair, są ze względu na swój charakter nierozzerwalnie związane z usługami samych linii Ryanair, w przeciwieństwie do innych usług, jak zakwaterowanie lub wynajem samochodów” – AMS twierdzi, że usługi świadczone pasażerom przez porty lotnicze (takie jak handel detaliczny, parkingi, restauracje itd.) można w łatwy sposób oddzielić od usług świadczonych pasażerom przez Ryanair. AMS dodaje, że fakt, czy usługi świadczone pasażerom portu lotniczego są „powiązane” z usługami świadczonymi przez Ryanair czy nie, w niczym nie umniejsza znaczenia tego typu reklamy dla portu lotniczego. Zdaniem AMS takie samo rozumowanie ma zastosowanie do prywatnych portów lotniczych, które płacą za usługi spółki, oraz do hoteli i wypożyczalni samochodów, będących partnerami Ryanair, których usługi również mogą być uznane za powiązane (lub nie) z usługami Ryanair.
 - „Nie uważa się za racjonalne zachowania portów lotniczych, które przeznaczają swoje zasoby na przedsiębiorstwa lotnicze, aby te zachęciły pasażerów do korzystania z połączeń tych przedsiębiorstw do tych portów lotniczych, ponieważ ci dodatkowi pasażerowie przynoszą zysk bezpośrednio tym przedsiębiorstwom lotniczym” – AMS podkreśla, że powodem, dla którego porty lotnicze reklamują się na stronie ryanair.com, jest fakt, że chcą zwiększyć udział pasażerów przylatujących, którzy na ogół są źródłem wyższych przychodów pozalotniczych dla portów lotniczych. AMS dodaje, że porty lotnicze muszą się reklamować, aby utrwalić swoją renomę na arenie międzynarodowej i że ich postępowanie jest podobne do reklamujących się dużych przedsiębiorstw międzynarodowych, takich jak Coca-Cola, McDonald's, Nike itd. Zdaniem AMS fakt, czy port lotniczy zamieszcza reklamę na stronie internetowej Ryanair czy nie, ma niewielkie znaczenie dla tego przedsiębiorstwa, ponieważ nie wpływa to na zmianę łącznej liczby pasażerów, a w każdym razie fakt, czy Ryanair może odnieść korzyść z reklamowania się portu lotniczego na stronie ryanair.com czy nie, jest bez znaczenia pod względem handlowym dla portu lotniczego.

- (233) AMS podkreśla, że nie ma powodu, by zakwestionować logikę handlową, która stanowi podstawę decyzji portu lotniczego o reklamowaniu się na stronie ryanair.com, jeśli usługi są świadczone po cenie rynkowej. AMS dodaje, że regionalne porty lotnicze potrzebują tego rodzaju reklamy, aby utrzymać się na rynku i rozwijać.
- (234) AMS uważa, że reklama na stronie internetowej Ryanair pozwala zwiększyć liczbę pasażerów przylatujących, którzy w większym stopniu generują przychody pozalotnicze dla portu lotniczego niż pasażerowie wylatujący za granicę. AMS wyciąga zatem wniosek, że bardziej rozsądne jest umieszczanie reklamy handlowej na stronie internetowej Ryanair, aby przyciągnąć pasażerów przylatujących, niż kierowanie reklam do pasażerów lokalnych w gazetach lub innych mediach.
- (235) AMS utrzymuje, że wytyczne z 2005 r. nie mają zastosowania do stosunków między portem lotniczym a dostawcą usług marketingowych, a fakt, że spółka matka AMS jest przewoźnikiem lotniczym, nie wystarczy, by wytyczne miały zastosowanie.

6.3. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY W ZWIĄZKU Z OPUBLIKOWANIEM W DZIENNIKU URZĘDOWYM UNII EUROPEJSKIEJ ZAPROSZENIA SKIEROWANEGO DO PAŃSTW CZŁONKOWSKICH I ZAINTERESOWANYCH STRON DO PRZEDSTAWIENIA SWOICH UWAG CO DO ZASTOSOWANIA NOWYCH WYTYCZNYCH DO PRZEDMIOTOWYCH SPRAW

6.3.1. AIR FRANCE

- (236) Air France kwestionuje zastosowanie nowych wytycznych do spraw dotyczących pomocy na eksploatację portów lotniczych, mimo że te środki zostały wypłacone przed publikacją wytycznych, z różnych powodów:
- a) Zdaniem Air France jest to zastosowanie z mocą wsteczną nowych wytycznych, które sprzyja podmiotom nieuczciwym i sankcjonuje zachowania, które nie były zgodne z zasadami mającymi zastosowanie w czasie, gdy były wdrażane. Podejście to jest krzywdzące dla podmiotów, które dostosowały się do wytycznych z 2005 r. i wstrzymały się od przyjmowania środków publicznych.
- b) Air France uważa ponadto, że zastosowanie nowych wytycznych do pomocy na eksploatację przyznanych portom lotniczym przed wejściem w życie tych wytycznych jest sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa i orzecznictwa europejskiego.
- (237) Air France twierdzi, że nowe wytyczne będą sprzyjały nowym podmiotom na niekorzyść podmiotów tradycyjnych. Stwarzając bowiem nowemu przedsiębiorstwu możliwość płacenia tylko kosztu przyrostowego związanego z jego działalnością, wytyczne dyskryminują tradycyjnych operatorów portu lotniczego, którzy podlegają wyższym opłatom.
- (238) Wreszcie Air France przypomina, że o ile warunek niedyskryminującego dostępu do infrastruktury portu lotniczego może zdawać się łatwy do spełnienia w teorii, praktyka jest zupełnie inna, ponieważ niektóre modele eksploatacji są umyślnie dyskryminowane.

6.3.2. CCIPB

- (239) CCIPB odniosła się do swoich wcześniejszych uwag i dostarczyła analizę opisującą powody, dla których dotacje na infrastrukturę, jeśli są uznawane za pomoc operacyjną przynoszącą korzyść CCIPB, są zgodne z przepisami sekcji 5.1.2 nowych wytycznych, które umożliwiają wsteczne zatwierdzenie pomocy operacyjnej wypłaconej portom lotniczym przed wejściem w życie tych wytycznych.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

- (240) Ta pozarządowa organizacja przedstawiła uwagi, w których krytykuje nowe wytyczne i wydane dotychczas decyzje Komisji dotyczące sektora lotniczego ze względu na fakt, że mają rzekomo szkodliwe konsekwencje dla środowiska.

7. UWAGI FRANCJI

7.1. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ FRANCJĘ W ZWIĄZKU ZE WSZCZĘCIEM FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

7.1.1. UMOWA O ŚWIADCZENIE USŁUG PORTU LOTNICZEGO Z 2005 R.

- (241) Francja stwierdza, że umowa o świadczenie usług portu lotniczego z 2005 r. ogranicza się do przypomnienia warunków cenowych portu lotniczego, które są ogłaszane publicznie i stosowane w ten sam sposób do wszystkich przewoźników obsługujących port lotniczy.

- (242) Odnośnie do opłaty postojowej regulamin taryfowy portu lotniczego stanowi, że opłata ta jest należna dopiero od momentu, gdy maszyna stoi w porcie lotniczym dłużej niż dwie godziny. Stąd, zdaniem Francji, ponieważ czas międzylądowania samolotów Ryanair jest na ogół ograniczony do 25 minut, normalne jest, że przedsiębiorstwo to nie musi płacić opłaty postojowej.
- (243) Podobnie jest w przypadku opłaty za oświetlenie, która jest należna tylko wówczas, gdy używane są urządzenia oświetleniowe (tj. w nocy lub w przypadku złej widoczności). Zdaniem Francji, ponieważ loty Ryanair są realizowane tylko w ciągu dnia, nie wymagają korzystania z usługi oświetlenia, a więc stosowna opłata nie jest należna.

7.1.2. OPŁATA NAŁOŻONA NA LOTNICTWO CYWILNE

- (244) Francja uściśla informacje dotyczące opłaty lotniskowej, opisanej w sekcji 4.3.2, oraz opłaty nałożonej na lotnictwo cywilne.
- (245) Odnośnie do opłaty nałożonej na lotnictwo cywilne, o której mowa w art. 302 a) K ordynacji podatkowej, jest ona pobierana przez państwo od przewoźników lotniczych i przeznaczona na finansowanie zadań dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego, które nie są finansowane z opłat za świadczone usługi. Opłata ta zależy od liczby pasażerów oraz masy ładunków i przesyłek wylatujących z Francji. Jej wysokość w taryfie wewnątrzspółnotowej jest określona w cytowanym artykule i jest taka sama na terenie całej Francji. Państwo określa wysokość opłaty i tę opłatę pobiera, a operatorzy portów lotniczych nie uczestniczą w tym procesie.

7.1.3. UMOWA WIĄŻĄCA CCIPB ZE SPÓŁKĄ AMS

- (246) Odnośnie do umowy wiążącej CCIPB z AMS, która jest podstawą procedury zgłoszenia, władze francuskie zauważają, że umowa ta stanowi, że AMS posiada wyłączną licencję na oferowanie usług marketingowych na stronie www.ryanair.com. Francja zauważa, że ta strona internetowa oferuje również usługi lotnicze z wylotem z licznych portów lotniczych w Europie.
- (247) Francja zauważa, że CCIPB przedstawiła dokumentację, stanowiącą część oferty handlowej strony internetowej www.voyages-sncf.com, na której oferowane usługi są bardzo podobne do usług stanowiących przedmiot umowy z AMS. Usługi te byłyby wycenione na kwotę [...] EUR netto, tj. [...] EUR brutto, co stanowi kwotę, która mieści się w przedziale porównywalnym z tym, w jakim mieszczą się kwoty fakturowane przez spółkę zależną Ryanair.
- (248) Francja uważa, że inne cechy tej umowy również powinny być uwzględnione, w szczególności:

- pięcioletni okres obowiązywania,
- warunki udzielenia zamówienia, w szczególności brak uprzedniego ogłoszenia dotyczącego zakupu usług należących do sektora rynkowego,
- sposób ustalania cen przedmiotowych usług marketingowych, tj. określanie z góry i w sposób zryczałtowany, a nie z dołu w zależności od statystyk natężenia ruchu internetowego na stronie www.ryanair.com,
- klauzule wyłączności dotyczące świadczenia usług powiązanych (wynajem samochodów, zakwaterowanie), które zawężają dostęp do przedsiębiorstw, z którymi grupa Ryanair zawała umowy handlowe.

7.2. KOMENTARZ FRANCJI DO UWAG PRZEDSTAWIONYCH PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY W ZWIĄZKU ZE WSZCZĘCIEM FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (249) Francja nie skomentowała uwag przedstawionych przez zainteresowane strony w związku ze wszczęciem formalnego postępowania wyjaśniającego.

7.3. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ FRANCJĘ W ZWIĄZKU Z ROZSZERZENIEM FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

7.3.1. DOMNIEMANA POMOC PRYZNANA PRZEDSIĘBIORSTWOM LOTNICZYM

- (250) Francja uważa, że w celu ustalenia istnienia korzyści ekonomicznej umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych powinny być oceniane łącznie dla każdego rozpatrywanego okresu.

- (251) Francja uważa ponadto, że praktyki CCIPB należy ocenić łącznie, CCIPB jako organu zarządzającego portem lotniczym oraz jako państwa lub innych podmiotów publicznych, które kontrolują organ zarządzający portem lotniczym lub ingerują w jego finansowanie, w stosunkach z Ryanair i AMS w celu zastosowania kryterium prywatnego inwestora.
- (252) Francja zauważa jednak, że przesłanki, na których opierają się władze publiczne, aby mieć udział w finansowaniu niektórych projektów, nie opierają się wyłącznie na kryteriach rentowności dla portu lotniczego, ale na szerszym aspekcie, jakim są skutki gospodarczo-społeczne działalności portu lotniczego dla regionu, których nie bierze pod uwagę prywatny inwestor.
- (253) Francja odnosi się w tym zakresie do dwóch badań przeprowadzonych przez CCIPB w 2005 r. i 2011 r. na temat wpływu natężenia ruchu przedsiębiorstwa Ryanair. Badania te wykazują znaczący wpływ połączenia lotniczego dla gospodarki regionu.
- (254) Odnosnie do wątpliwości co do zgodności z rynkiem wewnętrznym ewentualnej pomocy przyznanej z tytułu umowy zawartej z Ryanair w 2003 r. i umów z 2005 r. wyrażonych przez Komisję w decyzji o rozszerzeniu postępowania Francja przypomina, że sama zgłosiła tę sprawę w styczniu 2007 r., aby poinformować o swoich wątpliwościach i uzyskać od Komisji decyzję dotyczącą zgodności ze wspólnotowym systemem pomocy państwa ewentualnej pomocy przyznanej z tytułu umów z 2005 r. W tym zakresie Francja ocenia, że nie jest w stanie przedstawić dowodu zgodności.
- (255) Francja potwierdza znaczący wpływ działalności przedsiębiorstw lotniczych finansowanych przez CCIPB na rozwój gospodarczy regionu. Francja nie może jednak stąd wyciągnąć wniosku o zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 pkt c) TFUE lub przepisów mających zastosowanie do usług w ogólnym interesie gospodarczym.

7.3.2. WKŁADY FINANSOWE NA RZECZ PORTU LOTNICZEGO

- (256) Odnosnie do istnienia pomocy państwa we wkładach finansowych dla portu lotniczego w Pau Francja uważa, że w przypadku tego portu lotniczego, jak w przypadku większości innych portów lotniczych tej samej wielkości, decyzje inwestycyjne wnoszących wkład władz publicznych opierały się nie na bezpośrednim wynagrodzeniu płaconym przez koncesjodawcę, ale na wpływie gospodarczo-społecznym na region wywieranym przez działalność portu lotniczego.
- (257) Francja odnosi się ponadto do rozwiązań prawnych w zakresie finansowania zadań bezpieczeństwa i ochrony, opisanych w sekcji 4.3.2. Francja uważa, że to rozwiązanie wyklucza jakąkolwiek nadmierną rekompensatę kosztów poniesionych przez organy zarządzające portami lotniczymi na wykonywanie zadań bezpieczeństwa i ochrony, które stanowią zadania władzy publicznej, za które odpowiedzialne jest państwo. Stąd, zdaniem Francji, kwoty wypłacane przez państwo na pokrycie wydatków na bezpieczeństwo (personel i wyposażenie lub pojazdy gaśnicze, zapobieganie zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta, wygradzenia) i ochronę (personel i wyposażenie służące do kontroli pasażerów i ich bagaży) nie są porównywalne z pomocą państwa.

7.4. KOMENTARZ FRANCJI DO UWAG PRZEDSTAWIONYCH PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY W ZWIĄZKU Z ROZSZERZENIEM FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (258) Francja nie skomentowała uwag przedstawionych przez zainteresowane strony w związku z rozszerzeniem formalnego postępowania wyjaśniającego.

7.5. KOMENTARZ FRANCJI DO ZASTOSOWANIA NOWYCH WYTYCZNYCH DO NINIEJSZEJ SPRAWY

- (259) Francja zauważa, że nowe wytyczne są bardziej elastyczne niż poprzednie w kwestii pomocy operacyjnych. Ich wsteczne zastosowanie do wszystkich pomocy pozwoli zatem, zdaniem Francji, traktować w sposób bardziej korzystny sytuacje z przeszłości w przypadku niektórych portów lotniczych.
- (260) Francja stwierdza jednak, że w oparciu o nowe wytyczne pomoc na inwestycje będzie oceniana w sposób bardziej surowy niż wcześniej, ponieważ wytyczne te przewidują maksymalną dopuszczalną intensywność pomocy zależną od wielkości portu lotniczego.

7.6. KOMENTARZ FRANCJI DO UWAG PRZEDSTAWIONYCH PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY ODNOŚNIE DO ZASTOSOWANIA NOWYCH WYTYCZNYCH DO NINIEJSZEJ SPRAWY

- (261) Francja nie skomentowała uwag przedstawionych przez zainteresowane strony dotyczących stosowania nowych wytycznych do niniejszej sprawy.

8. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

- (262) W celu oceny przedmiotowych środków należy rozróżnić potencjalną pomoc przyznaną przedsiębiorstwom lotniczym (sekcja 8.1 niniejszej decyzji) i potencjalną pomoc dla operatora portu lotniczego w Pau w formie wkładów finansowych (sekcja 8.2 niniejszej decyzji).

8.1. ŚRODKI NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

8.1.1. ISTNIENIE POMOCY W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE

- (263) Jak określono w art. 107 ust. 1 TFUE, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (264) Aby zakwalifikować środek jako pomoc państwa, muszą być spełnione łącznie następujące warunki: 1) przedmiotowy środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu; 2) środek przynosi korzyść ekonomiczną; 3) korzyść jest selektywna; i 4) przedmiotowy środek zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi; oraz 5) beneficjent jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, co oznacza, że prowadzi działalność gospodarczą.

8.1.1.1. **Zasoby państwowe w umowach, jakie CCIPB zawarła z przedsiębiorstwami lotniczymi w analizowanym okresie**

- (265) Umowy o świadczenie usług marketingowych i o świadczenie usług portu lotniczego zostały zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a CCIPB.
- (266) W rozumieniu prawa francuskiego izby handlowo-przemysłowe są podmiotami publicznymi. Zgodnie z aktualnie obowiązującą wersją art. L710-1 Kodeksu handlowego „zadaniem każdego podmiotu lub izby departamentalnej należącej do sieci izb handlowo-przemysłowych, jako pośredniczącego organu państwa, jest reprezentowanie interesów sektora przemysłu, handlu i usług wobec władz publicznych lub organów zagranicznych. Pełniąc rolę pośrednika między poszczególnymi zainteresowanymi podmiotami, prowadzą one swoją działalność bez uszczerbku dla zadań reprezentacji powierzonych organizacjom branżowym lub międzybranżowym na mocy obowiązujących przepisów ustawodawczych i wykonawczych i dla zadań realizowanych przez samorządy lokalne w ramach swobody administracji. Sieć i każdy podmiot lub izba departamentalna w jej ramach przyczyniają się do rozwoju gospodarczego, podniesienia atrakcyjności i zagospodarowania przestrzennego oraz do wspierania przedsiębiorstw i ich zrzeszeń, a przy tym wypełniają, na warunkach określonych w rozporządzeniu, wszelkie zadania z zakresu usług publicznych i świadczonych w interesie ogólnym niezbędnych do wykonania tych zadań”.

- (267) Ten sam przepis stanowi:

„W tym celu i, w stosownych przypadkach, zgodnie z mającymi zastosowanie modelami branżowymi każdy podmiot lub izba departamentalna należąca do sieci może pełnić:

- 1° Zadania w interesie ogólnym powierzone na mocy przepisów ustawodawczych lub wykonawczych;
- 2° Zadania pomocy, wsparcia, nawiązywania stosunków i doradztwa dla podmiotów zakładających lub przejmujących przedsiębiorstwa i dla przedsiębiorstw, zgodnie z przepisami ustawodawczymi i wykonawczymi obowiązującymi w zakresie prawa ochrony konkurencji;
- 3° Zadanie udzielania wsparcia i doradztwa na rzecz rozwoju przedsiębiorstw na rynku międzynarodowym i eksportu ich produktów we współpracy partnerskiej z francuską agencją ds. rozwoju przedsiębiorstw na rynku międzynarodowym (fr. Agence française pour le développement international des entreprises);
- 4° Zadanie kształcenia zawodowego wstępnego i ustawicznego poprzez, w szczególności, publiczne i prywatne instytucje edukacyjne, które tworzy lub finansuje lub którymi zarządza;
- 5° Zadanie tworzenia i zarządzania infrastrukturą, w szczególności portami wodnymi i lotniczymi;
- 6° Zadania o charakterze handlowym, które są mu/jej powierzane przez podmiot publiczny lub które są niezbędne do zrealizowania innych zadań;
- 7° Wszelkie zadania eksperckie, doradcze lub badawcze wymagane przez władze publiczne i dotyczące zagadnień z zakresu przemysłu, handlu, usług, rozwoju gospodarczego, kształcenia zawodowego lub zagospodarowania przestrzeni, bez uszczerbku dla prac, których realizację podmiot ten lub izba może podjąć z własnej inicjatywy”.

- (268) Art. L710-1 Kodeksu handlowego stanowi również: „Zgromadzenie francuskich izb handlowo-przemysłowych, regionalne izby handlowo-przemysłowe, okręgowe izby handlowo-przemysłowe oraz związki izb okręgowych

i regionalnych (fr. *groupements interconsulaires*) to podmioty publiczne nadzorowane przez państwo i zarządzane przez wybieranych kierowników przedsiębiorstw”.

- (269) Brzmienie tego przepisu zmieniło się w trakcie analizowanego okresu, tj. od 2003 r. do 2010 r. Niemniej zawarte w nim podstawowe zasady pozostały bez zmian. Przez cały ten okres bowiem izby handlowo-przemysłowe, takie jak CCIPB, pozostawały podmiotami publicznymi ustanowionymi przepisami prawa oraz zarządzanymi przez kierowników przedsiębiorstw wybieranych i nadzorowanych przez państwo. Z drugiej strony, ponieważ stanowią pośredniczący organ państwa, ich racją bytu i najważniejszym celem jest (zgodnie z treścią art. L710-1 Kodeksu handlowego) wykonywanie zadań w interesie ogólnym, powierzonych im na mocy ustawy, tj. zasadniczo reprezentowanie interesów sektora przemysłu, handlu i usług wobec władz publicznych, wspieranie przedsiębiorstw lokalnych oraz podnoszenie poziomu atrakcyjności regionu i zagospodarowanie przestrzenne. Działalność przemysłowa i handlowa izb handlowo-przemysłowych jest powiązana z wykonywaniem powierzonych im zadań w interesie ogólnym i tak zaplanowana, by przyczynić się do ich realizacji.
- (270) Ponadto należy zauważyć, że przepisy krajowe, w szczególności art. L710-1 Kodeksu handlowego, przewidują specjalny sposób finansowania izb handlowo-przemysłowych. Na zasoby izb handlowo-przemysłowych składają się w szczególności dochody podatkowe (opłata na koszty izb handlowo-przemysłowych ustanowiona na mocy art. 1600 ordynacji podatkowej), dotacje lub środki pochodzące z działalności szkoleniowej i zarządzania infrastrukturą transportu. Izby handlowo-przemysłowe nie muszą więc liczyć tylko na swoje przychody komercyjne, aby pokryć swoje wydatki. Potwierdza to wniosek, zgodnie z którym działalność przemysłowa i handlowa izb handlowo-przemysłowych jest działalnością dodatkową w stosunku do wykonywania zadań w interesie ogólnym i tak zaplanowana, by przyczynić się do ich realizacji.
- (271) Francja potwierdziła ten wniosek w odniesieniu do CCIPB. Stwierdziła bowiem, że: „Izba handlowo-przemysłowa w Pau Béarn jest prawnym przedstawicielem interesów 13 000 przedsiębiorstw lokalnych i ich rzecznikiem w stosunkach z władzami publicznymi i samorządami lokalnymi. [...] W ramach tych zadań zarządzanie portem lotniczym w Pau Pyrénées nabiera sensu, jeśli potraktujemy ten obiekt jako narzędzie służące wzrostowi i rozwojowi działalności gospodarczej na terenie działania izby. [...] Wynika stąd zatem, że izby handlowo-przemysłowe mają zadanie ustawowe w interesie ogólnym związane między innymi z rozwojem gospodarczym i poprawą atrakcyjności regionu. Wspomniane przepisy pokazują również, że zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego wpisuje się w to zadanie”.
- (272) Francja dodała: „Izby handlowo-przemysłowe regularnie prowadzą i finansują działania lobbingsowe na rzecz zwiększenia atrakcyjności ich regionu oraz promowania nowej infrastruktury. Prowadzą również działania specjalne w zakresie promocji turystycznej poprzez udział w różnych regionalnych i departamentalnych strukturach w tej branży, w szczególności za pośrednictwem regionalnych i departamentalnych komisji turystyki, o których mowa w art. L131-4 i L132-3 kodeksu turystyki [...]. Realizacja celu zwiększenia atrakcyjności regionu wymaga bowiem szeregu działań służących jednocześnie przyciągnięciu kapitału, rynków, przedsiębiorstw, utalentowanych osób, studentów oraz turystów, którzy są źródłem rozwoju dla przedsiębiorstw i regionu. Atrakcyjność wynika również z obecności w kontekście międzynarodowym. Tanie linie lotnicze poprzez swoje strony internetowe mogą przyczynić się do realizacji tego celu. Wreszcie sami mieszkańcy regionu domagają się nowych połączeń i różnicowania oferty, a w szczególności tanich usług, aby mieć łatwiejsze połączenie z Europą za niższą cenę”.
- (273) Z ustaleń tych wynika w sposób jednoznaczny, że zasadniczym celem i racją bytu CCIPB jest, podobnie jak w przypadku wszystkich izb handlowo-przemysłowych, służenie interesom wszystkich przedsiębiorstw lokalnych i przyczynianie się do rozwoju gospodarczego i zwiększenia atrakcyjności regionu. Cytowane powyżej ustalenia Francji świadczą ponadto o tym, że w przypadku izby handlowo-przemysłowej, takiej jak CCIPB, działalność handlowa, taka jak zarządzanie portem lotniczym w Pau nie jest prowadzona z myślą o rentowności, ale w celu realizowania zadań w interesie ogólnym, które są na nią nałożone ustawowo. Jak przypomniano powyżej w motywie 142, CCIPB sama uważa się za podmiot publiczny, którego celem nie jest generowanie zysków.
- (274) W świetle powyższego izby handlowo-przemysłowe, takie jak CCIPB, muszą być uznane za organy władzy publicznej, których wszystkie decyzje, podobnie jak decyzje administracji centralnej państwa lub samorządów lokalnych, „można przypisać państwu” w rozumieniu orzecznictwa dotyczącego pomocy państwa⁽³⁴⁾ i których zasoby stanowią zasoby państwowe⁽³⁵⁾. Nie ma tutaj znaczenia fakt, że izbami handlowo-przemysłowymi zarządzają osoby wybrane przez przedsiębiorców, dyrektorów przedsiębiorstw i przedstawicieli przedsiębiorstw, a nie urzędnicy mianowani przez inne organy władzy publicznej. Bowiem również parlamenty narodowe są wybierane przez wszystkich obywateli posiadających prawo wyborcze. Reprezentują one jednak jeden z organów władzy ustawodawczej każdego państwa demokratycznego, a ich decyzje można niewątpliwie przypisać państwu.

⁽³⁴⁾ Zob. np. wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-303/88 Włochy przeciwko Komisji, Rec.1991, s. I-1433, pkt 11 oraz wyrok z dnia 12 grudnia 1996 r. w sprawie T-358/94 Compagnie nationale Air France przeciwko Komisji, Rec. 1996, s. II-2109, pkt 58–61.

⁽³⁵⁾ Zob. w tym zakresie decyzja Komisji z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie C 25/2004 Niemcy – DVB-T in Berlin-Brandenburg, motyw 20.

- (275) Sytuacja izb handlowo-przemysłowych różni się zatem od sytuacji przedsiębiorstw publicznych, w odniesieniu do których Trybunał orzekł w wyroku *Stardust Marine* ⁽³⁶⁾: „Nawet w przypadku gdy państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na jego działania, nie można automatycznie zakładać rzeczywistego wykonywania tej kontroli w konkretnym przypadku. Przedsiębiorstwo publiczne może działać w sposób mniej lub bardziej niezależny stosownie do stopnia samorządności, jaki zapewnia mu państwo. [...] Stąd sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne jest pod kontrolą państwa, nie wystarczy, by przypisać państwu stosowane przez przedsiębiorstwo środki, takie jak analizowane środki wsparcia finansowego. Konieczne jest jeszcze przeanalizowanie, czy organy władzy publicznej należy uznać za zaangażowane, w ten czy inny sposób, w przyjmowanie tych środków”.
- (276) W przypadku bowiem środka przyjętego przez przedsiębiorstwo publiczne, którego celem jest wykonywanie działalności gospodarczej, należy ustalić, czy organy władzy publicznej, które kontrolują to przedsiębiorstwo, na przykład z tytułu posiadanego udziału w kapitale tego przedsiębiorstwa, są zaangażowane w przedmiotowy środek. Sytuacja izby handlowo-przemysłowej jest odmienna, ponieważ tego rodzaju podmiot sam należy do administracji publicznej lub też stanowi „pośredniczący organ państwa” czy „podmiot publiczny”, a zatem organ władzy publicznej utworzony na mocy ustawy w celu działania w interesie ogólnym. Stąd, aby ustalić, czy decyzja izby handlowo-przemysłowej może być przypisana państwu, nie jest konieczne ustalenie, czy inny organ władzy publicznej (np. państwo w ścisłym znaczeniu lub gmina lub inne samorządy lokalne) było zaangażowane w przedmiotową decyzję. W rzeczywistości taka decyzja spełnia nieuchronnie kryterium możliwości przypisania państwu.
- (277) Takie podejście Komisja stosowała już w swojej praktyce decyzyjnej. Na przykład odnośnie do izby handlowo-przemysłowej departamentu Var Komisja stwierdziła, że: „ze względu na swój status podmiotu publicznego w świetle prawa francuskiego izba prowadzi swoją działalność na określonym obszarze geograficznym, zarządzają nią wybierani członkowie i ma do dyspozycji środki podatkowe pobierane od przedsiębiorstw zarejestrowanych w rejestrze handlowym i spółek, a zatem należy do kategorii »władz publicznych« w rozumieniu dyrektywy Komisji 2000/52/WE ⁽³⁷⁾. Zatem nie jest konieczne ustalenie możliwości przypisania środka państwu w rozumieniu orzecznictwa *Stardust Maritime*” ⁽³⁸⁾.
- (278) CCIPB zakwestionowała możliwość przypisania państwu umów objętych formalnym postępowaniem wyjaśniającym, twierdząc, że państwo i samorządy lokalne nie są zaangażowane w podejmowane przez nią decyzje. W świetle powyższego argument ten wydaje się być nieskuteczny, ponieważ CCIPB sama jest organem władzy publicznej, którego decyzje można niewątpliwie przypisać państwu w rozumieniu orzecznictwa dotyczącego pomocy państwa, niezależnie od roli, jaką inne organy odgrywają w podejmowanych przez izbę decyzjach. Z tych samych powodów argumentacja CCIPB, że nadzór sprawowany przez państwo nie powoduje automatycznie podlegania państwu, jest również nietrafny. Jak już przypomniano w motywie 273, w komentarzu do decyzji o wszczęciu postępowania CCIPB sama określiła siebie jako „podmiot publiczny, którego celem nie jest generowanie zysków”, potwierdzając w ten sposób tezę Komisji, że CCIPB jest organem władzy publicznej, którego wszystkie decyzje można przypisać państwu bez konieczności sprawdzania zaangażowania w ich podejmowanie innych organów władzy publicznej.
- (279) Komentarz Ryanair w tej kwestii jest zasadniczo podobny do komentarza CCIPB. Ryanair uznał w szczególności, że Komisja powinna przeanalizować kryterium możliwości przypisania państwu, analizując zaangażowanie „organów władzy publicznej” w decyzje CCIPB względem Ryanair i AMS. Ryanair zacytowało ponadto opinię Rady Stanu, która miała wykazać niezależność izb handlowo-przemysłowych względem państwa w ścisłym znaczeniu tego słowa. Zgodnie z tą opinią fakt, że izby handlowo-przemysłowe „są powiązane z państwem, ponieważ każdy podmiot publiczny musi być technicznie powiązany z osobą prawną, nie powoduje automatycznie podlegania państwu”. Ryanair podkreśla w tym zakresie, że państwo (w ścisłym znaczeniu) jest zaangażowane tylko w niektóre decyzje CCIPB i jest o nich informowane tylko *ex post*. Ze wszystkich względów przedstawionych powyżej argumentacja ta jest nietrafna, ponieważ nie jest konieczne doszukiwanie się ewentualnego zaangażowania organów władzy publicznej innych niż CCIPB w jej decyzje.
- (280) Podobnie argument CCIPB, że zarządza ona portem lotniczym w Pau „na warunkach prawa prywatnego”, jest nietrafny, ponieważ przedmiotowe środki zostały przyjęte przez podmiot publiczny, a w konsekwencji można je niewątpliwie przypisać państwu ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Zob. wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. I-4397, pkt 52.

⁽³⁷⁾ Dyrektywa Komisji 2000/52/WE z dnia 26 lipca 2000 r. zmieniająca dyrektywę 80/723/EWG w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskim i przedsiębiorstwami publicznymi (Dz.U. L 193 z 29.7.2000, s. 75).

⁽³⁸⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 22 czerwca 2006 r. w sprawie N 563/05 Francja – Pomoc dla przedsiębiorstwa Ryanair na połączenie lotnicze obsługujące Tulon i Londyn, motyw 16.

⁽³⁹⁾ Ponadto, tytułem dopełnienia, Komisja podkreśla, że dla celów zastosowania zasad dotyczących pomocy państwa nie jest konieczne dokonanie rozróżnienia między CCIPB a specjalną służbą CCIPB dedykowaną zarządzaniu portem lotniczym, ponieważ służba, która zarządza portem lotniczym w Pau, nie ma własnej osobowości prawnej, odrębnej od osobowości CCIPB, i jest tylko częścią służb wewnętrznych CCIPB pozbawioną samodzielności decyzyjnej w kwestiach innych niż bieżące zarządzanie portem lotniczym. Na przykład poszczególne umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego zostały podpisane przez prezesa CCIPB po uzyskaniu zgody walnego zgromadzenia CCIPB. Ponadto ani Francja, ani osoby trzecie nie utrzymywały, że środki stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego powinny być przypisywane tylko tej służbie.

(281) Podsumowując, należy stwierdzić, że poszczególne umowy stanowiące przedmiot niniejszej analizy można przypisać państwu i że pociągają one za sobą użycie zasobów państwowych.

8.1.1.2. **Corzyść selektywna dla Ryanair, AMS i Transavii w umowach zawartych z CCIPB w analizowanym okresie**

(282) Aby ocenić, czy działanie państwa stanowi pomoc, należy ustalić, czy przedsiębiorstwo będące beneficjentem uzyskało korzyść ekonomiczną, jakiej by nie osiągnęło w normalnych warunkach rynkowych⁽⁴⁰⁾.

(283) W celu przeprowadzenia tej analizy należy zastosować do przedmiotowych środków test prywatnego inwestora. Test ten polega na ustaleniu, czy hipotetyczny inwestor prywatny, będący na miejscu CCIPB i kierujący się osiągnięciem rentowności, zawarłby podobne umowy.

(284) W celu prawidłowego zastosowania tej zasady należy najpierw przeanalizować różne pytania ogólne, a w szczególności:

— Czy należy analizować łącznie czy – przeciwnie – odrębnie umowę o świadczenie usług marketingowych i zawartą jednocześnie z nią umowę o świadczenie usług portu lotniczego⁽⁴¹⁾?

— Czy, przeprowadzając test prywatnego inwestora w odniesieniu do umów o świadczenie usług marketingowych, należy uznać, że CCIPB działała jako organ zarządzający portem lotniczym w Pau czy – jako organ władzy publicznej nabywający usługi marketingowe w ramach zadania lokalnego rozwoju gospodarczego – niezależnie od swojej funkcji organu zarządzającego portem lotniczym?

— Jakich korzyści mógłby się spodziewać z podpisania umów o świadczenie usług marketingowych hipotetyczny inwestor prywatny, będąc na miejscu CCIPB?

— Jaka jest trafność, dla celów przeprowadzenia testu prywatnego inwestora, porównania warunków umów o świadczenie usług portu lotniczego stanowiących przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego z opłatami lotniczymi fakturowanymi przez inne porty lotnicze?

(285) Po przeanalizowaniu tych pytań Komisja przeprowadzi test prywatnego inwestora w odniesieniu do poszczególnych przedmiotowych środków.

Analiza łączna umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych

(286) W decyzji o rozszerzeniu postępowania Komisja uznała, że dwa rodzaje umów objęte formalnym postępowaniem wyjaśniającym, tj. umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowa o świadczenie usług marketingowych, powinny być oceniane łącznie, dla każdego rozpatrywanego okresu, na moment zawierania każdej z analizowanych umów. Takie podejście pociągałoby za sobą w szczególności uznanie za jeden i ten sam środek każdą z poniższych grup umów zawartych przez CCIPB:

— umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta w dniu 30 czerwca 2005 r. z Ryanair i umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta tego samego dnia z AMS, dotycząca połączenia Pau–Londyn Stansted,

— pismo CCIPB do Ryanair z dnia 25 września 2007 r. rozszerzające na połączenie Pau–Charleroi warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 30 czerwca 2005 r.⁽⁴²⁾ i umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w tym samym dniu z AMS,

— pismo CCIPB do Ryanair z dnia 17 marca 2008 r. rozszerzające na połączenie Pau–Bristol warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 30 czerwca 2005 r. i umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w dniu 31 marca 2008 r. z AMS dotycząca tego samego połączenia,

⁽⁴⁰⁾ Zob. w szczególności wyrok z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-342/96 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. I-2459, pkt 41.

⁽⁴¹⁾ Pytanie to nie ma zastosowania do umowy zawartej w dniu 23 stycznia 2006 r. między CCIPB a Transavią, która dotyczy zarówno usług portu lotniczego, jak i usług marketingowych, ani do umowy zawartej dnia 28 stycznia 2003 r. między CCIPB a Ryanair, która również zawiera przepisy dotyczące usług portu lotniczego i usług marketingowych.

⁽⁴²⁾ Ten rodzaj pisma można porównać z umową o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ określa się w nim sposób ustalania opłat lotniskowych i usługi obsługi naziemnej. W dalszej części niniejszej decyzji dokument ten będzie ujmowany łącznie z innymi dokumentami określanymi nazwą „umowa o świadczenie usług portu lotniczego”.

- pismo CCIPB do Ryanair z dnia 16 czerwca 2009 r. rozszerzające na połączenie Pau–Bristol warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 30 czerwca 2005 r. i umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w tym samym dniu z AMS dotycząca tego samego połączenia,
- umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w dniu 28 stycznia 2010 r. z AMS dotycząca połączeń Pau–Londyn, Pau–Charleroi i Pau–Beauvais. Żadna z umów o świadczenie usług portu lotniczego nie została formalnie podpisana równoległe z tą umową o świadczenie usług marketingowych. Niemniej można wskazać „dorozumianą” umowę o świadczenie usług portu lotniczego. Ta dorozumiana umowa polega na dalszym pobieraniu od Ryanair, dla trzech połączeń opisanych w umowie o świadczenie usług marketingowych⁽⁴³⁾, ogólnych opłat lotniskowych portu lotniczego w wysokości przyjętej po posiedzeniu gospodarczej komisji doradczej portu lotniczego oraz opłat za usługi obsługi naziemnej przewidzianych w umowie o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 30 czerwca 2005 r. Francja podała bowiem, że po upływie okresu obowiązywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 30 czerwca 2005 r., tj. z dniem 30 czerwca 2010 r., umowa ta nie została przedłużona, a wysokość opłat pobieranych od tego momentu od Ryanair w dalszym ciągu była taka, jak przyjęta przez gospodarczą komisję doradczą portu lotniczego dla opłat regulowanych i jak ustalona w umowie z dnia 30 czerwca 2005 r. dla usług obsługi naziemnej.
- (287) Francja oświadczyła, że zgadza się z podejściem przyjętym w decyzji o rozszerzeniu postępowania, polegającym na analizowaniu wszystkich zawartych umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych w analogiczny sposób. Niektóre zainteresowane strony natomiast, w szczególności CCIPB i Ryanair, kwestionują takie podejście, uważając, że umowy o świadczenie usług marketingowych powinny być analizowane odrębnie.
- (288) Niemniej dane zawarte w aktach potwierdzają zasadność podejścia przyjętego w decyzji o rozszerzeniu postępowania, z jakim zgadza się również Francja. W przypadku Transavii i umowy zawartej z Ryanair w 2003 r. jest to oczywiste, ponieważ usługi marketingowe i usługi portu lotniczego stanowią przedmiot jednej umowy. Ze względów przedstawionych w motywach od 289 do 313 dotyczy to również innych umów zawartych z Ryanair i AMS.
- (289) Przede wszystkim każda umowa o świadczenie usług marketingowych została zawarta niemal w tym samym momencie co umowa o świadczenie usług portu lotniczego. Za każdym razem zawarcie tych dwóch rodzajów umów miało miejsce w tej samej dacie, z wyjątkiem umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 31 marca 2008 r., która jednak została podpisana krótko po (14 dni) podpisaniu umowy o świadczenie usług portu lotniczego dotyczącej połączenia Pau–Bristol, do którego również odnosiła się umowa o świadczenie usług marketingowych.
- (290) Ponadto te dwa rodzaje umów zostały zawarte przez te same strony. AMS jest bowiem spółką zależną w 100 % przedsiębiorstwa Ryanair, a jej kadra zarządzająca to członkowie kadry kierowniczej wyższego szczebla przedsiębiorstwa Ryanair⁽⁴⁴⁾. Ryanair i AMS stanowią zatem jeden i ten sam podmiot gospodarczy w tym sensie, że AMS działa zgodnie z interesami Ryanair i pod jego kontrolą i że zyski wygenerowane przez AMS są przekazywane Ryanair w formie dywidendy lub zwiększenia wartości spółki. Ponadto, jak zostanie uszczegółowione poniżej, poszczególne umowy o świadczenie usług marketingowych są związane z obsługiwaniem przez Ryanair niektórych połączeń lotniczych wylatujących z portu lotniczego w Pau. Z umów o świadczenie usług marketingowych wynika bowiem, że ich źródłem jest zobowiązanie Ryanair do obsługiwania tych połączeń i że zostały zawarte w tym samym czasie co umowy o świadczenie usług portu lotniczego między CCIPB a Ryanair odnoszące się do tych samych połączeń. W konsekwencji fakt, że umowy o świadczenie usług marketingowych zostały zawarte przez CCIPB z AMS, a nie z Ryanair, nie stanowi przeszkody, by uznać, że umowa o świadczenie usług marketingowych i umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarte jednocześnie stanowią jedną i tę samą transakcję, w szczególności dla celów analizy tych umów w świetle zasady prywatnego inwestora, i że w kontekście tej analizy należy uznać Ryanair i AMS za stanowiące jeden i ten sam podmiot gospodarczy.
- (291) Wreszcie pewna liczba innych elementów, przedstawionych w motywach od 292 do 313 dla każdej umowy, wskazuje na istnienie dodatkowych bardzo ścisłych związków między każdą umową o świadczenie usług marketingowych z zawartą jednocześnie z nią umową o świadczenie usług portu lotniczego.
- (292) Na przykład umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta dnia 30 czerwca 2005 r. została podpisana na pięć lat, podobnie jak umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta w tym samym dniu, w której Ryanair zobowiązuje się do oferowania codziennego połączenia między Londynem a Pau. Ponadto umowa o świadczenie usług marketingowych ustanawia wyraźny związek między nią samą a usługą transportu lotniczego, o której mowa w umowie o świadczenie usług portu lotniczego: „niniejsza umowa opiera się na zobowiązaniu Ryanair do zapewnienia codziennego połączenia między Pau a Londynem (Stansted)”. Zdanie to pokazuje jednoznacznie, że bardzo prawdopodobne jest, że umowa o świadczenie usług marketingowych nie istniałaby, gdyby Ryanair nie obsługiwał połączenia, o którym mowa w umowie o świadczenie usług portu lotniczego.

⁽⁴³⁾ Zgodnie z tą umową o świadczenie usług marketingowych Ryanair zobowiązał się do realizowania tych trzech połączeń na warunkach określonych w tej właśnie umowie.

⁽⁴⁴⁾ Zob. sprawozdanie CRC dotyczące CCIPB, o którym mowa w motywie 72, w którym stwierdza się w szczególności, że „spółka AMS jest spółką wywodzącą się z Ryanair, zarządzaną przez dwóch członków kadry kierowniczej przedsiębiorstwa Ryanair”.

- (293) Preambuła do umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 30 czerwca 2005 r. stanowi ponadto: „[...] Airport Marketing Services Limited jest – ze względów technicznych – jedyną spółką, która ma możliwość przedsięwzięcia promocji regionu Pau i Béarn za pośrednictwem oryginalnej i wyłącznej strony internetowej www.ryanair.com w celu uzyskania rezerwacji biletów na loty Ryanair przylatujące do Pau”. Zdanie to zdaje się potwierdzać, że zasadniczy cel umowy o świadczenie usług marketingowych nie jest ogólny, tj. promocja regionu Pau i Béarn, ale dużo bardziej szczegółowy, tj. zwiększenie sprzedaży biletów na loty Ryanair przylatujące do Pau poprzez promocję tego regionu.
- (294) Z drugiej strony, zgodnie z umową o świadczenie usług marketingowych, usługi, jakie miała świadczyć AMS, polegają na umieszczeniu komunikatów i odnośników na podstronie związanej z kierunkiem Pau na stronie internetowej Ryanair oraz na umieszczeniu odnośnika do strony wskazanej przez CCIPB na angielskiej stronie głównej tej samej strony internetowej. Tymczasem strona dotycząca kierunku Pau na stronie internetowej Ryanair adresowana jest głównie do osób, które już zdecydowały się na skorzystanie z połączeń Ryanair do Pau lub są skłonne z tych usług skorzystać. Strona główna strony internetowej natomiast jest z pewnością adresowana do dużo szerszego grona odbiorców, ale przedmiotem umowy o świadczenie usług marketingowych jest tylko jej wersja angielska. Jest to dodatkowa wskazówka pokazująca, że usługi marketingowe są tak zaprojektowane, by zapewnić promocję połączeń Ryanair między Pau i Londynem, a nie w sposób niezróżnicowany – odwiedzanie Pau i jego regionu. Gdyby usługi te miały na celu promowanie Pau i jego regionu wśród wszystkich turystów i przedsiębiorców ewentualnie zainteresowanych regionem, prawdopodobne jest, że CCIPB oczekiwałaby odnośnika do wybranej strony na wszystkich, a przynajmniej na kilku wersjach językowych strony głównej strony Ryanair, a nie tylko na stronie angielskiej.
- (295) Wreszcie umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 30 czerwca 2005 r. stanowi, że: „w przypadku znaczącej zmiany zasadniczych warunków handlowych po podpisaniu niniejszej umowy, w szczególności zmiany liczby pasażerów przylatujących związanej z niniejszą umową, strony zobowiązują się w dobrej wierze do wprowadzenia zmian w niniejszej umowie, aby uwzględnić tę zmianę”. Liczba pasażerów przylatujących jest zatem przedstawiona jako „zasadniczy warunek handlowy” umowy o świadczenie usług marketingowych, co również potwierdza, że najważniejszy cel usług marketingowych nie tyle jest ogólny, tj. odwiedzanie Pau i jego regionu, ale dużo bardziej szczegółowy, tj. zwiększenie liczby pasażerów korzystających z połączeń Ryanair do Pau.
- (296) Podobne elementy odnaleźć można w innych umowach o świadczenie usług marketingowych. Umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 25 września 2007 r. została natomiast zawarta na pięć lat, co odpowiada długości okresu, na jaki pismem CCIPB do Ryanair z tą samą datą warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 30 czerwca 2005 r. zostały rozszerzone na połączenie Pau–Charleroi. Ponadto umowa o świadczenie usług marketingowych stanowi, że: „źródłem niniejszej umowy jest zobowiązanie Ryanair do realizacji połączeń między Pau a Charleroi w liczbie 3 lotów tygodniowo w każdym roku realizacji połączeń, z zastrzeżeniem przypadków siły wyższej. Z tego tytułu CCIPB dysponuje potencjałem, aby kierować reklamę atrakcji handlowych i turystycznych Pau Béarn i regionu do dużej liczby turystów i pasażerów biznesowych, którzy odwiedzają stronę internetową www.ryanair.com i aby przyciągać do Pau Béarn znaczną liczbę pasażerów posiadających dużą siłę nabywczą pochodzących z Belgii”.
- (297) Ponadto preambuła do umowy stanowi, że: „[...] [Airport Marketing Services] jest jedynym podmiotem, który posiada potencjał, aby docierać do dużej liczby potencjalnych pasażerów Ryanair, aby promować atrakcje handlowe i turystyczne regionu”. Stwierdzenia te mają potwierdzać, że zasadniczy cel umowy nie jest ogólny, tj. promowanie przyjeżdżania do Pau i jego regionu, ale dużo bardziej szczegółowy, tj. zwiększenie sprzedaży biletów na loty Ryanair na linii Charleroi–Pau.
- (298) Z drugiej strony, zgodnie z umową o świadczenie usług marketingowych, usługi, jakie miała świadczyć AMS, polegają na umieszczeniu odnośnika do strony wskazanej przez CCIPB na stronie głównej belgijskiej i niderlandzkiej strony internetowej Ryanair. Usługi marketingowe nie są zatem kierowane do wszystkich tych osób, które są skłonne przekonać się do pobytu w Pau lub w jego regionie, ale do tych osób w szczególności, które są skłonne skorzystać z połączenia oferowanego przez Ryanair między Charleroi a Pau, tj. do mieszkańców Belgii i Niderlandów.
- (299) Umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 31 marca 2008 r. została natomiast zawarta na okres od dnia 16 maja 2008 r. do dnia 13 września 2008 r., co odpowiada okresowi, przez jaki Ryanair zobowiązał się obsługiwać połączenie do Bristolu, jak stwierdza się w następującym zdaniu tej umowy: „Źródłem niniejszej umowy jest zobowiązanie Ryanair do realizacji połączeń między Pau a Bristol w liczbie 3 lotów tygodniowo w okresie od dnia 16 maja 2008 r. do dnia 13 września 2008 r., z zastrzeżeniem przypadków siły wyższej i przez rok realizacji połączeń. Z tego tytułu CCIPB ma możliwość promowania atrakcji turystycznych i handlowych Pau Béarn i regionu wśród dużej liczby turystów i pasażerów biznesowych, którzy odwiedzają stronę internetową www.ryanair.com i przyciągania do Pau Béarn coraz większej liczby pasażerów posiadających dużą siłę nabywczą pochodzących z Anglii”⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁵⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN”.

- (300) Ponadto preambuła do umowy stanowi, że: „[...] [Airport Marketing Services] jest jedynym podmiotem, który posiada zdolność przyciągania dużej liczby potencjalnych pasażerów Ryanair, aby promować atrakcje turystyczne i handlowe regionu”⁽⁴⁶⁾. Z drugiej strony, zgodnie z umową o świadczenie usług marketingowych, usługi, jakie miała świadczyć AMS, polegają na umieszczaniu odnośnika do strony wskazanej przez CCIPB na stronie głównej angielskiej strony internetowej Ryanair.
- (301) Umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 16 czerwca 2009 r. została natomiast zawarta na okres od dnia 1 kwietnia 2009 r. do dnia 24 października 2009 r., co odpowiada okresowi, na jaki Ryanair zobowiązał się obsługiwać połączenie Pau–Bristol, jak stwierdza się w następującym zdaniu tej umowy: „źródłem niniejszej umowy jest zobowiązanie Ryanair do realizacji połączeń między Pau a Bristolem w liczbie 2 lotów tygodniowo od dnia 1 kwietnia 2009 r. do dnia 24 października 2009 r., tj. prognozowana liczba lotów wyniesie 60 w całym harmonogramie na 2009 r., z zastrzeżeniem przypadków siły wyższej i w jednym roku realizacji połączeń. Z tego tytułu CCIPB dysponuje potencjałem, aby kierować reklamą atrakcji handlowych i turystycznych Pau Béarn i regionu do dużej liczby turystów i pasażerów biznesowych, którzy odwiedzają stronę internetową www.ryanair.com i aby przyciągać do Pau Béarn znaczną liczbę pasażerów posiadających dużą siłę nabywczą pochodzących z Anglii”.
- (302) Ponadto preambuła do umowy stanowi, że: „[...] [Airport Marketing Services] jest jedynym podmiotem, który posiada potencjał, aby docierać do dużej liczby potencjalnych pasażerów Ryanair, aby promować atrakcje turystyczne i handlowe regionu”. Z drugiej strony, zgodnie z umową o świadczenie usług marketingowych, usługi, jakie miała świadczyć AMS, polegają na umieszczaniu odnośnika do strony wskazanej przez CCIPB na stronie głównej angielskiej strony internetowej Ryanair.
- (303) Umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 28 stycznia 2010 r. przewiduje natomiast, że ma być realizowana przez rok od momentu uruchomienia usług transportu lotniczego, jakie Ryanair zobowiązał się świadczyć z Pau do Londynu, Charleroi i Beauvais, zgodnie z art. 1 tej umowy. Przepis ten sam w sobie świadczy o wyraźnym związku między usługami marketingowymi a tymi usługami transportu lotniczego. Ponadto w art. 1 umowy o świadczenie usług marketingowych uściślono, że:

„źródłem niniejszej umowy jest zobowiązanie Ryanair do ustanowienia i obsługi następujących połączeń:

- Pau–Londyn Stansted od dnia 30 marca 2010 r. w liczbie 3 lotów tygodniowo przez cały rok,
- Pau–Charleroi od dnia 30 marca 2010 r. w liczbie 3 lotów tygodniowo w sezonie letnim,
- Pau–Beauvais od kwietnia 2010 r. w liczbie 3 lotów tygodniowo w sezonie letnim.

Z tego tytułu CCIPB ma możliwość promowania przedsiębiorstw i atrakcji handlowych i turystycznych Pau Béarn i regionu wśród dużej liczby turystów i pasażerów biznesowych, którzy odwiedzają stronę internetową www.ryanair.com i przyciągania do Pau Béarn coraz większej liczby pasażerów posiadających dużą siłę nabywczą”⁽⁴⁷⁾.

- (304) Ponadto preambuła do umowy stanowi, że: „[...] [Airport Marketing Services] jest jedynym przedsiębiorstwem, które posiada zdolność przyciągania dużej liczby potencjalnych pasażerów Ryanair, aby promować przedsiębiorstwa i atrakcje turystyczne i handlowe regionu”⁽⁴⁸⁾. Z drugiej strony, podobnie jak umowa o świadczenie usług marketingowych z 2005 r., umowa z 2010 r. przewiduje, że usługi, jakie miała świadczyć AMS, polegają na umieszczaniu komunikatów i odnośników na podstronie związanej z kierunkiem Pau strony internetowej Ryanair oraz na umieszczeniu odnośnika do strony wskazanej przez CCIPB (i) na angielskiej stronie głównej strony internetowej Ryanair w odniesieniu do połączenia z Londynem; (ii) na belgijskiej i niderlandzkiej stronie głównej strony internetowej Ryanair w odniesieniu do połączenia z Charleroi; (iii) na francuskiej stronie głównej strony internetowej Ryanair w odniesieniu do połączenia z Beauvais. Wreszcie umowa uściśla, że w przypadku gdy usługi transportu lotniczego Ryanair do Londynu, Charleroi i Beauvais, o których mowa w art. 1 umowy, nie zostaną ogłoszone lub uruchomione do lutego 2010 r., umowa wygaśnie, a żadna ze stron nie będzie pociągała drugiej strony do odpowiedzialności. Przepis ten ustanawia zatem dodatkowy związek między umową o świadczenie usług marketingowych a usługami Ryanair do Londynu, Charleroi i Beauvais.

⁽⁴⁶⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „[...] [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential to attract large numbers of potential Ryanair passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region”.

⁽⁴⁷⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „This Agreement is rooted in Ryanair’s commitment to establish and to operate routes between:
— PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year [...];
— PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule [...];
— PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule [...].
CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability”.

⁽⁴⁸⁾ Zob. przypis 46.

- (305) Te elementy dotyczące poszczególnych umów o świadczenie usług marketingowych pokazują, że usługi marketingowe przewidziane w tych umowach są, zarówno ze względu na okres ich trwania, jak i charakter, ściśle związane z usługami transportu lotniczego oferowanymi przez Ryanair, określonymi w umowach o świadczenie usług marketingowych i stanowiącymi przedmiot odpowiadających im umów o świadczenie usług portu lotniczego. W umowach o świadczenie usług marketingowych stwierdza się wręcz, że ich źródłem jest zobowiązanie Ryanair do obsługi przedmiotowych usług transportu lotniczego. Usługi marketingowe zdecydowanie nie są zaprojektowane tak, by w sposób ogólny i niezróżnicowany zwiększyć częstotliwość odwiedzania Pau i regionu przez turystów i przedsiębiorców, ale adresowane są do osób, które zdecydowały się na skorzystanie z usług transportowych Ryanair, określonych w umowie o świadczenie usług marketingowych, a ich zasadniczym celem jest promowanie tych właśnie usług.
- (306) Umowy o świadczenie usług marketingowych są zatem nierozdzielnie związane z umowami o świadczenie usług portu lotniczego, do których nawiązują, i z usługami transportu lotniczego, które stanowią ich przedmiot. Fakty przedstawione w motywach od 286 do 305 pokazują ponadto, że gdyby nie było przedmiotowych połączeń lotniczych (a więc i dotyczących ich umów o świadczenie usług portu lotniczego), umowy o świadczenie usług marketingowych nie zostałyby zawarte. Jak bowiem podano w motywach od 286 do 305, w umowach o świadczenie usług marketingowych wskazano wyraźnie, że ich źródłem jest zobowiązanie Ryanair do realizacji określonych połączeń, a ponadto przewidziano usługi marketingowe, których celem jest zasadniczo zapewnienie promocji tych połączeń.
- (307) W tym zakresie argument CCIPB, że te dwa rodzaje umów powinny być analizowane odrębnie, ponieważ „cel każdej z nich jest odmienny”, jest nieskuteczny. Z powyższego wyraźnie wynika, że umowy o świadczenie usług marketingowych, wraz z umowami o świadczenie usług portu lotniczego, stanowią integralną część stosunków handlowych Ryanair i CCIPB, regulujących obsługę połączeń lotniczych, stanowiących przedmiot tych dwóch umów.
- (308) Ponadto z powyższego wynika również, że przed podpisaniem przedmiotowych umów o świadczenie usług marketingowych CCIPB nie zorganizowała przetargu otwartego dla wszystkich przedsiębiorstw świadczących usługi tego typu⁽⁴⁹⁾, ani nawet nie skonsultowała się z różnymi potencjalnymi usługodawcami, by porównać ich oferty. Ogólnie dla dostaw przedmiotowych usług marketingowych nie przewidziała innych usługodawców niż rozpatrywane przedsiębiorstwa lotnicze lub ich spółki zależne. Potwierdza to stosunek zależności istniejący między umowami o świadczenie usług marketingowych a połączeniami lotniczymi obsługiwanymi przez Ryanair i wylatującymi z Pau. Jeśli bowiem umowy o świadczenie usług marketingowych byłyby naprawdę niezależne od umów o świadczenie portu lotniczego, to bardzo prawdopodobne jest, że CCIPB skonsultowałaby się z innymi niż AMS usługodawcami, tym bardziej że jest to podmiot publiczny powszechnie wykorzystujący ogłoszenie w procedurze zakupowej.
- (309) Ponadto z powyższego wynika również, że zawarcie wszystkich umów o świadczenie usług portu lotniczego było uwarunkowane zawarciem umów o świadczenie usług marketingowych.
- (310) Po pierwsze bowiem zdaniem Francji dwie umowy z 2005 r. (umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 30 czerwca 2005 r.), „choć są niezależne od siebie pod względem prawnym, to jednak są ze sobą ściśle powiązane”⁽⁵⁰⁾ i „nie można zanegować ścisłego związku między umową o świadczenie usług portu lotniczego zawartą z Ryanair a umową o świadczenie usług marketingowych zawartą z AMS, będącą w 100 % spółką zależną przedsiębiorstwa Ryanair”⁽⁵¹⁾. Ze względu na duże podobieństwo między umowami z 2005 r. a umowami zawartymi później z Ryanair i AMS powyżej cytowane uwagi Francji można z łatwością uogólnić i odnieść do późniejszych umów.
- (311) Francja podaje ponadto w swoim piśmie z dnia 30 maja 2011 r., że „CCIPB musiała zawrzeć” umowy dnia 30 czerwca 2005 r. Przypomina również w tym piśmie, że „w związku z nieprzedłużeniem umowy z AMS, Ryanair podjął decyzję, bez wcześniejszego pisemnego poinformowania CCIPB, o nieprzedłużeniu oferty lotów do portu lotniczego Pau-Pyrénées, począwszy od sezonu lotniczego IATA lato 2011 (kwiecień 2011)”. Świadczy to o tym, że co najmniej w niektórych wypadkach Ryanair nie zgadzał się na realizowanie połączenia lotniczego i fakturowanie ogólnych opłat portu lotniczego, jeśli między organem zarządzającym portem lotniczym a AMS nie była zawarta umowa o świadczenie usług marketingowych.
- (312) Podejście to zostało również przyjęte przez CRC w sprawozdaniu z dnia 5 stycznia 2007 r.⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Z wyjątkiem nieskutecznego ogłoszenia zamieszczonego w „Air & Cosmos”, zob. motyw 132.

⁽⁵⁰⁾ Pismo władz francuskich z dnia 13 lipca 2007 r.

⁽⁵¹⁾ Pismo władz francuskich z dnia 30 maja 2011 r.

⁽⁵²⁾ W sprawozdaniu stwierdza się, że: „[...] ta umowa o świadczenie usług jest w rzeczywistości pomocą finansową dla Ryanair i że jest niezgodna z prawem, ponieważ pomoc ta nie została wcześniej zgłoszona Komisji” oraz że „w celu obejścia skutków postanowienia sądu administracyjnego (stwierdzającego, że umowa z 2003 r. ze spółką Ryanair powodowała istnienie niezgodnej z prawem pomocy państwa) Izba Handlowo-Przemysłowa [...] uciekła się do kolejnej konstrukcji prawnej”.

- (313) Z powyższego wynika, że każda umowa o świadczenie usług marketingowych jest nierozzerwalnie związana z będącą jej podstawą umową o świadczenie usług portu lotniczego, że stanowią łącznie jedną i tę samą transakcję i że prawdopodobnie nie zostałyby zawarta, gdyby nie było odpowiadającej jej umowy o świadczenie usług portu lotniczego i połączeń lotniczych określonych w tych dwóch umowach. W konsekwencji dla każdej umowy o świadczenie usług marketingowych w celu ustalenia, czy stanowi ona pomoc państwa, należy przeanalizować jako jeden i ten sam środek tę umowę o świadczenie usług marketingowych i umowę o świadczenie usług portu lotniczego zawartą jednocześnie z nią.

Zastosowanie kryterium prywatnego inwestora do CCIPB w odniesieniu do umów o świadczenie usług marketingowych

- (314) W celu przeprowadzenia testu prywatnego inwestora w odniesieniu do umów o świadczenie usług marketingowych należy ustalić, do jakiego hipotetycznego podmiotu rynkowego należałoby się odnieść, aby przeanalizować zachowanie CCIPB.
- (315) Pierwsze podejście polegałoby na uznaniu, że CCIPB zawarła umowy o świadczenie usług marketingowych jako organ zarządzający portem lotniczym⁽⁵³⁾ i w konsekwencji porównać jej zachowanie do zachowania hipotetycznego organu zarządzającego portem lotniczym kierującego się osiągnięciem rentowności.
- (316) Drugie podejście polegałoby na uznaniu, że CCIPB postąpiła jak podmiot publiczny, któremu wyznaczono zadanie w interesie ogólnym, tj. rozwój gospodarczy Pau i jego regionu, i że nabyła usługi marketingowe, aby wykonać to zadanie, niezależnie od swojej roli organu zarządzającego portem lotniczym w Pau. W ramach tego drugiego podejścia należałoby, zgodnie z orzecznictwem, sprawdzić z jednej strony, czy przedmiotowe usługi odpowiadają „faktycznemu zapotrzebowaniu” nabywcy publicznego, a z drugiej strony, czy zostały nabyte po cenie niższej czy równej „cenie rynkowej”⁽⁵⁴⁾ lub, innymi słowy, czy prywatny inwestor kierujący się osiągnięciem rentowności i mający zapotrzebowanie na równoważne usługi (niekoniecznie będąc organem zarządzającym portem lotniczym), byłby gotowy zaakceptować warunki podobne do warunków, jakie zaakceptowała CCIPB.
- (317) Komentarze niektórych zainteresowanych stron popierają raczej drugie podejście, w każdym razie domyślnie. W szczególności Ryanair przedstawił, zwłaszcza w cytowanym badaniu z dnia 20 grudnia 2013 r., elementy mające wykazać, że cena za usługi marketingowe AMS nie przekraczała ceny, jaką można uznać za rynkową za tego rodzaju usługi, i dodał do tej argumentacji informację, że organy zarządzające portami lotniczymi nie różnią się od innych rodzajów klientów AMS.
- (318) CCIPB przedstawiła podobną argumentację, zauważając ponadto: „Przypomnijmy w tym miejscu, że CCIPB ma zadanie rozwijania atrakcyjności gospodarczej podlegającego jej regionu. I tak kwoty zapłacone za te usługi marketingowe pozwoliły na promowanie atutów Pau i jego regionu, a 56 mln EUR rocznie, które pasażerowie Ryanair wydali w 2010 r. [...] w czasie pobytu, przyniosły bezpośrednią korzyść sektorowi hotelarskiemu, gastronomicznemu, handlowemu i nieruchomości (kwota ta wynosiła 8 mln EUR w 2005 r., co stanowi bardzo niską hipotetyczną wartość w porównaniu z badaniami wpływu przeprowadzonymi przez inne porty lotnicze)”. Zdanie to sugeruje, że zdaniem CCIPB jej zachowanie należy analizować tak, jak zachowanie nabywcy publicznego, który kupuje usługi niezbędne dla wykonania zadań w interesie ogólnym.
- (319) Komisja zauważa w tym zakresie z jednej strony, że argument ten jest sprzeczny z tezą, że decyzji CCIPB dotyczących przedmiotowych środków nie można przypisać państwu. Jeśli CCIPB utrzymuje, że podpisała umowy w celu wykonywania swojego zadania rozwijania gospodarki lokalnej, to musi nieuchronnie przyznać, że jej zachowanie jest typowe dla lokalnego organu władzy publicznej.
- (320) Z drugiej strony Komisja uważa, że drugie spośród przedstawionych powyżej rozwiązań należy odrzucić, ponieważ pomija nierozzerwalny charakter umów o świadczenie usług portu lotniczego i odpowiadających im umów o świadczenie usług marketingowych, co zostało wcześniej stwierdzone. Podejście to bowiem polegałoby na uznaniu, że CCIPB podpisała umowy o świadczenie usług marketingowych bez względu na połączenia lotnicze oferowane przez Ryanair wylatujące z portu lotniczego, którym zarządza, i że podpisałaby te umowy nawet wtedy, gdyby nie było przedmiotowych połączeń lotniczych i odpowiadających im umów o świadczenie usług portu lotniczego. Ze względów przedstawionych szczegółowo w motywach od 286 do 313 taka hipoteza jest wysoce nieprawdopodobna.
- (321) Ponadto, nawet gdyby to drugie podejście miało zostać przyjęte, nie doprowadziłoby do wniosku, że umowy o świadczenie usług marketingowych nie stanowią korzyści ekonomicznej dla Ryanair i AMS.

⁽⁵³⁾ Bez uszczerbku dla ewentualnych celów publicznej polityki lokalnego rozwoju gospodarczego, jakie CCIPB mogła realizować dzięki zawarciu przedmiotowych umów.

⁽⁵⁴⁾ Zob. np. wyrok z dnia 28 stycznia 1999 r. w sprawie T-14/96 BAI przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. II-139, pkt 75–76 i wyrok z dnia 5 sierpnia 2003 r. w sprawach połączonych T-116/01 i T-118/01 P & O European Ferries (Vizcaya), SA i Diputación Foral de Vizcaya przeciwko Komisji, Rec. 2003, s. II-2957, pkt 117.

- (322) Jak bowiem przypomniano w motywie 316, aby nabycie usług przez podmiot publiczny nie stanowiło korzyści ekonomicznej dla sprzedającego, nie wystarczy, że odbywa się ono po cenie niższej lub równej „cenie rynkowej”. Musi jeszcze odpowiadać „faktycznemu zapotrzebowaniu” nabywcy publicznego.
- (323) Nie można kategorycznie wykluczyć, że w ramach wykonywania zadania rozwoju gospodarczego Pau i jego regionu CCIPB potrzebuje wspomóc się usługodawcami komercyjnymi, aby realizować działania promocji tego obszaru. Niemniej w tym przypadku mamy do czynienia z działalnością promocyjną ukierunkowaną na działalność handlową dwóch konkretnych przedsiębiorstw, tj. Ryanair i samej CCIPB jako organu zarządzającego portem lotniczym w Pau. Podmiot publiczny nie może uznać, że usługi marketingowe zapewniające głównie promocję działalności jednego przedsiębiorstwa lub kilku konkretnych przedsiębiorstw należą do zadań typowych dla tego podmiotu, polegających na promowaniu lokalnego rozwoju gospodarczego. Jest bowiem logiczne, że taki podmiot publiczny wychodzi z założenia, że lokalne przedsiębiorstwa muszą same zapewnić lub finansować swoje działania marketingowe i że ma on ograniczać swoje działania do ogólnej promocji obszaru i lokalnego sektora gospodarczego, a nie ukierunkowywać je na konkretne przedsiębiorstwa.
- (324) Każde inne podejście wiązałoby się z uznaniem, że podmiot publiczny odpowiedzialny za lokalny rozwój gospodarczy nabywa, choć środki te nie stanowią pomocy państwa, usługi marketingowe, których zasadniczym celem jest promowanie produktów lub usług niektórych lokalnych przedsiębiorstw, argumentując to tym, że usługi te sprzyjają lokalnemu rozwojowi gospodarczemu i że są nabywane po „cenie rynkowej”. Takie podejście oznaczałoby obejście przepisu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (325) Wynika stąd zatem, że nie można uznać, że usługi marketingowe nabyte przez CCIPB od AMS odpowiadają „faktycznemu zapotrzebowaniu” CCIPB jako podmiotu publicznego realizującego zadanie lokalnego rozwoju gospodarczego. Wniosek ten potwierdzają niektóre elementy przedstawione przez Francję, której zdaniem, w szczególności, „nie jest z pewnością powszechną praktyką, że izby handlowo-przemysłowe, które nie zarządzają portem lotniczym, kupują usługi marketingowe od przedsiębiorstw lotniczych”⁽⁵⁵⁾.
- (326) W konsekwencji zastosowanie drugiego podejścia przedstawionego w motywach od 316 do 321 doprowadziłoby do wniosku, że umowy o świadczenie usług marketingowych przynoszą korzyść ekonomiczną przedsiębiorstwom, które dostarczyły usługi, oraz przedsiębiorstwom lotniczym, które bezpośrednio odniosły korzyść z usług marketingowych. Zatem zgodnie z tym podejściem umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte z AMS stanowią pomoc dla AMS jako dostawcy usług marketingowych oraz pomoc dla Ryanair jako bezpośredniego i zasadniczego beneficjenta tych usług.
- (327) Ponadto, jeśli podmiot publiczny dokonuje nabycia w ramach wykonywania swojego zadania w interesie ogólnym, na ogół spodziewamy się, że ograniczy wydatki do minimum, organizując przetarg, a co najmniej skonsultuje z kilkoma usługodawcami i porówna ich oferty. Ma to również zastosowanie do dóbr lub usług o charakterze bardzo odmiennym, dla których nie ma oczywistych rynkowych cen odniesienia, jak to jest ewidentnie w przypadku usług marketingowych. W analizowanym przypadku natomiast umowy o świadczenie usług marketingowych nie są zawarte wskutek przetargu. Na przetarg na projekt ogłoszony przez CCIPB nie odpowiedziało żadne przedsiębiorstwo lotnicze gotowe zaoferować połączenia z portem lotniczym w Pau na zakładanych warunkach⁽⁵⁶⁾. Ustalenie to potwierdza nieadekwatność drugiego podejścia.
- (328) Tę nieadekwatność zdają się również potwierdzać uwagi przedstawione przez CCIPB na temat decyzji o rozszerzeniu postępowania. Jest bowiem wart uwagi fakt, że porównując swoje zachowanie do innych przedsiębiorstw prywatnych, aby ustalić, czy było spełnione kryterium prywatnego inwestora, CCIPB porównała się głównie do podmiotów zarządzających portami lotniczymi. Odniosła się do różnych dużych brytyjskich prywatnych portów lotniczych, jednego włoskiego portu lotniczego i sześciu francuskich portów lotniczych. Podejście to potwierdza wniosek, że CCIPB zawarła umowy o świadczenie usług marketingowych przede wszystkim jako organ zarządzający portem lotniczym, a nie jako podmiot publiczny działający w ramach swojego zadania lokalnego rozwoju gospodarczego.
- (329) Ponadto Francja podała, że promocja turystyczna Béarn należy do zadań departamentalnej komisji turystyki Béarn Pays Basque i że – ogólnie – izby handlowo-przemysłowe realizują „szczegółowe działania promocji turystycznej poprzez udział w różnych regionalnych i departamentalnych strukturach działających w tym zakresie, w szczególności poprzez regionalne i departamentalne komisje turystyki”. Tymczasem umowy o świadczenie usług marketingowych, których celem, zdaniem CCIPB, jest w szczególności promocja atrakcji turystycznych i handlowych Pau i jego regionu, zostały zawarte bezpośrednio przez CCIPB bez udziału lokalnych struktur odpowiedzialnych za promocję turystyki. Stanowi to dodatkowy element potwierdzający, że CCIPB zawarła umowy o świadczenie usług marketingowych przede wszystkim jako organ zarządzający portem lotniczym.

⁽⁵⁵⁾ Twierdzenie to potwierdza ponadto, że w rzeczywistości CCIPB nabyła przedmiotowe usługi marketingowe w pierwszej kolejności jako organ zarządzający portem lotniczym, a nie jako podmiot publiczny odpowiedzialny za regionalny rozwój gospodarczy.

⁽⁵⁶⁾ Zob. motyw 132.

- (330) W celu przeprowadzenia testu prywatnego inwestora należy przyjąć zatem pierwsze podejście, przedstawione w motywie 315, które polega na porównaniu zachowania CCIPB z hipotetycznym inwestorem prywatnym kierującym się osiągnięciem rentowności, który w miejsce CCIPB zarządzałby portem lotniczym w Pau.
- (331) Wniosek ten wyprowadzony dla umów zawartych z Ryanair i AMS dotyczy również, z tych samych powodów, umowy zawartej z Transavią, tym bardziej że w przypadku Transavii ta sama umowa dotyczy usług portu lotniczego i usług marketingowych.

Korzyści, jakich inwestor prywatny mógłby się spodziewać z zawarcia umów o świadczenie usług marketingowych, i cena, jaką byłby gotowy zapłacić za te usługi

- (332) Z powyższego wynika, że aby przeprowadzić test prywatnego inwestora w odniesieniu do przedmiotowych umów o świadczenie usług marketingowych, umowy te muszą być przeanalizowane łącznie z odpowiadającymi im umowami o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ stanowią z nimi jedną i tę samą transakcję⁽⁵⁷⁾, oraz że zachowanie CCIPB musi być przeanalizowane przez porównanie z zachowaniem hipotetycznego prywatnego inwestora, który w miejsce CCIPB zarządzałby portem lotniczym w Pau.
- (333) Analizując każdą w ten sposób określoną transakcję, należy ustalić korzyści z usług marketingowych, jakich odniesienia spodziewałby się ten hipotetyczny inwestor prywatny, kierujący się osiągnięciem rentowności. W tym zakresie nie należy brać pod uwagę ogólnego wpływu, jako takiego, takich usług na turystykę i działalność gospodarczą regionu. Liczą się wyłącznie skutki tych usług dla rentowności portu lotniczego, ponieważ tylko one zostałyby wzięte pod uwagę przez hipotetycznego prywatnego inwestora rozważanego w tej analizie.
- (334) Charakter usług marketingowych wpływa na częstotliwość korzystania z połączeń lotniczych, stanowiących przedmiot umów o świadczenie usług marketingowych i odpowiadających im umów o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ celem usług marketingowych jest promowanie tych połączeń. Nawet jeśli wpływ ten przynosi zyski przede wszystkim przedsiębiorstwu lotniczemu, to przynosi też korzyści organowi zarządzającemu portem lotniczym. Dla organu zarządzającego portem lotniczym większa liczba pasażerów może bowiem przełożyć się na zwiększenie przychodów pochodzących z niektórych opłat lotniczych, ze świadczenia usług obsługi naziemnej oraz przychodów pozalotniczych, pochodzących z działalności parkingu, punktów gastronomicznych, innych punktów handlowych itd.
- (335) Nie można zatem zaprzeczyć, że inwestor prywatny, zarządzający portem lotniczym w Pau w miejsce CCIPB, wziąłby pod uwagę ten pozytywny wpływ w momencie rozpatrywania zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych i odpowiadającej jej umowy o świadczenie usług portu lotniczego. Postąpiłby tak, oceniając wpływ przedmiotowych połączeń lotniczych na przyszłe koszty i przychody oraz przewidując w tym kontekście liczbę pasażerów korzystających z tych połączeń, która odzwierciedlałaby pozytywny wpływ tych usług marketingowych. Rozważyłby ten wpływ w całym okresie realizowania przedmiotowych połączeń zgodnie z tym, co przewiduje umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowa o świadczenie usług marketingowych.
- (336) W trakcie postępowania Komisja zgodziła się w tej kwestii, ponieważ kiedy zwróciła się do Francji o odtworzenie prognoz przychodów i kosztów, jakie inwestor prywatny opracowałby przed zawarciem umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego, zaproponowała uwzględnienie wpływu umów o świadczenie usług marketingowych na spodziewane natężenie ruchu. Jest bowiem możliwe, że kiedy organ zarządzający portem lotniczym zawiera umowę przewidującą efektywne działania promujące niektóre połączenia lotnicze, przewiduje stosunkowo wysoki wskaźnik wykorzystania miejsc (lub współczynnik obciążenia)⁽⁵⁸⁾ dla przedmiotowych połączeń lotniczych i uwzględnia go przy ocenie przyszłych przychodów. W tej kwestii Komisja odnotowuje opinię Ryanair, że umowy o świadczenie usług marketingowych nie oznaczają wyłącznie kosztu dla organu zarządzającego portem lotniczym, ale również możliwe korzyści.
- (337) Należy ustalić, czy w przypadku hipotetycznego prywatnego inwestora zarządzającego portem lotniczym w Pau na miejscu CCIPB można w rozsądny sposób spodziewać się i wyliczyć inne zyski niż te, które wynikają z pozytywnego wpływu na częstotliwość korzystania z połączeń lotniczych, stanowiących przedmiot umowy o świadczenie usług marketingowych, w okresie realizowania tych połączeń, zgodnie z tym, jak przewidziano w umowie o świadczenie usług marketingowych lub umowie o świadczenie usług portu lotniczego.

⁽⁵⁷⁾ Dana umowa o świadczenie usług marketingowych musi być analizowana łącznie z odpowiadającą jej umową o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ razem z nią stanowi jedną i tę samą transakcję. Jest natomiast tyle odrębnych transakcji, ile „par” umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego.

⁽⁵⁸⁾ Wskaźnik wykorzystania miejsc lub współczynnik obciążenia oznacza proporcję zajmowanych miejsc w maszynach stosowanych do realizacji danego połączenia lotniczego.

- (338) Niektóre zainteresowane strony, w szczególności Ryanair w swoim badaniu z dnia 17 stycznia 2014 r., popierają tę tezę. Badanie z dnia 17 stycznia 2014 r. opiera się na założeniu, że charakter usług marketingowych nabywanych przez organ zarządzający portem lotniczym, taki jak CCIPB, umożliwia wzmocnienie wizerunku marki portu lotniczego, a w konsekwencji trwale zwiększa liczbę pasażerów korzystających z tego portu lotniczego, nie tylko w zakresie samych połączeń lotniczych stanowiących przedmiot umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego w okresie realizacji tych połączeń określonym w umowach. W szczególności z badania tego wynika, że zdaniem Ryanair charakter usług marketingowych w sposób trwały wpływa pozytywnie na częstotliwość korzystania z portu lotniczego, również po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług marketingowych.
- (339) W tym zakresie należy najpierw zauważyć, że z żadnego elementu znajdującego się w aktach sprawy nie wynika, że w momencie zawierania umów o świadczenie usług marketingowych objętych formalnym postępowaniem wyjaśniającym CCIPB przewidywała i z góry obliczyła ewentualne pozytywne skutki umów o świadczenie usług marketingowych, wykraczające poza same połączenia lotnicze, stanowiące przedmiot tych umów lub, z punktu widzenia czasowego, wykraczające poza przewidywany okres realizacji przedmiotowych połączeń. Ponadto ani Francja, ani CCIPB nie zaproponowały metody, która umożliwiłaby ocenę ewentualnej wartości, jaką hipotetyczny organ zarządzający portem lotniczym w Pau na miejscu CCIPB przypisałby tym pozytywnym skutkom w momencie oceniania celowości zawarcia umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego.
- (340) Jak wcześniej podano, usługi marketingowe nabyte od AMS skierowane są do osób, które odwiedzają stronę internetową Ryanair, a w szczególności podstronę poświęconą Pau na tej stronie lub podstronę angielską tej strony (w przypadku umów o świadczenie usług marketingowych dotyczących połączeń Pau–Londyn i Pau–Bristol), lub podstronę belgijską i niderlandzką (w przypadku umów o dotyczących połączeń Pau–Charleroi), lub podstronę francuską (w przypadku umów o dotyczących połączeń Pau–Beauvais). W przypadku Transavii przewidziano, że wszystkie usługi marketingowe na stronie www.transavia.com dotyczą podstrony związanej z kierunkiem Pau. Przedmiotowe usługi marketingowe skierowane były zatem głównie do osób skłonnych skorzystać z połączeń lotniczych, o których mowa w umowie o świadczenie usług marketingowych. Ich pozytywny wpływ na częstotliwość korzystania z innych połączeń do Pau zdaje się być dużo bardziej hipotetyczny, a w każdym razie zbyt niepewny, aby racjonalny inwestor prywatny mógł brać go pod uwagę w sposób policzalny, oceniając swoją korzyść z zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych.
- (341) Ponadto trwałość tego wpływu również wydaje się bardzo niepewna. Nie jest wykluczone, że promocja Pau i jego regionu na stronie internetowej Ryanair mogła zachęcić osoby odwiedzające tę stronę do kupowania biletów na przeloty Ryanair do Pau w momencie, gdy miały dostęp do tej reklamy, lub krótko potem. Jest natomiast mało prawdopodobne, że osoby te pamiętały przez dłuższy czas reklamę wyświetlaną, gdy odwiedzały one stronę internetową Ryanair, i że wpłynęła ona na zakup biletów lotniczych przez te osoby po upływie kilku tygodni. Kampania reklamowa może mieć trwały wpływ, gdy działania promocyjne są realizowane za pomocą jednego lub kilku nośników reklamowych, z którymi konsumenci często się spotykają przez określony czas. Na przykład kampania reklamowa w ogólnotematycznych kanałach telewizyjnych i stacjach radiowych, grupa stron internetowych lub tablic reklamowych rozmieszczonych na zewnątrz lub w miejscach publicznych może wywołać taki trwały efekt, jeśli konsumenci spotykają się z tymi nośnikami w sposób bierny i wielokrotny. Działanie promocyjne ograniczone do niektórych stron tylko na stronie internetowej Ryanair raczej nie przynosi efektów trwających długo po upływie okresu działań promocyjnych.
- (342) Jest bowiem bardzo prawdopodobne, że w przypadku większości osób odwiedzanie strony internetowej Ryanair nie jest na tyle częste, aby spowodować trwałe zapamiętanie promocji jakiegoś regionu na tej stronie. Dużym poparciem dla tego spostrzeżenia są również dwa następujące elementy. Po pierwsze, zgodnie z warunkami różnych umów o świadczenie usług marketingowych promocja regionu Pau na stronie głównej strony internetowej Ryanair ograniczała się tylko do umieszczenia odnośnika do strony wskazanej przez CCIPB w ograniczonych, a wręcz bardzo krótkich okresach (42 dni w roku przez pięć lat zgodnie z umową z 2005 r., pełny rok zgodnie z umową z 2007 r., 8 dni zgodnie z umową z 2008 r., 9 dni zgodnie z umową z 2009 r., 45 dni na stronie angielskiej, 25 dni na stronie belgijskiej i niderlandzkiej i 25 dni na stronie francuskiej zgodnie z umową z 2010 r.). Zarówno charakter tych działań promocyjnych (umieszczenie zwykłego odnośnika o ograniczonej wartości promocyjnej), jak i krótki okres ich prowadzenia powodują zdecydowanie ograniczone w czasie skutki tych działań po ich zakończeniu, tym bardziej że działania te ograniczały się tylko do strony internetowej Ryanair i nie były przekazywane na innych nośnikach. Po drugie, inne działania marketingowe przewidziane w umowach zawartych z AMS dotyczyły wyłącznie podstron dotyczących kierunku Pau na stronie internetowej Ryanair. Jest bardzo prawdopodobne, że większość osób nie odwiedza często tej strony, a jeśli ją odwiedza, to będąc już potencjalnie zainteresowana tym kierunkiem.
- (343) Powyższe ustalenia mają również zastosowanie do umowy z 2006 r. zawartej z Transavią. Usługi marketingowe przewidziane w tej umowie polegały bowiem na umieszczaniu komunikatów i odnośników na podstronie związanej z kierunkiem Pau na stronie internetowej Transavii oraz na wysyłaniu pocztą elektroniczną ofert przedstawiających atrakcje kierunku Pau, kierowanych regularnie do abonentów elektronicznego czasopisma „transavia.com”.

- (344) Nawet jeśli usługi marketingowe mogły zwiększyć częstotliwość korzystania z połączeń lotniczych stanowiących przedmiot umów o świadczenie usług marketingowych w okresie wykonywania tych usług, to bardzo prawdopodobne jest, że wpływu tego nie było lub był on nieistotny poza tym okresem lub w odniesieniu do innych połączeń.
- (345) Z badań Ryanair z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r. wynika, że zyski z umów o świadczenie usług marketingowych wykraczające poza połączenia lotnicze określone w tych umowach lub poza okres realizacji tych połączeń zgodnie z tym, co przewidziano w umowach o świadczenie usług marketingowych i usług portu lotniczego, są niebywale niepewne i nie mogą być określone ilościowo w sposób na tyle wiarygodny, by racjonalny inwestor prywatny mógł uznać go za wystarczający.
- (346) Na przykład zgodnie z badaniem z dnia 17 stycznia 2014 r.⁽⁵⁹⁾ „[...] przyszłe zyski przyrostowe po planowanym wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego są z natury niepewne”⁽⁶⁰⁾. Ponadto badanie to proponuje dwie metody oceny *ex ante* pozytywnych skutków umów o świadczenie usług marketingowych, tj. podejście „oparte na przepływach pieniężnych” i podejście „kapitałowe”.
- (347) Podejście „oparte na przepływach pieniężnych” polega na oszacowaniu zysków z umów o świadczenie usług marketingowych i z umów o świadczenie usług portu lotniczego w postaci przyszłych przychodów wygenerowanych dla organu zarządzającego portem lotniczym przez usługi marketingowe i umowę o świadczenie usług portu lotniczego po odliczeniu odpowiednich kosztów. Podejście „kapitałowe” polega na uznaniu poprawy wizerunku marki portu lotniczego dzięki usługom marketingowym za aktywa niematerialne, nabyte po cenie określonej w umowie o świadczenie usług marketingowych.
- (348) W badaniu podkreśla się jednak, że podejście „kapitałowe” przysparza wielu trudności, a co za tym idzie – słabą wiarygodność wyników, jakie otrzymuje się tą metodą, i wskazuje się jako preferowane podejście „cash-flow”. W badaniu stwierdza się w szczególności: „Podejście »kapitałowe« powinno uwzględniać tylko tę część wydatków na marketing, którą można przypisać aktywom niematerialnym i prawnym portu lotniczego. Może być jednak trudne określenie, jaka część wydatków na marketing miała na celu wygenerowanie przyszłych dochodów dla portu lotniczego (tj. inwestycja w aktywa niematerialne i prawne portu lotniczego), a jaka przychodów bieżących dla portu lotniczego”⁽⁶¹⁾. Podkreśla się również, że „w celu zastosowania podejścia »kapitałowego« konieczne jest oszacowanie średniego okresu, przez jaki port lotniczy będzie w stanie utrzymać klienta dzięki kampanii marketingowej AMS. W praktyce bardzo trudne byłoby oszacowanie średniego okresu utrzymania klienta dzięki kampanii AMS ze względu na brak wystarczających danych”⁽⁶²⁾.
- (349) W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. zaproponowano natomiast praktyczne zastosowanie podejścia „opartego na przepływach pieniężnych”. Zgodnie z tym podejściem zyski z umów o świadczenie usług marketingowych i z umów o świadczenie usług portu lotniczego osiągnięte po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług marketingowych przyjmują formę „wartości końcowej” obliczonej na dzień wygaśnięcia umowy. Ta wartość końcowa obliczana jest na podstawie spodziewanych zysków przyrostowych z umów o świadczenie usług portu lotniczego i z umów o świadczenie usług marketingowych w ostatnim roku stosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego. Metoda polega bowiem na wyjściu od zysku przyrostowego spodziewanego w ostatnim roku wykonywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego i stworzeniu na jego podstawie prognoz na przyszłość na okres równy okresowi obowiązywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego, przy jednoczesnym aktualizowaniu w zależności od stopy wzrostu dla rynku transportu lotniczego w Europie i współczynnika prawdopodobieństwa, mającego odzwierciedlać zdolność umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych do generowania zysków dla portu lotniczego po upływie okresu obowiązywania tych umów⁽⁶³⁾. W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. stwierdza się, że ta zdolność do wygenerowania trwałych zysków wynika z szeregu czynników „[...] obejmujących lepszą renomę i silniejszą markę, a także zewnętrzne czynniki sieciowe i powracający pasażerowie”⁽⁶⁴⁾, nie podając więcej szczegółów w tym zakresie. Ponadto metoda ta uwzględnia stopę dyskontową odzwierciedlającą koszt kapitału.

⁽⁵⁹⁾ Zob. sekcja 6.2.2.7.

⁽⁶⁰⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „[...] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain”.

⁽⁶¹⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the air port”.

⁽⁶²⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data”.

⁽⁶³⁾ Zob. motywy 356 i 357.

⁽⁶⁴⁾ Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „[...] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger”.

- (350) Odnośnie do współczynnika prawdopodobieństwa w badaniu proponuje się wartość [...] %, ocenianą jako ostrożna. Niemniej w badaniu, mającym bardzo teoretyczny charakter, nie przedstawiono żadnego poważnego uzasadnienia na ten temat, ani ilościowego, ani jakościowego. Nie oparto się na jakimkolwiek fakcie charakterystycznym dla działalności Ryanair lub rynków transportu lotniczego lub usług portu lotniczego, aby poprzeć argumentami wskazaną wartość [...] %. Nie ustalono żadnego związku między tym wskaźnikiem a współczynnikami, które związane wymieniono (renoma, silna marka, zewnętrzne czynniki sieciowe i powracający pasażerowie), a które miałyby generować zyski z umów o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych po wygaśnięciu tych umów. Wreszcie w badaniu w żadnym stopniu nie oparto się na specyficznym zakresie usług marketingowych określonych w poszczególnych umowach z AMS, aby przeanalizować, w jakim stopniu usługi te mogą wpływać na wspomniane czynniki.
- (351) Ponadto nie wykazano, że po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych zyski, jakie umowy te wygenerowały dla organu zarządzającego portem lotniczym w ostatnim roku obowiązywania, mają taki charakter, że z jakimkolwiek prawdopodobieństwem będą nadal występowały w przyszłości. Badanie nie uzasadnia głębiej trafności zastosowania stopy wzrostu rynku transportu lotniczego w Europie dla oszacowania skutków umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych dla danego portu lotniczego.
- (352) Zatem ostrożny inwestor prywatny, oceniający swoją korzyść z zawarcia umowy, raczej nie wzięłby pod uwagę „wartości końcowej” obliczonej metodą zaproponowaną przez Ryanair.
- (353) Badanie z dnia 31 stycznia 2014 r. pokazuje zatem, że metoda oparta na „przepływach pieniężnych” może dać wyłącznie niepewne i mało wiarygodne wyniki, podobnie jak metoda „kapitałowa”.
- (354) Ponadto ani Francja, ani żadna zainteresowana strona nie przedstawiła takich elementów, które wskazywałyby, że metoda zaproponowana przez Ryanair w tym badaniu, lub jakakolwiek inna metoda, mająca na celu uwzględnienie w sposób policzalny zysków generowanych po wygaśnięciu umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych, byłaby rzeczywiście stosowana przez organy zarządzające regionalnymi portami lotniczymi porównywalnymi z portem lotniczym w Pau. Ponadto Francja nie skomentowała w żaden sposób badań z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r., a zatem nie potwierdziła sformułowanych w nich wniosków.
- (355) Dodatkowo, jak wcześniej wskazano, usługi marketingowe stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego są wyraźnie skierowane do osób zamierzających skorzystać z połączeń, o których mowa w umowach o świadczenie usług marketingowych. Jeśli połączenia te nie są wznowione po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego, mało prawdopodobne jest, że usługi marketingowe będą nadal przynosić pozytywne skutki dla częstotliwości korzystania z portu lotniczego po tym okresie. Tymczasem oszacowanie przez organ zarządzający portem lotniczym prawdopodobieństwa, że przedsiębiorstwo lotnicze będzie chciało dalej realizować połączenia po upływie okresu, przez jaki zobowiązało się do ich realizacji w umowie o świadczenie usług portu lotniczego, jest bardzo trudne. W szczególności tanie linie lotnicze pokazały, że bardzo dynamicznie zarządzają uruchamianiem i znoszeniem połączeń. Zawierając transakcję taką, jak transakcje analizowane w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego, racjonalny inwestor prywatny nie liczyłby zatem na wolę przedsiębiorstwa lotniczego kontynuowania odnośnych połączeń po wygaśnięciu umowy.
- (356) Ponadto, tytułem dopełnienia, należy stwierdzić, że wartość końcowa obliczona metodą zaproponowaną przez Ryanair w badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. jest dodatnia (a zatem ma pozytywny wpływ na prognozowaną rentowność umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych) tylko wówczas, gdy spodziewany zysk przyrostowy z tych umów w ostatnim roku stosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego jest dodatni. Metoda polega bowiem na wyjściu od zysku przyrostowego spodziewanego w ostatnim roku wykonywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego i stworzeniu na jego podstawie prognoz na przyszłość przy jednoczesnym zastosowaniu do niego dwóch współczynników. Pierwszy współczynnik to globalny wzrost europejskiego rynku transportu lotniczego, który odzwierciedla spodziewany wzrost natężenia ruchu. Drugi współczynnik to wartość [...] %, przedstawiająca schematycznie prawdopodobieństwo, że wykonanie umów, które wygasają, sprzyja zawarciu w przyszłości podobnych umów, pozwalających wygenerować podobne przepływy pieniężne. Jeżeli zatem przyszły zysk przyrostowy spodziewany w ostatnim roku wykonywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego jest ujemny, wartość końcowa również będzie ujemna (lub co najwyżej równa zero), co świadczyło będzie o tym, że zawarcie umów podobnych do tych, które wygasają, każdego roku pogarszało będzie rentowność portu lotniczego.
- (357) W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. rozpatrzono bardzo lakonicznie taki przypadek, ograniczając się do stwierdzenia w przypisie dolnym, bez dodatkowych komentarzy lub wyjaśnień, że: „[...] nie można wyliczyć żadnej wartości końcowej, jeśli zyski przyrostowe netto z kwot zapłaconych AMS są ujemne w ostatnim roku analizowanego okresu”⁽⁶⁵⁾. Tymczasem, jak zostanie wykazane w dalszej części, wszystkie umowy stanowiące przedmiot niniejszej sprawy powodują, że bieżąca wartość netto prognozowanych przepływów przyrostowych jest ujemna w każdym roku, a nie tylko ogółem. Stąd w przypadku tych umów „wartość końcowa” obliczona metodą

⁽⁶⁵⁾ Badanie z dnia 31 stycznia 2014 r., przypis 17, wolne tłumaczenie tekstu sporządzonego w języku angielskim: „[...] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration”.

zapropnowaną przez Ryanair byłaby zerowa czy wręcz ujemna. Uwzględnienie tej wartości końcowej nie podważałoby zatem wniosku, że poszczególne umowy przynoszą korzyść ekonomiczną.

- (358) Podsumowując, z powyższego wynika, że tylko konkretny zysk, jakiego racjonalny inwestor prywatny spodziewałby się z umów o świadczenie usług marketingowych i jaki uwzględniłby w sposób policzalny, oceniając swoją korzyść z zawarcia takiej umowy, połączonej z umową o świadczenie usług portu lotniczego, stanowiłyby możliwy pozytywny wpływ usług marketingowych na liczbę pasażerów korzystających z połączeń określonych w przedmiotowych umowach przez ustalony w umowach okres realizowania tych połączeń. Inne ewentualne korzyści zostałyby ocenione jako zbyt niepewne, aby mogły być uwzględnione w sposób policzalny i w rzeczywistości z żadnego elementu nie wynika, że zostały one uwzględnione przez CCIPB.

Trafność porównania warunków umów o świadczenie usług portu lotniczego stanowiących przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego z opłatami lotniczymi obowiązującymi w innych portach lotniczych

- (359) Zgodnie z nowymi wytycznymi, w myśl zasady prywatnego inwestora, udzielenie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego zasadniczo można wykluczyć, jeżeli:

- a) cena fakturowana za usługi portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej; lub
- b) można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, tj. opartej na informacjach dostępnych w momencie przyznawania środka i na prognozach przewidywalnych w danym momencie, że porozumienie między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego⁽⁶⁶⁾.

- (360) Ponadto zgodnie z nowymi wytycznymi, „oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uwzględni też, w jakim stopniu badane porozumienia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej”⁽⁶⁷⁾.

- (361) Niemniej w przypadku pierwszego podejścia (porównanie z „ceną rynkową”) Komisja ma poważne wątpliwości co do istnienia obecnie możliwości wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Komisja uznaje przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej za najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi⁽⁶⁸⁾.

- (362) W tym zakresie należy zauważyć, że ogólnie przeprowadzenie testu prywatnego inwestora przez odniesienie do średniej ceny stwierdzonej na innych podobnych rynkach może okazać się rozstrzygające, jeżeli cena rynkowa może być racjonalnie ustalona lub wyliczona na podstawie innych wskaźników rynkowych. Niemniej metoda ta nie może być tak samo właściwa w przypadku usług portu lotniczego. Struktura przychodów i kosztów różni się w zależności od portu lotniczego. Zależy ona od poziomu rozwoju portu lotniczego, liczby użytkowników go przewoźników lotniczych, dostępnej przepustowości pod względem natężenia ruchu pasażerskiego, stanu infrastruktury, przepisów prawa, które mogą różnić się w zależności od państwa członkowskiego, oraz wcześniejszych długów i zobowiązań⁽⁶⁹⁾.

- (363) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego komplikuje wszelką analizę ściśle porównawczą. Jak pokazuje to analizowany przykład, praktyki handlowe między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi niekoniecznie opierają się na publicznym cenniku za poszczególne usługi. Te stosunki handlowe są w rzeczywistości bardzo zróżnicowane. Obejmują podział ryzyka w zakresie częstotliwości korzystania oraz związanej z nią odpowiedzialności handlowej i finansowej, uogólnienie mechanizmów zachęty (na przykład w formie rabatu związanego z liczbą połączeń lub przewożonych pasażerów) oraz zmiany w podziale ryzyka w okresie obowiązywania umów. W konsekwencji transakcje są mało porównywalne między sobą na podstawie ceny za rotację lub pasażera.

- (364) W badaniu z dnia 9 kwietnia 2013 r. Ryanair utrzymuje zasadniczo tezę, że możliwe jest przeprowadzenie testu inwestora prywatnego, opierając się na porównaniu z praktykami handlowymi innych europejskich portów lotniczych.

⁽⁶⁶⁾ Nowe wytyczne, pkt 53.

⁽⁶⁷⁾ Nowe wytyczne, pkt 66.

⁽⁶⁸⁾ Nowe wytyczne, pkt 59 i 61.

⁽⁶⁹⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 – Słowacja – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24), motywy 88 i 89.

- (365) Należy przede wszystkim zauważyć, że w trakcie postępowania ani Francja, ani jakkolwiek inna zainteresowana strona nie zaproponowała Komisji możliwej do wykorzystania w niniejszej sprawie próby porównawczej portów lotniczych, które byłyby wystarczająco porównywalne z portem lotniczym w Pau pod względem wielkości ruchu, rodzaju ruchu, rodzaju i poziomu świadczonych usług portu lotniczego, odległości portu lotniczego od dużego miasta, liczby mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego, sytuacji gospodarczej pobliskich obszarów i istnienia innych obszarów geograficznych, z których można przyciągnąć pasażerów⁽⁷⁰⁾.
- (366) Nawet jeśli taka próba portów lotniczych byłaby dostępna, to w analizowanym przypadku metoda porównawcza byłaby w każdym razie niewykonalna. Jak bowiem wykazano wcześniej, transakcje, które mają być analizowane, to złożone całości składające się z umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych (czasem połączone w jeden instrument prawny). Transakcje te obejmują kilka „cen”, tj. różne opłaty lotniskowe, cenę za usługi obsługi naziemnej i cenę za usługi marketingowe, z których niektóre zależą od liczby pasażerów, inne od liczby ruchów statków powietrznych, a inne są kwotami stałymi. Każda z tych transakcji powoduje zatem złożoną całość przepływów pieniężnych między organem zarządzającym portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym i jego spółkami zależnymi, składające się z przychodów pochodzących z opłat lotniskowych, przychodów związanych z usługami obsługi naziemnej i przychodów związanych z usługami marketingowymi.
- (367) Stąd porównanie samych opłat lotniskowych pobieranych przez CCIPB od odnośnych przedsiębiorstw lotniczych z opłatami lotniskowymi pobieranymi przez porównywalne porty lotnicze nie dostarczy żadnej wskazówki użytecznej dla testu prywatnego inwestora. W celu zastosowania wiarygodnej metody porównawczej do transakcji stanowiących przedmiot niniejszej oceny trzeba by co najmniej znaleźć w portach lotniczych z próbki porównawczej grupę porównywalnych transakcji, obejmujących w szczególności równoważne usługi marketingowe i równoważne usługi obsługi naziemnej. Poszukiwanie takiej próbki porównywalnych transakcji okazałoby się niemożliwe, ponieważ tak bardzo są złożone i specyficzne transakcje stanowiące przedmiot niniejszej oceny, tym bardziej że ceny usług obsługi naziemnej i usług marketingowych są rzadko podawane do publicznej informacji i byłyby trudno dostępne, jeśli miałyby stanowić podstawę porównania.
- (368) Wreszcie, zakładając, że w oparciu o wiarygodną analizę porównawczą możliwe byłoby ustalenie, że analizowane „ceny” w poszczególnych transakcjach stanowiących przedmiot niniejszego badania są równe lub wyższe niż „ceny rynkowe” ustalone za pomocą próbki porównywalnych transakcji, Komisja nie mogłaby stąd wywnioskować, że transakcje te są zgodne z ceną rynkową, jeśli okaże się, że w momencie ich zawierania organ zarządzający portem lotniczym mógł spodziewać się, że pociągną za sobą koszty przyrostowe przewyższające przychody przyrostowe. Prywatny inwestor nie ma bowiem żadnego interesu w oferowaniu dóbr lub usług po „cenie rynkowej”, jeśli takie zachowanie prowadzi do straty przyrostowej.
- (369) Komisja uważa za stosowne przypomnieć w kontekście niniejszej analizy, że w związku z przyjęciem nowych wytycznych zarówno Francja, jak i zainteresowane strony zostały wezwane do przedstawienia swoich uwag odnośnie do zastosowania przepisów tych wytycznych do niniejszej sprawy (zob. motywy 22 i 23). W analizowanym przypadku ani Francja, ani zainteresowane strony nie zakwestionowały zasadniczo podejścia Komisji, zgodnie z którym – ponieważ nie jest możliwe wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze dla przedsiębiorstw lotniczych – najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez te dwie strony jest przeprowadzana *ex ante* analiza ich rentowności przyrostowej.
- (370) W świetle powyższego Komisja uważa, że do niniejszego przypadku powinno się zastosować ogólnie zalecane w nowych wytycznych podejście dla przeprowadzenia testu prywatnego inwestora do stosunków między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, tj. analizę *ex ante* rentowności przyrostowej.
- (371) Podejście to uzasadnione jest tym, że organ zarządzający portem lotniczym może mieć obiektywny interes w zawarciu transakcji z przedsiębiorstwem lotniczym, jeżeli może w rozsądny sposób spodziewać się, że ta transakcja zwiększy jego zyski (lub zmniejszy straty) w porównaniu z sytuacją alternatywną, w której transakcja taka nie zostałaby zawarta⁽⁷¹⁾, a to niezależnie od wszelkich porównań z warunkami oferowanymi przedsiębiorstwom lotniczym przez inne organy zarządzające portami lotniczymi lub też z warunkami oferowanymi przez ten sam organ zarządzający innym przedsiębiorstwem lotniczym.
- (372) W odniesieniu do ostatniego punktu Komisja stwierdziła w nowych wytycznych, że „różnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową, o ile jest zgodne ze wszystkimi odpowiednimi przepisami dotyczącymi konkurencji oraz ze wszystkimi odpowiednimi przepisami sektorowymi. Takie różnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora”⁽⁷²⁾ (przypisy pominięto). W tym zakresie należy stwierdzić, że uwagi niektórych zainteresowanych stron,

⁽⁷⁰⁾ Nowe wytyczne, pkt 60.

⁽⁷¹⁾ Innymi słowy, jeżeli spodziewana rentowność przyrostowa tej transakcji jest dodatnia.

⁽⁷²⁾ Nowe wytyczne, pkt 62.

które zasadniczo zarzucają CCIPB, że nie stosowała swojego systemu opłat w sposób jednorodny dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, nie są trafne w odniesieniu do testu prywatnego inwestora. Na przykład nietrafny jest komentarz Air France streszczony w motywie 169, że CCIPB powinna była obciążać Ryanair „opłatą za oświetlenie” w niektórych okolicznościach. Bowiemy fakt, że organ zarządzający portem lotniczym negocjuje z przedsiębiorstwem lotniczym warunki, które odbiegają od jego ogólnego systemu opłat, tj. negocjuje siatkę taryfową inną niż w tym ogólnym systemie, niekoniecznie oznacza, że przysparza temu przedsiębiorstwu korzyść ekonomiczną.

Łączna ocena zachowania organu zarządzającego portem lotniczym i CCIPB jako całości

- (373) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja oceniła wstępnie, że zachowanie CCIPB jako całości powinno być oceniane łącznie z jej zachowaniem jako organu zarządzającego portem lotniczym i, w stosownych przypadkach, z zachowaniem państwa lub innych organów władzy publicznej, które kontrolują organ zarządzający portem lotniczym lub ingerują w jego finansowanie.
- (374) Francja oświadczyła, że zgadza się z łączną oceną zachowania służby odpowiedzialnej za zarządzanie portem lotniczym, CCIPB jako całości i innych organów władzy publicznej.
- (375) Przeprowadzając test prywatnego inwestora, należy bowiem uwzględnić zachowanie CCIPB jako całości, a nie tylko jej służby odpowiedzialnej za zarządzanie portem lotniczym. Służba odpowiedzialna za zarządzanie portem lotniczym, stanowiąca część CCIPB, nie ma bowiem osobowości prawnej odrębnej od osobowości CCIPB. Z drugiej strony, o ile umowy o świadczenie usług portu lotniczego zostały zawarte z portem lotniczym, który jest beneficjentem opłat lotniskowych opłacanych przez Ryanair i inne przedsiębiorstwa lotnicze, to koszty umów o świadczenie usług marketingowych są w większości wliczane do ogólnego budżetu CCIPB i niekoniecznie widać ich odzwierciedlenie w rachunku zysków i strat portu lotniczego. Francja podaje ponadto w tym względzie, że CCIPB bezpośrednio pokrywała te koszty⁽⁷³⁾.
- (376) Komisja uważa zatem, że w celu przeprowadzenia testu prywatnego inwestora zachowanie organu zarządzającego portem lotniczym i zachowanie CCIPB jako całości należy oceniać łącznie w ich stosunkach z przedsiębiorstwami lotniczymi i spółkami zależnymi.

Wnioski na temat szczegółowych zasad stosowania kryterium prywatnego inwestora

- (377) Z powyższego wynika, że aby zastosować kryterium prywatnego inwestora do przedmiotowych umów, Komisja musi przeanalizować każdą umowę o świadczenie usług marketingowych łącznie z odpowiadającą jej umową o świadczenie usług portu lotniczego oraz ustalić, czy hipotetyczny prywatny inwestor kierujący się osiągnięciem rentowności i zarządzający portem lotniczym w Pau na miejscu CCIPB zawarłby te transakcje. W tym celu należy ustalić taką rentowność przyrostową umów, jaką oszacowałby prywatny inwestor w momencie zawierania umów, oceniając dla całego okresu obowiązywania umów następujące elementy:
- przyszłe przyrostowe natężenie ruchu spodziewane z tytułu wdrożenia tych umów z ewentualnym uwzględnieniem wpływu usług marketingowych na wskaźnik wykorzystania miejsc dla połączeń określonych w umowach,
 - przyszłe przychody przyrostowe spodziewane z tytułu wdrożenia tych umów, w tym przychody pochodzące z opłat lotniczych i usług obsługi naziemnej wygenerowane dzięki połączeniom określonym w tych umowach, a także przychody pozalotnicze pochodzące z dodatkowego ruchu wynikającego z wdrożenia tych umów,
 - przyszłe koszty przyrostowe spodziewane z tytułu wdrożenia tych umów, w tym koszty eksploatacyjne i ewentualne koszty inwestycyjne przyrostowe wynikające z połączeń określonych w tych umowach, a także koszty usług marketingowych.
- (378) Z tych wyliczeń muszą wynikać przyszłe przepływy roczne odpowiadające różnicy między przychodami a kosztami przyrostowymi, które w razie potrzeby należy zaktualizować zgodnie ze wskaźnikiem odzwierciedlającym koszt kapitału dla organu zarządzającego portem lotniczym. Dodatnia bieżąca wartość netto wskazuje zasadniczo, że odnośne umowy nie przynoszą korzyści ekonomicznej, natomiast ujemna bieżąca wartość netto wskazuje na istnienie tej korzyści.

⁽⁷³⁾ Francja stwierdziła na ten temat, że: „CCIPB, której jednym z zadań jest rozwój gospodarczy regionu, pokrywała bezpośrednio ze swojego budżetu, a nie z budżetu portu lotniczego, warunki finansowe określone w umowie podpisanej dnia 30 czerwca 2005 r. z AMS dla połączenia Pau-Londyn”.

- (379) Należy zauważyć, że w takiej ocenie nietrafny jest argument CCIPB i Ryanair, że cena za usługi marketingowe nabyte przez CCIPB jest równa lub niższa od ceny, którą można uznać za „cenę rynkową” za takie usługi. Hipotetyczny inwestor prywatny kierujący się osiągnięciem rentowności nie byłby gotowy nabyć tych usług, nawet za cenę niższą lub równą „cenie rynkowej”, jeśli przewidywałby, że mimo pozytywnego wpływu tych usług na częstotliwość korzystania z odnośnych połączeń lotniczych koszty przyrostowe wygenerowane przez umowy przekroczyłyby bieżącą wartość netto przychodów przyrostowych. W takim przypadku bowiem „cena rynkowa” przekraczałaby cenę, jaką byłby gotowy zapłacić, i logiczna byłaby rezygnacja z przedmiotowych usług.
- (380) Z tych samych powodów fakt, że ceny ustalone za usługi portu lotniczego w umowie o świadczenie usług portu lotniczego mogą być wyższe lub równe cenom fakturowanym przez organy zarządzające portami lotniczymi, choćby mało porównywalne za porównywalne usługi, byłby bez znaczenia w ramach niniejszej analizy, ponieważ nie można by się spodziewać, że ceny te wygenerują przychody przyrostowe wystarczające do pokrycia bieżącej wartości kosztów przyrostowych.

Test prywatnego inwestora

- (381) Dla celów oceny przedmiotowych umów i uwzględniając poprzednie ustalenia, należy przypomnieć, że zarówno występowanie, jak i wielkość pomocy w tych umowach należy oceniać z uwzględnieniem sytuacji istniejącej w czasie ich zawierania⁽⁷⁴⁾, a dokładniej – z uwzględnieniem informacji dostępnych i prognoz przewidywalnych w danym momencie.
- (382) W piśmie z dnia 30 maja 2011 r. Francja poinformowała, że w momencie zawierania umów z 2005 r. z Ryanair i AMS nie istniało żadne badanie rynku ani biznesplan, który oceniałby i popierał z ekonomicznego punktu widzenia zobowiązania podjęte przez port lotniczy względem Ryanair.
- (383) Z elementów dostarczonych przez Francję wynika również, że CCIPB nie wykonała żadnego badania rynku, biznesplanu czy liczbowej oceny rentowności przed zawarciem innych umów stanowiących przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, z wyjątkiem umowy z 2006 r. z Transavią, dla której biznesplan sporządzono w grudniu 2005 r. (zwany dalej „biznesplanem Transavia”).
- (384) Z wyjątkiem biznesplanu Transavia jedyną liczbową oceną ekonomiczną dostarczoną przez Francję jest badanie wpływu przeprowadzone dla okresu 2003–2004, w którym ocenia się, że wartość wpływu pasażerów Ryanair na region wyniosła 8–10 mln EUR. Ankieta przeprowadzona wśród pasażerów korzystających z portu lotniczego w styczniu 2011 r., o której również poinformowała Francja, potwierdza te wyniki i ocenia średnie wydatki pasażerów lotu Ryanair do Pau na kwotę 339 EUR. Niemniej badania te nie są właściwe dla celów przeprowadzenia testu inwestora prywatnego. Dotyczą one bowiem wpływu działalności Ryanair ogólnie na strukturę gospodarczą regionu, a nie na samą tylko rentowność portu lotniczego. Tymczasem zgodnie z utrwalonym orzecznictwem względy rozwoju regionalnego nie mogą być brane pod uwagę dla przeprowadzenia testu prywatnego inwestora⁽⁷⁵⁾.
- (385) Zdaniem Ryanair brak biznesplanu w momencie zawierania umów stanowiących przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego nie może być wykorzystany jako dowód na niespełnienie kryterium prywatnego inwestora.
- (386) Komisja uważa, że brak biznesplanu stanowi poważną przesłankę przemawiającą za wnioskiem, że umowy zawarte z Ryanair i AMS nie spełniają kryterium prywatnego inwestora, tym bardziej że w odniesieniu do tych umów ani Francja, ani CCIPB nie były w stanie dostarczyć jakiegokolwiek liczbowej analizy rentowności, choćby niepełnej, przeprowadzonej przed zawarciem tych umów.
- (387) Ogólnie Francja nie dostarczyła żadnego elementu wskazującego, że w momencie zawierania umów z Ryanair i AMS organ zarządzający portem lotniczym przeprowadził analizę ryzyka z punktu widzenia korzyści, jakie umowy te mogły przynieść. Wręcz przeciwnie – zdaniem Francji CCIPB kierowała się celem rozwoju regionalnego. Ten element jest dodatkową wskazówką, sugerującą, że umowy z Ryanair i AMS nie spełniają kryterium inwestora prywatnego.

⁽⁷⁴⁾ Zob. np. wyrok z dnia 19 października 2005 r. w sprawie T-318/00 Freistaat Thüringen przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2005, s. II-4179, pkt 125 oraz wyrok w sprawie C-124/10 P EDF przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 85, 104 i 105.

⁽⁷⁵⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 21 stycznia 1999 r. w sprawach połączonych T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. II-17, pkt 120.

- (388) Jak zostanie wyjaśnione w dalszej części, wskazówki te potwierdza dokonana przez Komisję ocena analizy rentowności, jaką przeprowadziłby hipotetyczny inwestor prywatny.
- (389) W toku postępowania Komisja wezwała Francję do odtworzenia liczbowej analizy rentowności, jaką prywatny inwestor przeprowadziłby przed zawarciem umów z Ryanair i AMS, opierając się na obiektywnych informacjach znanych CCIPB w momencie zawierania umów i na przewidywalnych prognozach.
- (390) W odpowiedzi na to wezwanie Francja przedstawiła odtworzenie prognozowanych przyrostowych kosztów i przychodów związanych z każdą umową zawartą z Ryanair i AMS. Analiza ta opiera się w dużej mierze na danych zaobserwowanych *ex post*, tj. po zawarciu umów. Metoda przyjęta przez Francję polegała na obliczeniu średnich jednostkowych kosztów i przychodów na pasażera, przyjmując za punkt wyjścia koszty eksploatacji, przychody i natężenie ruchu odnotowane w latach 2003–2011. W analizie każdej umowy Francja zastosowała te dane, mnożąc je przez przyrostowe prognozowane natężenie ruchu dla każdej umowy, tj. natężenie ruchu wygenerowane przez daną umowę, jakiego można się było spodziewać w momencie zawierania umowy. Ponieważ analiza ta w dużej mierze opiera się na danych kosztowych i przychodowych stwierdzonych po zawarciu poszczególnych umów, a niekoniecznie na danych przewidywalnych w momencie zawierania umowy, metoda ta nie może odzwierciedlać oceny rentowności, jaką przeprowadziłby inwestor prywatny przed zawarciem umów.
- (391) Ponadto w zakresie przyrostowych kosztów eksploatacyjnych metoda przyjęta przez Francję polega na uwzględnieniu całkowitych kosztów jednostkowych, tj. wszystkich kosztów eksploatacyjnych portu lotniczego przypadających na pasażera, zamiast na kosztach przyrostowych, tj. kosztach przypadających na pasażera wygenerowanych konkretnie przez każdą umowę. Tymczasem koszty przyrostowe mogą być inne niż całkowite koszty jednostkowe i na ogół zdecydowanie niższe ze względu na znaczny udział kosztów stałych portu lotniczego. Wykorzystanie całkowitych kosztów jednostkowych stanowi zatem drugi słaby punkt metody zaproponowanej przez Francję. Dodatkowo prowadzi to do zdecydowanego pogorszenia rentowności niektórych umów, działając na niekorzyść zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych, które zawarły przedmiotowe umowy.
- (392) W związku z tym Komisja przeprowadziła swoją własną analizę, odtwarzając koszty i przychody przyrostowe dla poszczególnych umów, jakie prywatny inwestor oceniłby przed ich zawarciem, zgodnie z kryterium prywatnego inwestora. Przyjęte hipotezy i wyniki analizy przedstawiono w motywach od 393 do 440. W przypadku umowy z Transavia do przeprowadzenia oceny Komisja wykorzystała bezpośrednio biznesplan Transavia.

Ramy czasowe

- (393) Oceniając swoją korzyść z zawarcia umowy o świadczenie usług portu lotniczego lub umowy o świadczenie usług marketingowych, inwestor prywatny wybrałby jako ramy czasowe swojej oceny okres obowiązywania przedmiotowych umów. Innymi słowy ocenilby przyrostowe koszty i przychody w okresie stosowania umów.
- (394) Nie wydaje się uzasadnione uwzględnianie dłuższego okresu. W dacie zawarcia każdej z umów ostrożny inwestor prywatny nie liczyłby bowiem na przedłużenie umów po ich wygaśnięciu, na tych samych lub innych warunkach, tym bardziej że tanie linie lotnicze, takie jak Ryanair czy Transavia, były i są znane z tego, że w sposób dynamiczny wprowadzają zmiany w swojej działalności pod względem uruchamiania i znoszenia połączeń lub zwiększania czy zmniejszania częstotliwości lotów. Jakiegokolwiek przedłużenie umów było zatem perspektywą odległą i zbyt niepewną, aby prywatny inwestor mógł na niej oprzeć rozsądne decyzje gospodarcze.
- (395) Ponadto należy zauważyć, że dla niektórych umów data rzeczywistego rozpoczęcia działalności określonej w umowie nie jest tożsama z datą zawarcia umowy. W tym przypadku za punkt wyjścia przyjęto datę faktycznego rozpoczęcia działalności, a nie datę zawarcia umowy⁽⁷⁶⁾.
- (396) Należy również zauważyć, że w ramach przeprowadzania testu prywatnego inwestora fakt, że Ryanair nie realizował niektórych połączeń przez cały okres przewidziany w niektórych umowach, nie był uwzględniony, ponieważ element ten nie był znany ani możliwy do przewidzenia w momencie zawierania umów.
- (397) W dalszej części decyzji Komisja będzie analizowała umowy zawarte z Ryanair i AMS w zakresie natężenia ruchu, przychodów i kosztów przyrostowych w świetle przyjętych hipotez, a następnie kolejno przedstawi bilans analizy umów zawartych z Ryanair i AMS, a następnie analizę umowy zawartej z Transavia.

⁽⁷⁶⁾ Zob. tabela 6.

Przyrostowe natężenie ruchu i liczba prognozowanych rotacji (umowy z Ryanair i AMS)

- (398) Analiza przeprowadzona przez Komisję opiera się na przyrostowym natężeniu ruchu (innymi słowy na liczbie dodatkowych pasażerów), jakie prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w Pau w miejsce CCIPB mógł przewidzieć w momencie zawierania umów. W przypadku umowy z 2003 r. na przykład trzeba ustalić liczbę pasażerów korzystających z połączenia Pau–Londyn realizowanego przez Ryanair, jakiej w 2003 r. organ zarządzający portem lotniczym w Pau mógł się spodziewać przez cały okres wykonywania umowy.
- (399) Przyrostowe prognozowane natężenie ruchu ustalono na podstawie liczby połączeń i częstotliwości określonych w poszczególnych umowach o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych oraz liczby wynikających stąd rocznych rotacji.
- (400) Ponadto Komisja uwzględniła zdolność przewozową maszyn używanych przez Ryanair, tj. Boeing 737-800 skonfigurowany na 189 miejsc⁽⁷⁷⁾.
- (401) Komisja za punkt wyjścia przyjęła wskaźnik wypełnienia na poziomie 85 % na każdy lot. Jest to hipoteza korzystna dla Ryanair, ponieważ wskaźnik wypełnienia na poziomie 85 % stanowi wysoką wartość. Wskaźnik ten jest zresztą wyższy niż średnia dla lotów realizowanych przez Ryanair w jego sieci⁽⁷⁸⁾ i wyższy lub równy wskaźnikowi wypełnienia zakładanemu przez Francję dla poszczególnych umów przy odtwarzaniu analiz rentowności. Niemniej Komisja uważa, że można przyjąć tak wysoki wskaźnik wypełnienia, nawet jeżeli jest to hipoteza korzystna, aby odzwierciedlić możliwy korzystny wpływ usług marketingowych na częstotliwość połączeń lotniczych, o których mowa w poszczególnych umowach, i w sytuacji braku elementów pozwalających na liczbowe ujęcie możliwego do przewidzenia wpływu tych usług na wskaźnik wypełnienia.
- (402) W przypadku gdy okres stosowania umowy nie pokrywał się z pełnymi latami kalendarzowymi, Komisja brała to pod uwagę, obliczając dla każdego roku obowiązywania umowy prognozowane natężenie ruchu proporcjonalnie do liczby dni w roku, w którym umowa miała być realizowana.
- (403) Niektóre umowy zawierały wskazania co do spodziewanej liczby pasażerów na przewidzianych trasach. Niemniej, ponieważ wskazania te nie są prawnie wiążące, nie byłyby wzięte pod uwagę przez racjonalnego prywatnego inwestora przeprowadzającego analizę rentowności. Komisja nie uwzględniła więc ich i przyjęła dla wszystkich umów hipotezę wskaźnika wypełnienia na poziomie 85 % (co stanowi wartość wyższą niż w ww. wskazaniach).
- (404) Ponadto niektóre umowy zawierały zobowiązanie przedsiębiorstwa lotniczego co do minimalnej liczby pasażerów podróżujących na danych trasach. Niemniej prywatny inwestor prawdopodobnie liczyłby na liczbę pasażerów wyższą niż minimalna gwarantowana przez przedsiębiorstwo lotnicze. Prawdopodobnie założyłby, że przedsiębiorstwo lotnicze przewidziało pewien margines bezpieczeństwa między minimalnym natężeniem ruchu a natężeniem ruchu, którego można rozsądnie się spodziewać. Komisja zdecydowała zatem nie brać pod uwagę w swojej ocenie tych obowiązkowych wartości minimalnych.
- (405) Dodatkowe natężenie ruchu obliczone przez Komisję jest ogólnie wyższe zarówno od obowiązkowych wartości minimalnych, jak i od nieobowiązkowych wskazań zawartych w poszczególnych umowach.
- (406) Wreszcie należy zauważyć, że w 2009 r. CCIPB i Ryanair/AMS zmieniły warunki umowy z 2005 r., tj. zmniejszyły częstotliwość połączenia Pau–Londyn, ustaliły liczbę prognozowanych lotów na 211 w 2009 r. i obniżyły do [...] EUR roczną opłatę za usługi marketingowe. Przeprowadzając test prywatnego inwestora, Komisja rozumowała tak samo jak w przypadku innych umów, tj. uznała, że przyrostowe natężenie ruchu związane z tym aneksem do umowy dotyczyło wszystkich połączeń, częstotliwości i lotów wymienionych w tym aneksie.

Przychody przyrostowe (umowy zawarte z Ryanair i AMS)

- (407) Dla każdej transakcji stanowiącej przedmiot analizy Komisja starała się ustalić przychody przyrostowe, tj. przychody wygenerowane przez transakcję w takiej wysokości, jaką przewidziałby prywatny inwestor.
- (408) Zgodnie z zasadą „finansowania z jednego źródła” Komisja uważa, że należy uwzględnić przychody lotnicze i pozalotnicze.

⁽⁷⁷⁾ Umowa z 2003 r. mówi o dwóch modelach maszyn, jakich może używać Ryanair, tj. Boeing 737-200 i Boeing 737-800. W swojej analizie Komisja przyjęła hipotezę korzystną z punktu widzenia natężenia ruchu generowanego przez Ryanair, przyjmując dane maszyny o większej zdolności przewozowej (Boeing 737-800).

⁽⁷⁸⁾ Zob. <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- (409) Przychody lotnicze składają się z zysku z różnych opłat, które przedsiębiorstwo lotnicze płaci organowi zarządzającemu portem lotniczym, tj.:
- opłata za lądowanie, tj. kwota za rotację,
 - opłata pasażerska, tj. kwota za pasażera,
 - opłata za usługi obsługi naziemnej, która ma formę kwoty za rotację ustalonej w różnych umowach o świadczenie usług portu lotniczego.
- (410) Opłata za lądowanie i opłata pasażerska stosowane przez CCIPB są z zasady opłatami regulowanymi za dostęp do infrastruktury portu lotniczego, których wysokość jest ustalana w procesie konsultacji dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych użytkujących port lotniczy i ogłaszana publicznie. Na podstawie poszczególnych umów o świadczenie usług portu lotniczego zawartych z Ryanair i Transavią stosowany jest system opłat publicznych portu lotniczego. Dla tych różnych umów Komisja przyjęła jako prognozowane kwoty jednostkowe opłaty za lądowanie i opłaty pasażerskiej opłaty publiczne obowiązujące w momencie zawierania umów, indeksowane wskaźnikiem 2 % rocznie. Komisja uważa, że prywatny inwestor przewidziałby stopę inflacji 2 %, ponieważ jest to wskaźnik ustalony przez Europejski Bank Centralny („EBC”) dla strefy euro⁽⁷⁹⁾. Rozsądne jest przewidywanie, że opłaty regulowane będą podnoszone każdego roku, aby uwzględnić inflację.
- (411) Opłaty za usługi obsługi naziemnej natomiast nie są regulowane, ale dwustronnie negocjowane. W różnych umowach o świadczenie usług portu lotniczego zawartych z Ryanair i w umowie zawartej z Transavią przybierają one formę kwot stałych za rotację, bez indeksacji. Te kwoty zastosowała zatem Komisja w swojej analizie.
- (412) Aby obliczyć zysk z tych trzech wymienionych opłat lotniczych, jakiego inwestor prywatny spodziewałby się z każdej umowy, Komisja przyjęła liczbę przewidywanych rotacji (w przypadku opłaty za lądowanie i opłaty za usługi obsługi naziemnej) i przewidywaną liczbę dodatkowych pasażerów (w przypadku opłaty pasażerskiej), określone dla każdej umowy, i pomnożyła te liczby przez kwoty jednostkowe opłat.
- (413) Przychody pozalotnicze natomiast są zasadniczo niemal proporcjonalne do liczby pasażerów. Działalność parkingów, restauracji i innych punktów handlowych zlokalizowanych na lotnisku zależy bowiem od liczby pasażerów. Tak samo jest z przychodami portu lotniczego związanymi z tymi działalnościami. Najrozsądniejsze podejście służące ustaleniu przewidywanych przyrostowych przychodów pozalotniczych polega zatem na określeniu kwoty przychodów pozalotniczych na pasażera przemnożonej przez przewidywane przyrostowe natężenie ruchu.
- (414) W przypadku kwoty przychodów pozalotniczych na pasażera Komisja uważa za prawdopodobne, że rozsądny inwestor prywatny ustaliłby ją w momencie zawierania poszczególnych umów, opierając się na łącznych przychodach pozalotniczych portu lotniczego na pasażera przez okres wystarczająco długi, aby uznać go za reprezentatywny i poprzedzający bezpośrednio zawarcie danej umowy⁽⁸⁰⁾. Komisja uważa w tym zakresie, że okres trzech lat jest rozsądny⁽⁸¹⁾. Komisja uważa ponadto, że prywatny inwestor przewidziałby indeksację tej kwoty

⁽⁷⁹⁾ Celem EBC jest utrzymanie stabilnych cen i inflacji rocznej „na poziomie poniżej 2 %, ale do niego zbliżonym, w średnioterminowej perspektywie”. Wolne tłumaczenie tekstu oryginalnego sporządzonego w języku angielskim: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term”. Zob.: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

⁽⁸⁰⁾ Komisja zauważa, że ruch Air France w porcie lotniczym w Pau jest zdominowany przez pasażerów biznesowych, a ruch linii lotniczych Ryanair i Transavia jest zasadniczo ruchem rekreacyjnym. Przychody pozalotnicze generowane przez te dwie kategorie pasażerów w przeliczeniu na liczbę pasażerów mogłyby różnić się od siebie, na przykład ze względu na ewentualne różnice w sile nabywczej. Niemniej trudno jest oszacować te różnice, tym bardziej że wpływ mogą mieć też inne czynniki niż siła nabywcza. Na przykład dla pasażerów biznesowych priorytetem jest na ogół czas podróży i starają się oni skrócić do minimum czas przebywania na lotniskach, co może powodować zmniejszenie ich wydatków. Ponadto, ponieważ przychody pozalotnicze organu zarządzającego portem lotniczym nie przepływają przez przedsiębiorstwa lotnicze, trudno jest organowi zarządzającemu portem lotniczym ocenić, w jakim stopniu średnie kwoty przychodów pozalotniczych na pasażera różnych przedsiębiorstw lotniczych mogą się od siebie różnić. W świetle powyższych elementów prawdopodobne jest, że w swojej ocenie przyrostowych przychodów pozalotniczych prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w Pau na miejscu CCIPB oparłby się na przychodach pozalotniczych na pasażera stwierdzonych w latach poprzednich dla całego ruchu w porcie lotniczym, bez uwzględniania faktu, że ta kwota na pasażera może ewentualnie być różna w różnych przedsiębiorstwach lotniczych.

⁽⁸¹⁾ Prywatny inwestor wybrałby analizowany okres, uwzględniając wiele czynników: efekt wyrównania, na jaki pozwala stosunkowo długi okres, utrudnienia związane z bardzo długim okresem, takie jak możliwe zmiany preferencji pasażerów i sposobów dokonywania przez nich wydatków na przestrzeni bardzo długiego okresu. Stąd zastosowanie średniej przychodów pozalotniczych na pasażera tylko z jednego roku spowodowałoby, że otrzymana kwota byłaby zbyt uzależniona od specyfiki danego roku, co uzasadnia wybór dłuższego okresu. Okres pięcioletni natomiast zdaje się być zbyt długi, ponieważ możliwe jest, że zachowania pasażerów w zakresie wydatków pozalotniczych zmieniają się w sposób zasadniczy w trakcie takiego okresu. W konsekwencji rozsądne jest wybranie okresu trzyletniego.

w czasie, aby odzwierciedlić inflację. Komisja przyjęła w tym zakresie wskaźnik 2 %⁽⁸²⁾ (stosowany począwszy od drugiego roku trzyletniego okresu).

- (415) W poniższej tabeli przedstawiono łączne przychody pozalotnicze portu lotniczego stwierdzone w okresie od 2000 r. do 2011 r., rok po roku, oraz dla każdego roku średnią kwotę jednostkową przychodów pozalotniczych na pasażera w trzech poprzednich latach.

Tabela 5
Przychody pozalotnicze

Rok	Przychody pozalotnicze	
	Kwoty ogółem (w tys. EUR)	Średnie kwoty jednostkowe na pasażera w ciągu trzech poprzednich lat (w EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Koszty przyrostowe (umowy zawarte z Ryanair i AMS)

- (416) Koszty przyrostowe, jakich mógł się spodziewać przed zawarciem każdej transakcji (obejmującej w danym wypadku umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowę o świadczenie usług marketingowych) prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w miejsce CCIPB należą do trzech następujących kategorii:
- koszty nabycia usług marketingowych,
 - przyrostowe koszty inwestycyjne związane z inwestycjami realizowanymi w związku z transakcją,
 - przyrostowe koszty eksploatacyjne, tj. koszty eksploatacyjne (personel, zakupy różne), jakie może generować realizacja transakcji.
- (417) Odnośnie do kosztów umów o świadczenie usług marketingowych Komisja uwzględniła kwoty przewidziane w różnych umowach o świadczenie usług marketingowych. Umowy o świadczenie usług marketingowych przewidują na ogół kwoty stałe, roczne lub łączne. Umowa zawarta z Ryanair w 2003 r. dotycząca połączenia Pau–Londyn przewiduje specjalne warunki, tj. płatność początkową i płatności roczne na pasażera do maksymalnej łącznej kwoty rocznej 400 000 EUR. Uwzględniając prognozowane natężenie ruchu związane z umową z 2003 r.,

⁽⁸²⁾ Zob. motyw 410.

w oparciu o wskaźnik wypełnienia wynoszący 85 %, wydaje się, że inwestor prywatny przewidziałby, że limit 400 000 EUR zostanie osiągnięty. Tę zatem kwotę maksymalną przyjęła Komisja jako koszt usług marketingowych, w uzupełnieniu do płatności początkowej ustalonej w umowie.

- (418) Podobnie jak w przypadku prognozowanego natężenia ruchu, tak i prognozowane płatności za usługi marketingowe niekoniecznie stanowią kwoty rzeczywiście zapłacone, ponieważ pewne wydarzenia, mające miejsce po zawarciu umów, mogły doprowadzić do odstępstw od kwot przewidzianych pierwotnie. Jest tak w szczególności w przypadku wcześniejszego rozwiązania umowy. Niemniej zdarzenia te nie muszą być brane pod uwagę podczas przeprowadzania testu prywatnego inwestora, ponieważ są one późniejsze w stosunku do zawarcia umów.
- (419) Odnośnie do przyrostowych kosztów inwestycyjnych należy zauważyć, że zdaniem Francji żadna inwestycja nie miała być realizowana w porcie lotniczym w Pau w związku z poszczególnymi umowami, stanowiącymi przedmiot niniejszej analizy. Stąd, ponieważ żaden element nie wskazuje na to, że prywatny inwestor spodziewałby się obowiązku dokonania pewnych inwestycji w związku z jedną czy kilkoma umowami spośród tych, które stanowią przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, w niniejszej analizie nie uwzględniono żadnego przyrostowego kosztu inwestycyjnego.
- (420) Odnośnie do przyrostowych kosztów eksploatacyjnych przewidywalnych w momencie zawierania różnych umów, w związku z brakiem biznesplanu dla każdej umowy, stanowią one najdelikatniejszą do przeanalizowania kategorię. W szczególności do kosztów eksploatacyjnych nie może być zastosowane takie podejście, jak przyjęte dla przychodów pozalotniczych, które polegało na przyjęciu za punkt wyjścia łącznych przyrostowych przychodów pozalotniczych i obliczeniu na ich podstawie przyrostowych przychodów pozalotniczych na pasażera. Takie podejście bowiem oznaczałoby uznanie łącznych kosztów eksploatacyjnych portu lotniczego, w przeliczeniu na liczbę pasażerów, za koszty przyrostowe. Tymczasem znaczna część kosztów eksploatacyjnych portu lotniczego jest stała, co oznacza, że łączne koszty eksploatacyjne na pasażera mogą być znacznie wyższe, w większości przypadków, od kosztów przyrostowych związanych z zawarciem nowej umowy, która generuje dodatkowe natężenie ruchu.
- (421) W celu oszacowania przyrostowych kosztów eksploatacyjnych Komisja musi oprzeć się na elementach analizy organu zarządzającego portem lotniczym, ponieważ nie jest w stanie sama oszacować sposobu, w jaki dana umowa może wpłynąć na różne pozycje kosztowe portu lotniczego.
- (422) Tymczasem jedyne oszacowanie, na jakim Komisja może się oprzeć, zawarte jest w biznesplanie Transavia, w którym CCIPB oszacowała, że umowa zawarta z Transavią będzie pociągała za sobą średni przyrostowy koszt eksploatacyjny w wysokości [...] EUR na każdego dodatkowego pasażera w okresie objętym biznesplanem Transavia 2006–2012⁽⁸³⁾. Z braku lepszych danych Komisja uważa, że liczba ta jest akceptowalną podstawą dla ustalenia wpływu dodatkowego natężenia ruchu na koszty eksploatacyjne portu lotniczego. Komisja wykorzystwała zatem tę liczbę w swojej ocenie umów zawartych z Ryanair i AMS, zindeksowaną wskaźnikiem 2 % rocznie⁽⁸⁴⁾, w stosunku do roku 2009, stanowiącego środkowy rok okresu odniesienia 2006–2012. Ponadto Komisja uważa, że ta indeksacja stanowi spójne podejście z indeksacjami, o których była mowa powyżej, dotyczącymi przychodów.
- (423) Komisja zauważa, że CCIPB dokonała tego oszacowania przed podpisaniem większości umów zawartych z Ryanair i AMS stanowiących przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, a zatem dysponowała nim w momencie zawierania tych umów. Jedynymi wyjątkami są umowy zawarte z Ryanair i AMS w 2003 r. i 2005 r. Są one omówione w motywach 425 i 426.
- (424) Komisja zauważa, że biznesplan Transavia został opracowany dla przedsiębiorstwa lotniczego innego niż Ryanair. Niemniej Komisja uważa, że Transavia stosuje model gospodarczy „taniego” przewoźnika, porównywalny z Ryanair, a w związku z tym, że przyrostowe koszty eksploatacyjne przewidziane przez prywatnego inwestora w przeliczeniu na liczbę pasażerów byłyby prawdopodobnie porównywalne dla tych dwóch przedsiębiorstw.

⁽⁸³⁾ Elementy (przyrostowe po uruchomieniu nowego połączenia Amsterdam–Pau) wliczone do tej liczby wyjaśniono w biznesplanie: „Wpływ na robociznę i opłaty: nowe połączenie wygeneruje dodatkową marginalną pracę w niektórych działach: księgowość (przetwarzanie faktur), eksploatacja (przydzielenie zasobów portu lotniczego), obsługa klienta (rezerwacja usług turystycznych i informacja) i ochrona (kontrola bezpieczeństwa); na inne działy nie będzie to miało wpływu: zarządzanie, BHP, jakość, utrzymanie ruchu, rozwój, bezpieczeństwo. Tylko opłaty za obsługę się zmienią: średnio w ciągu 7 lat opłata za personel i szacowana opłata za osobę wylatującą wyniesie [...] EUR”. Ta kwota za pasażera wylatującego została podzielona na 2, skąd otrzymano łączną kwotę [...] EUR na pasażera.

⁽⁸⁴⁾ Zob. motyw 410.

- (425) Biznesplan Transavia datuje się na dzień 15 grudnia 2005 r. Jest on zatem późniejszy w stosunku do zawarcia umów z 2003 r. i 2005 r. z Ryanair i AMS, tj. z dnia 28 stycznia 2003 r. i z dnia 30 czerwca 2005 r. Niemniej Komisja uważa, że inwestor prywatny nie oszacowałby inaczej przyrostowych kosztów operacyjnych na pasażera w czerwcu 2005 r. i w grudniu 2005 r., tj. tylko pół roku później. Jest bowiem bardzo mało prawdopodobne, że struktura kosztów organu zarządzającego portem lotniczym zmieni się zasadniczo w ciągu sześciu miesięcy. Oszacowanie z grudnia 2005 r. stanowi zatem akceptowalną wartość przybliżoną, jaką prywatny inwestor oszacowałby w czerwcu 2005 r. w celu dokonania oceny słuszności zawierania umów z Ryanair i AMS.
- (426) Umowa z 2003 r. została zawarta niemal trzy lata przed opracowaniem biznesplanu Transavia. Niemniej struktura natężenia ruchu i działalność portu lotniczego nie zmieniły się zasadniczo w tym trzyletnim okresie. W związku z tym, ponieważ Komisja nie dysponuje lepszą alternatywą daną, uważa, że średni przyrostowy koszt operacyjny wynoszący [...] EUR na pasażera, indeksowany wskaźnikiem 2 % w stosunku do roku 2009, jest również adekwatny dla analizy umowy z 2003 r.
- (427) Komisja zauważa, że zaproponowany przez Francję przyrostowy koszt operacyjny ([...] EUR na pasażera), obliczony jako średnia kosztów eksploatacyjnych na pasażera odnotowanych w latach 2003–2011, jest zdecydowanie wyższy niż przyrostowy koszt na pasażera przyjęty przez Komisję, który Komisja uważa za właściwszy w świetle powyższych rozważań.
- (428) Dla każdej transakcji przyrostowy koszt operacyjny na pasażera jest pomnożony przez przewidywaną przyrostową wartość natężenia ruchu, aby ocenić, dla każdego roku, łączny przyrostowy koszt operacyjny związany z umową.

Przedstawienie wyników dotyczących umów zawartych z Ryanair i AMS

- (429) Po ustaleniu w ten sposób dla każdej umowy wszystkich przychodów przyrostowych i kosztów przyrostowych, jakie przewidziałyby inwestor prywatny, Komisja jest w stanie ustalić dla każdej umowy i dla każdego roku przez cały przewidziany okres obowiązywania umowy spodziewane przepływy przyrostowe (przychody minus koszty). Wyniki te są przedstawione w tabelach od 6 do 11 poniżej.
- (430) Komisja zauważa, że dla wszystkich umów oraz dla aneksu z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy z 2005 r. dla połączenia Pau–Londyn wszystkie roczne przepływy przyrostowe są ujemne, jak podano w tabelach poniżej, mimo korzystnych dla Ryanair hipotez przyjętych przez Komisję, w szczególności w zakresie przyrostowego natężenia ruchu i kosztów przyrostowych.
- (431) Komisja zauważa dodatkowo, że wniosek ten dotyczy umów z 2007 r., 2008 r., 2009 r. i 2010 r., nawet jeżeli wykluczy się wszystkie przyrostowe koszty eksploatacyjne i uzna za koszt przyrostowy tylko koszt nabycia usług marketingowych.
- (432) W konsekwencji jasne jest, że wszystkie umowy i aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy z 2005 r. dla Londynu, zawarte przez CCIPB z Ryanair i AMS, stanowiące przedmiot niniejszej analizy, przynoszą korzyść ekonomiczną dla Ryanair lub AMS. Ponieważ korzyść ta wynika ze specyficznych postanowień umowy z Ryanair lub AMS, jest selektywna.
- (433) Aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy z 2007 r. dla połączenia Pau–Charleroi, który zmienia kwotę wydatków na promocję z [...] na [...] EUR rocznie począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r. bez zmiany zakresu usług, również przynosi korzyść selektywną dla Ryanair i AMS, ponieważ CCIPB nie otrzymuje nic w zamian za dodatkową zapłatę w kwocie [...] EUR rocznie, a w szczególności nie mogła się spodziewać dodatkowego natężenia ruchu.

Tabela 6

Pasażerowie („s”) = sezonowi).

Umowa	Loty/ tygodniowo	Loty/rocznie	Data podpisania umowy (umów)	Data rzeczywistego uruchomienia połączeń	Data rzeczywistego zakończenia planowana pierwotnie
Londyn 2003	7	365	28.01.2003	28.01.2003	27.01.2008

Umowa	Loty/ tygodniowo	Loty/rocznie	Data podpisania umowy (umów)	Data rzeczywistego uruchomienia połączeń	Data rzeczywistego zakończenia planowana pierwotnie
Londyn 2005	7	365	30.06.2005	30.06.2005	29.06.2010
Charleroi 2007	3	156	25.09.2007	30.10.2007	24.09.2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31.03.2008	16.05.2008	13.09.2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16.06.2009	01.04.2009	24.10.2009
Aneks z 2009 r. do umowy z 2005 r. dla Londynu		211	15.06.2009	01.01.2009	29.06.2010
Londyn, Charleroi (s) i Beauvais (s) 2010	6	312	28.01.2010	30.03.2010	29.03.2011

Tabela 7

Umowa z 2003 r. dotycząca połączenia Pau-Londyn

(w EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Łączna liczba pasażerów przylatujących i wylatujących	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Liczba rotacji rocznie	338	365	365	365	365	27
Oплата za lądowanie	41 797	46 089	47 011	47 951	48 910	3 742
Oплата pasażerska	192 550	212 325	216 572	220 903	225 322	17 237
Zysk z obsługi naziemnej	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Przychody lotnicze ogółem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Przychody pozalotnicze	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Przychody ogółem	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Koszty operacyjne (personel, zakupy różne itd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Koszty marketingowe	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(w EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Koszty ogółem	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[0–99 999]
Przepływy przyrostowe (przychody minus koszty)	[od -100 000 do -299 999]	[od -100 000 do -299 999]	[od -100 000 do -299 999]	[od -100 000 do -299 999]	[od -100 000 do -299 999]	[od -1 do -99 999]

Tabela 8

Umowa z 2005 r. dotycząca połączenia Pau–Londyn

(w EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Łączna liczba pasażerów przylatujących i wylatujących	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Liczba rotacji rocznie	184	365	365	365	365	181
Opłata za lądowanie	22 832	46 319	47 246	48 191	49 154	24 929
Opłata pasażerska	105 544	214 120	218 402	222 770	227 226	115 241
Zysk z obsługi naziemnej	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Przychody lotnicze ogółem	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Przychody pozalotnicze	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Przychody ogółem	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Koszty operacyjne (personel, zakupy różne itd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Koszty marketingowe	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Koszty ogółem	[300 000–599 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[300 000–599 999]
Przepływy przyrostowe (przychody minus koszty)	[od -1 do -99 999]	[od -100 000 do -299 999]	[od -100 000 do -299 999]	[od -1 do -99 999]	[od -1 do -99 999]	[od -1 do -99 999]

Tabela 9

Aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy o świadczenie usług marketingowych z dnia 30 czerwca 2005 r.

(w EUR)

	2009	2010
Łączna liczba pasażerów przylatujących i wylatujących	67 794	33 709
Liczba rotacji rocznie	211	105
Oплата za lądowanie	29 173	14 795
Oплата pasażerska	162 706	82 519
Zysk z obsługi naziemnej	[0–99 999]	[0–99 999]
Przychody lotnicze ogółem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Przychody pozalotnicze	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Przychody ogółem	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Koszty operacyjne (personel, zakupy różne itd.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Koszty marketingowe	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Koszty ogółem	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Przepływy przyrostowe (przychody minus koszty)	[od - 1 do - 99 999]	[od - 1 do - 99 999]

Tabela 10

Umowa z 2007 r. dotycząca połączenia Pau–Charleroi

(w EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Łączna liczba pasażerów przylatujących i wylatujących	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Liczba rotacji rocznie	42	156	156	156	156	114
Oплата za lądowanie	5 409	20 691	21 104	21 526	21 957	16 424
Oплата pasażerska	26 264	100 461	102 470	104 520	106 610	79 744
Zysk z obsługi naziemnej	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Przychody lotnicze ogółem	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(w EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Przychody pozalotnicze	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Przychody ogółem	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Koszty operacyjne (personel, zakupy różne itd.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Koszty marketingowe	[0-99 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
Koszty ogółem	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]
Przepływy przyrostowe (przychody minus koszty)	[od - 1 do - 99 999]	[od - 100 000 do - 299 999]	[od - 100 000 do - 299 999]	[od - 100 000 do - 299 999]	[od - 100 000 do - 299 999]	[od - 100 000 do - 299 999]

Tabela 11

Umowa z 2008 r. i 2009 r. dotycząca połączeń Pau-Bristol i umowy z 2010 r. dotyczące połączeń Pau-Londyn, Pau-Charleroi i Pau-Beauvais

(w EUR)

	Umowa dotycząca połączenia z Bristolem z 2008 r.	Umowa dotycząca połączenia z Bristolem z 2009 r.	Umowa dotycząca połączeń z Londynem, Charleroi, Beauvais z 2010 r.	
	2008	2009	2010	2011
Łączna liczba pasażerów przylatujących i wylatujących	16 111	18 635	75 463	24 783
Liczba rotacji rocznie	50	58	235	77
Opłata za lądowanie	6 933	8 019	32 472	10 878
Opłata pasażerska	37 700	44 725	181 110	60 669
Zysk z obsługi naziemnej	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Przychody lotnicze ogółem	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Przychody pozalotnicze	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Przychody ogółem	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
Koszty operacyjne (personel, zakupy różne itd.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]

(w EUR)

	Umowa dotycząca połączenia z Bristolem z 2008 r.	Umowa dotycząca połączenia z Bristolem z 2009 r.	Umowa dotycząca połączeń z Londynem, Charleroi, Beauvais z 2010 r.	
	2008	2009	2010	2011
Koszty marketingowe	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
Koszty ogółem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000–1 499 999]	[300 000–599 999]
Przepływy przyrostowe (przychody minus koszty)	[od - 1 do - 99 999]	[od - 1 do - 99 999]	[od - 600 000 do - 999 999]	[od - 100 000 do - 299 999]

Test prywatnego inwestora w odniesieniu do umowy zawartej z Transavią

- (434) Komisja przypomina, że przed zawarciem umowy z Transavią CCIPB opracowała biznesplan dotyczący połączenia Pau–Amsterdam („biznesplan Transavia”). Komisja uważa, że ten biznesplan stanowi odpowiedni punkt wyjścia dla przeprowadzenia testu inwestora prywatnego w odniesieniu do umowy zawartej z Transavią i nie widzi powodów, by kwestionować hipotezy w nim przyjęte, z wyjątkiem jednej kwestii, tj. ram czasowych przyjętych do oceny. Kwestia ta zostanie przedyskutowana w dalszej części.
- (435) Komisja zauważa, że w tym biznesplanie otrzymujemy „roczny wynik finansowy” (analogiczny do przepływów przyrostowych (przychody minus koszty) z analizy umów z Ryanair/AMS), który jest ujemny dla okresu 2006–2008, a następnie dodatni dla okresu 2009–2012 (zob. tabela 12 poniżej).
- (436) Jak wynika z biznesplanu Transavia, „dopiero w trakcie siódmego roku inwestycja (zwrot z inwestycji) staje się rentowna (narastająco)”. Innymi słowy, w biznesplanie nie zastosowano stopy dyskontowej do prognozowanych rocznych przepływów, aby obliczyć bieżącą wartość netto, a zatem aby sprawdzić, czy z punktu widzenia rentowności portu lotniczego dodatnie przepływy na koniec analizowanego okresu kompensują ujemne przepływy z początkowego okresu. Przeciwnie – w biznesplanie zastosowano łączne narastające przepływy bez indeksacji (zob. „wynik narastająco” w tabeli 12 poniżej), które są ujemne dla okresu 2006–2011, ale stają się dodatnie w 2012 r. ⁽⁸⁵⁾.
- (437) Komisja wezwała Francję do przeprowadzenia analizy w oparciu o obiektywne informacje znane CCIPB w momencie zawierania umowy z Transavią w celu sprawdzenia, czy umowę taką zawarłby prywatny inwestor kierujący się osiągnięciem rentowności.
- (438) W celu przeprowadzenia tej analizy Francja przyjęła „roczny wynik finansowy” z biznesplanu Transavia, odjęła od niego podatek dochodowy za lata, w których przepływy były dodatnie, a następnie zastosowała stopę dyskontową 6,5 % dla obliczenia bieżącej wartości netto. Wynikiem tej analizy jest zatem bieżąca wartość netto [od - 100 000 do - 200 000] EUR, obliczona na dzień przewidywanego uruchomienia połączenia Pau–Amsterdam, tj. na dzień 26 kwietnia 2006 r.
- (439) Tymczasem Komisja zauważa, że zarówno biznesplan Transavia, jak i obliczenia Francji opierają się na szacunkowej rentowności w okresie od 2006 r. do 2012 r., podczas gdy umowa, jak wynika z jej warunków, miała być stosowana tylko do 2009 r. i nie zawierała klauzuli o automatycznym przedłużeniu. Stąd, ze względów przedstawionych w motywach od 393 do 397, analizę prognozowanej rentowności należy przeprowadzić dla takiego okresu stosowania umowy, jaki był przewidziany pierwotnie, a nie dla okresu dłuższego. Jest to w szczególności związane z tym, że rozsądny i ostrożny inwestor prywatny, zawierając umowę, nie może liczyć na jej przedłużenie, niezależnie

⁽⁸⁵⁾ Komisja przyjmuje do wiadomości komentarz CCIPB w biznesplanie: „W ujęciu nienarastającym od momentu znacznego obniżenia wydatków na marketing w 2009 r. (4. rok) wynik roczny jest dodatni”. Stan ten znajduje uzasadnienie w fakcie, że zgodnie z warunkami umowy płatności na marketing wynosiły [...] euro na pasażera (przy rocznym limicie [...] EUR) w trzecim roku i miały zostać obniżone w czwartym roku do [...] EUR na pasażera ([...] EUR w piątym roku i [...] w szóstym i siódmym roku). Zob. motyw 84.

od tego, czy miałyby ono nastąpić na takich samych czy na innych warunkach⁽⁸⁶⁾. Komisja zauważa, że bieżąca wartość netto przeliczona dla okresu 2006–2009, w oparciu o przepływy roczne przedstawione w biznesplanie tylko dla tych lat i z zastosowaniem stopy dyskontowej zaproponowanej przez Francję, wyniosłaby [od - 300 000 do - 400 000] EUR.

- (440) Komisja zauważa jednak, że umowa generuje roczne przepływy przyrostowe, z których wszystkie są ujemne w okresie objętym analizą rentowności (z wyjątkiem roku 2009, w którym przyrostowy przepływ jest niemal równy zero), co niewątpliwie powoduje ujemną bieżącą wartość netto, niezależnie od zastosowanej stopy dyskontowej. Umowa z 2006 r. z Transavią powoduje zatem istnienie korzyści ekonomicznej dla Transavii. Ponieważ korzyść ta przyznana jest tylko jednemu przedsiębiorstwu, jest selektywna.

Tabela 12

Zmodyfikowany biznesplan dla połączenia Amsterdam–Pau realizowanego przez linie lotnicze Transavia

(w tys. EUR)

Pau–Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Natężenie ruchu (liczba osób)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Zyski	Ogółem (A)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty	w tym usługi marketingowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ogółem (B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Roczny wynik finansowy	(A-B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik narastająco		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podatek dochodowy		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyrostowe przepływy pieniężne po opodatkowaniu		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bieżąca wartość netto 2006–2009	[od - 300 do - 400]							

8.1.1.3. Zakłócenie konkurencji

- (441) W przypadku gdy przyznana przez państwo pomoc finansowa wzmacnia pozycję przedsiębiorstw w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurencyjnych w wymianie handlowej w ramach Unii, należy uznać, że pomoc wpływa na tę wymianę. Według orzecznictwa skonsolidowanego⁽⁸⁷⁾ do stwierdzenia, że środek zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji, wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (442) Od czasu wejścia w życie z dniem 1 stycznia 1993 r.⁽⁸⁸⁾ trzeciego pakietu liberalizacji transportu lotniczego przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej mogą bez przeszkód realizować loty na trasach w ramach Unii i korzystać z nieograniczonego zezwolenia na kabotaż.

⁽⁸⁶⁾ Rozsądny i ostrożny inwestor prywatny mógłby również uwzględnić prawdopodobieństwo wcześniejszego rozwiązania umowy. Prawdopodobieństwo takiego scenariusza zależałoby od treści klauzul dotyczących rozwiązania umowy.

⁽⁸⁷⁾ Wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-214/95 Het Vlaamse Gewest (Region flamandzki) przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

⁽⁸⁸⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. U. L 240 z 24.8.1992, s. 1), rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz. U. L 240 z 24.8.1992, s. 8) oraz rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz. U. L 240 z 24.8.1992, s. 15).

- (443) Korzyści, jakie odniósł Ryanair, AMS i Transavia dzięki różnym umowom i aneksom, stanowiącym przedmiot niniejszej analizy, wzmocniły pozycję tych przedsiębiorstw w stosunku do wszystkich innych przewoźników lotniczych w Unii, będących rzeczywistymi lub potencjalnymi konkurentami Ryanair i Transavii na obsługiwanych trasach. Stąd te umowy i aneksy zakłóciły lub groziły zakłóceniem konkurencji i wpłynęły na wymianę handlową w ramach Unii.

8.1.1.4. Podsumowanie

- (444) Poszczególne umowy i aneksy zawarte przez CCIPB z Ryanair, AMS i Transavią stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego spełniają wszystkie kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE, a zatem wszystkie stanowią pomoc państwa.

8.1.2. NIEZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (445) Ponieważ środki te zostały wdrożone bez zgody Komisji, stanowią pomoc niezgodną z prawem.

8.1.3. ZGODNOŚĆ POMOCY Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

- (446) Przedmiotowa pomoc stanowi pomoc operacyjną. Tego rodzaju pomoc może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym tylko w wyjątkowych i właściwie uzasadnionych przypadkach.

- (447) Z orzecznictwa Trybunału wynika⁽⁸⁹⁾ ponadto, że zadaniem Francji było wskazanie, zgodnie z jaką podstawą prawną przedmiotowa pomoc mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, i wykazanie, że warunki zgodności zostały spełnione. W decyzji o wszczęciu postępowania i w wezwaniu do udzielenia dodatkowych informacji Komisja wezwała zatem Francję do wskazania potencjalnej podstawy prawnej zgodności z rynkiem wewnętrznym oraz do ustalenia, czy mające zastosowanie warunki zgodności były spełnione, w szczególności w przypadku, gdy przedmiotowa pomoc miałaby zostać uznana za pomoc na rozpoczęcie działalności w momencie uruchamiania nowych połączeń. Niemniej Francja nigdy nie utrzymywała, że analizowane środki stanowią pomoc na rozpoczęcie działalności zgodną z rynkiem wewnętrznym i nigdy nie zaproponowała innych możliwych podstaw zgodności ani rozumowania, które pozwoliłoby uznać tę pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Ponadto żadna zainteresowana strona nie próbowała wykazać zgodności tych środków z rynkiem wewnętrznym.

- (448) Komisja uważa jednak, że użyteczne jest przeanalizowanie, w jakim stopniu pomoc ta mogłyby być uznana za zgodną ze względu na jej ewentualny wkład w uruchomienie nowych połączeń lub zwiększenie częstotliwości. Należy jednak podkreślić, że analiza ta ma charakter dodatkowy, ponieważ w związku z brakiem dostarczenia przez państwo członkowskie lub zainteresowane strony elementów wykazujących zgodność pomocy środki te powinny zostać uznane za niezgodne.

- (449) W odniesieniu do takiej pomocy nowe wytyczne stanowią: „Jeżeli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych, Komisja będzie stosowała zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłoszonych środków pomocy na rozpoczęcie działalności, względem których musi podjąć decyzję począwszy od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku środków zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosowała zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.”⁽⁹⁰⁾.

- (450) Wytyczne z 2005 r. stanowią, że „Komisja zbada zgodność wszelkiej pomocy na finansowanie infrastruktury portów lotniczych lub pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej bez zgody Komisji, a tym samym z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu na podstawie niniejszych wytycznych, jeżeli zaczęto przyznawać pomoc po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W pozostałych przypadkach Komisja zbada zgodność w oparciu o zasady mające zastosowanie w chwili rozpoczęcia przyznawania pomocy”⁽⁹¹⁾.

- (451) Komisja przypomina, że przedmiotowa pomoc została przyznana, aby stymulować uruchomienie nowych połączeń lotniczych lub zwiększyć częstotliwość połączeń istniejących, lub też utrzymać połączenia, które w innym przypadku byłyby wstrzymane. Jest to zatem pomoc operacyjna, której celem jest promocja ruchu lotniczego, którego punktem wyjścia jest regionalny port lotniczy. W tym zakresie należy przypomnieć, że zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji pomoc operacyjna rzadko jest uznawana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ zazwyczaj zakłóca warunki konkurencji w sektorze, w którym jest przyznawana.

⁽⁸⁹⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 28 kwietnia 1993 r. w sprawie C-364/90 Włochy przeciwko Komisji, Rec. 1993, s. I-02097, pkt 20.

⁽⁹⁰⁾ Nowe wytyczne, pkt 174.

⁽⁹¹⁾ Punkt 85 wytycznych z 2005 r.

8.1.3.1. Środki przyznane przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r.

- (452) Umowa z 2003 r. i umowy z 2005 r. zostały zawarte przed opublikowaniem wytycznych z 2005 r. z dnia 9 grudnia 2005 r.⁽⁹²⁾. Co do zgodności środków pomocy przyznanych przed tą datą należy stwierdzić, że punkt 85 wytycznych z 2005 r. oraz punkt 174 nowych wytycznych odsyłają do zasad obowiązujących w chwili udzielenia pomocy.
- (453) Przed przyjęciem wytycznych z 2005 r. Komisja przyjęła wytyczne w 1994 r.⁽⁹³⁾. Jednak te wytyczne nie traktowały w sposób szczególny problemu pomocy operacyjnych, mających na celu promocję ruchu lotniczego wylatującego z regionalnych portów lotniczych. Problem ten pojawił się stopniowo w związku z sukcesywnym przepełnieniem niektórych dużych europejskich portów lotniczych i rozwojem działalności tanich linii lotniczych, których w 1994 r. tak naprawdę nie było. Komisja uważa w związku z tym, że wytyczne z 1994 r. również nie mają zastosowania do niniejszego przypadku. Komisja musi zatem ocenić zgodność przedmiotowych środków pomocy na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (454) W tym zakresie należy zauważyć, że z biegiem czasu Komisja dopracowała sposób oceniania tego rodzaju pomocy, przy czym niektóre punkty pozostały niezmiennie. Te niezmiennie punkty wynikają z ogólnych zasad dotyczących zgodności pomocy w świetle cytowanego wyżej przepisu Traktatu.
- (455) Stąd w decyzji dotyczącej portu lotniczego Manchester z czerwca 1999 r.⁽⁹⁴⁾ Komisja uznała za zgodne z przepisami dotyczącymi pomocy państwa obniżki opłat lotniskowych udzielone w sposób niedyskryminujący i ograniczony w czasie w ramach środków mających na celu promocję nowych tras.
- (456) Następnie w decyzji z lutego 2004 r. dotyczącej portu lotniczego Charleroi⁽⁹⁵⁾ Komisja wyjaśniła, że „pomoc operacyjna przeznaczona na wsparcie uruchomienia nowych połączeń lotniczych lub zwiększenie częstotliwości niektórych połączeń może być narzędziem niezbędnym do rozwoju małych regionalnych portów lotniczych. Może ona rzeczywiście przekonać zainteresowane przedsiębiorstwa, by podjęły ryzyko zainwestowania w nowe trasy. Niemniej, aby uznać tę pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, należy ustalić, czy ta pomoc jest niezbędna i proporcjonalna w stosunku do celu, jakiemu służy, i czy nie zakłóca wymiany handlowej w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem”. Komisja określiła zatem pewne warunki, jakie muszą być spełnione, aby uznać tę pomoc operacyjną za zgodną z rynkiem wewnętrznym, tj. w szczególności:
- pomoc musi służyć wspólnotowemu interesowi rozwijania regionalnego portu lotniczego poprzez zwiększenie netto natężenia ruchu na nowych trasach⁽⁹⁶⁾,
 - pomoc musi być niezbędna w tym znaczeniu, że nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez to samo lub inne przedsiębiorstwo lub trasy podobnej⁽⁹⁷⁾,
 - pomoc musi wywoływać efekt zachęty w tym znaczeniu, że musi przyczynić się do rozwoju działalności, która po określonym czasie stanie się rentowna, co powoduje, że pomoc musi być ograniczona w czasie⁽⁹⁸⁾,
 - pomoc musi być proporcjonalna, tj. jej kwota musi być związana ze zwiększeniem netto natężenia ruchu⁽⁹⁹⁾,
 - pomoc musi być przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminujący i nie może łączyć się z innymi rodzajami pomocy.

⁽⁹²⁾ Zob. przypis 18.

⁽⁹³⁾ Wytyczne Komisji dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽⁹⁴⁾ Zob. decyzja NN 109/98 z dnia 14 czerwca 1999 r. „Zjednoczone Królestwo, Manchester Airport”.

⁽⁹⁵⁾ Decyzja Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. dotycząca przywilejów udzielonych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair w trakcie jego lokalizacji w Charleroi (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1). Decyzja ta została unieważniona wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair Ltd przeciwko Komisji (wyrok „Charleroi”), Zb.Orz. 2008, s. II-3643, ale świadczy o zmieniającym się sposobie oceniania przez Komisję przedmiotowych pomocy.

⁽⁹⁶⁾ Zob. pkt 283–297.

⁽⁹⁷⁾ Zob. pkt 288–309.

⁽⁹⁸⁾ Zob. pkt 311–317.

⁽⁹⁹⁾ Zob. pkt 318–325.

- (457) Wytyczne z 2005 r. i nowe wytyczne bardzo dokładnie określiły te zasady zgodności, ale faktem jest, że Komisja może uznać pomoc operacyjną przyznaną przedsiębiorstwom lotniczym za zgodną z rynkiem wewnętrznym tylko w sytuacji, gdy pomoc przyczynia się do rozwoju mniejszych portów lotniczych, gdy jest niezbędna w tym znaczeniu, że nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez to samo lub inne przedsiębiorstwo lub trasy podobnej⁽¹⁰⁰⁾, gdy jest ograniczona w czasie i gdy połączenie, dla którego pomoc jest przyznana, może stać się rentowne⁽¹⁰¹⁾, gdy kwota pomocy jest związana ze zwiększeniem netto natężenia ruchu i gdy pomoc jest przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminujący oraz nie łączy się z innymi rodzajami pomocy⁽¹⁰²⁾.
- (458) W tym zakresie w pkt 140 decyzji o rozszerzeniu postępowania Komisja stwierdziła, że przeanalizuje zgodność tych środków z rynkiem wewnętrznym w świetle wymienionych pięciu kryteriów łącznie. Należy zauważyć, że ani Francja, ani inna zainteresowana strona nie zakwestionowały zastosowania tych kryteriów.
- (459) Podsumowując, Komisja uważa, że w analizowanym przypadku należy przeanalizować zgodność z rynkiem wewnętrznym umowy z 2003 r. i umów z 2005 r. w świetle wyżej wymienionych ogólnych zasad.

Przyczynianie się do rozwoju mniejszych portów lotniczych poprzez zwiększenie netto natężenia ruchu na nowych trasach

- (460) Roczne natężenie ruchu w porcie lotniczym w Pau w latach 2003–2005 wynosiło około 700 000 pasażerów. Komisja uważa, że ten port lotniczy był w tamtym czasie małym portem lotniczym.
- (461) Komisja uważa, że w przypadku nowej trasy Pau–Londyn Stansted umowa z 2003 r. dotyczyła uruchomienia nowego połączenia, które spowodowało zwiększenie netto natężenia ruchu. Umowy z 2005 r. natomiast dotyczyły kontynuowania obsługi połączeń na tej samej trasie, dwa lata po jej otwarciu, bez zwiększania częstotliwości. W konsekwencji Komisja uważa, że umowy z 2005 r. nie spełniają warunku dotyczącego zwiększenia netto natężenia ruchu.

Pomoc nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez to samo lub inne przedsiębiorstwo lub trasy podobnej

- (462) W momencie otwierania trasy Pau–Londyn Stansted przez Ryanair w 2003 r. żadne przedsiębiorstwo lotnicze nie oferowało takiego połączenia.
- (463) Umowy z 2005 r. natomiast dotyczyły połączenia Pau–Londyn Stansted. Trasa ta była już obsługiwana przez Ryanair od niemal dwóch lat w ramach umowy z 2003 r. z tą samą częstotliwością, jak przewidziana w umowie z 2003 r. W konsekwencji Komisja uważa, że powyższy warunek nie jest spełniony w odniesieniu do umów z 2005 r.

Pomoc musi być ograniczona w czasie i dotyczyć połączenia, które może stać się rentowne

- (464) Komisja zauważa, że mimo wezwania Francji do udzielenia odpowiednich informacji Francja nie dostarczyła żadnych analiz rentowności połączenia Pau–Londyn, stanowiącego przedmiot umów z 2003 r. i 2005 r., jakie przedstawił Ryanair w celu uzasadnienia słuszności przyznania pomocy wynikającej z przedmiotowych umów. Z danych zawartych w aktach sprawy wynika, że z punktu widzenia organów, które przyznały przedmiotową pomoc, nie istniała jakakolwiek wyraźna prognoza, że połączenie Pau–Londyn może stać się rentowne bez pomocy w mniej lub bardziej odległej perspektywie. Komisja podkreśla w tym zakresie, że w badaniach przedstawionych przez władze francuskie dotyczących wpływu gospodarczego istnienia połączeń lotniczych obsługiwanych przez Ryanair analizowany jest wpływ, jaki połączenia ta mogą mieć na rozwój regionu, ale nie ma prognoz dotyczących przyszłej rentowności tych połączeń lub innych połączeń, które Ryanair będzie obsługiwał w przyszłości. Wręcz przeciwnie – analiza poszczególnych umów zawartych z Ryanair wykazuje, że pomoc przyznana dla Ryanair na te połączenia musiała zostać z czasem zwiększona, nawet po rozwiązaniu umów z 2003 r. i z 2005 r., aby zapewnić, że będą na tyle rentowne dla Ryanair, że przedsiębiorstwo je utrzyma.
- (465) Tytułem dopełnienia Komisja zauważa, że mimo że te środki były ograniczone w czasie, to pięcioletni okres ich obowiązywania przewidziany w każdej z umów nie był niezbędny ani proporcjonalny do kosztów poniesionych na uruchomienie nowego połączenia, ponieważ w sektorze lotnictwa okres obowiązywania umowy krótszy niż trzy lata na ogół jest wystarczający⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Zob. pkt 71–75 i pkt 79 lit. b) i c) wytycznych z 2005 r. oraz pkt 139, 140, 141 i 151 nowych wytycznych.

⁽¹⁰¹⁾ Zob. pkt 79 lit. b), d) i i) wytycznych z 2005 r. oraz pkt 147 nowych wytycznych.

⁽¹⁰²⁾ Zob. pkt 79 lit. g) i h) i pkt 80 wytycznych z 2005 r. oraz pkt 150, 152 i 153 nowych wytycznych.

⁽¹⁰³⁾ Nowe wytyczne, pkt 147.

- (466) Komisja uważa w związku z tym, że ani umowa z 2003 r., ani umowy z 2005 r. nie spełniają kryterium, zgodnie z którym środki muszą być ograniczone w czasie i dotyczyć tras, które mogą przynieść zysk.

Kwota musi być związana ze zwiększeniem netto natężenia ruchu

- (467) Umowa z 2003 r. była związana z wprowadzeniem nowego codziennego połączenia lotniczego między Pau a Londynem, w odniesieniu do którego Komisja szacuje, że można było zakładać łączną liczbę pasażerów rocznie na poziomie 117 275 (zob. tabela 7). Umowa ta była zatem związana ze zwiększeniem netto liczby pasażerów, ponieważ połączenie to wcześniej nie istniało.
- (468) Natomiast umowy z 2005 r. nie były związane z wprowadzeniem nowego połączenia lotniczego, ale dotyczyły kontynuowania obsługi istniejącego wcześniej połączenia Pau–Londyn bez zwiększania jego częstotliwości. Komisja uważa zatem, że kwoty pomocy wynikające z umów z 2005 r. nie były związane ze zwiększeniem netto natężenia ruchu.

Pomoc musi być przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminujący i nie może łączyć się z innymi pomocami

- (469) Na pytanie o spełnienie warunku przyznania pomocy w sposób przejrzysty i niedyskryminujący Francja przedstawiła tylko informacje opublikowane przez CCIPB w 2007 r. i w 2009 r., późniejsze w stosunku do umów z 2003 r. i 2005 r., a zatem bez znaczenia dla niniejszej analizy. Z całości akt sprawy wynika, że umowy z 2003 r. i 2005 r. były negocjowane dwustronnie, a nie w sposób przejrzysty i bez zastosowania procedury zapewniającej brak dyskryminacji, takiej jak przetarg publiczny. Przedmiotowa pomoc nie spełnia zatem kryterium przejrzystości i niedyskryminacji.

Podsumowanie

- (470) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja uważa, że umowa z 2003 r. i umowy z 2005 r. stanowią pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym.

8.1.3.2. Środki przyznane po wejściu w życie wytycznych z 2005 r.

- (471) Komisja stosuje wytyczne z 2005 r. do umów zawartych po ich wejściu w życie.
- (472) Punkt 27 wytycznych z 2005 r. uściśla, że pomoc operacyjna na rzecz przedsiębiorstw lotniczych (podobnie jak pomoc na uruchomienie nowych połączeń) może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jedynie w drodze wyjątku i na ściśle określonych warunkach, w regionach Europy znajdujących się w trudnej sytuacji gospodarczej, takich jak regiony korzystające z odstępstwa od art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE, w regionach peryferyjnych i w regionach o słabym zaludnieniu.
- (473) Ponieważ port lotniczy w Pau nie znajduje się w tego typu regionie, odstępstwo to nie ma zastosowania.
- (474) Podobnie jak w przypadku środków przyznanych przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r. Komisja zauważa, że ani Francja, ani żadna zainteresowana strona nie wykazały zgodności tych środków z rynkiem wewnętrznym, czy to na podstawie wytycznych z 2005 r., czy na jakiegokolwiek innej podstawie.
- (475) Uwzględniając warunki określone w pkt 79 lit. a)–l) wytycznych z 2005 r. Komisja zauważa, jak w motywach od 476 do 480.
- (476) Niektóre kryteria, takie jak określone w pkt 79 lit. a) i b) wytycznych z 2005 r., dotyczące posiadania licencji eksploatacyjnej przez przedsiębiorstwo lotnicze i kategorii portu lotniczego, są spełnione.
- (477) Kryterium określone w pkt 79 lit. h) wytycznych z 2005 r. (przyznawanie pomocy zgodnie z zasadą równego traktowania) jest sformułowane następująco: „każdy podmiot publiczny, który zamierza przyznać przedsiębiorstwu, za pośrednictwem portu lotniczego lub nie, pomoc na rozpoczęcie działalności, musi podać ten zamiar do wiadomości publicznej w terminie i przy pomocy środków informacyjnych pozwalających wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom na zaoferowanie swoich usług”. Komisja zauważa, że w analizowanym przypadku umowy były negocjowane bezpośrednio z zainteresowanymi przedsiębiorstwami lotniczymi, bez podawania do wiadomości publicznej. Jest to zatem zawarcie umów bez uprzedniego ogłoszenia, podczas gdy inne potencjalnie zainteresowane przedsiębiorstwa lotnicze też były w stanie przedstawić swoją kandydaturę na obsługę odnośnych tras na tych samych warunkach, aby skorzystać z pomocy na rozpoczęcie działalności.

- (478) Komisja zauważa jednak, że CCIPB opublikowała ogłoszenia w czasopiśmie „Air & Cosmos”⁽¹⁰⁴⁾ w 2007 r. i w 2009 r. w celu zaproszenia zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych do opracowania nowych usług w zamian za pomoc na rozpoczęcie działalności. Niemniej Francja podała, że te procedury pozostały bezowocne, co spowodowało, że CCIPB „negocjowała bezpośrednio z niektórymi przedsiębiorstwami”. W związku z tym niezgodna z prawem pomoc wykazana w ramach niniejszej analizy nie wynika z publikacji wspomnianych ogłoszeń, ale z dwustronnych negocjacji. Kryterium określone w lit. h) nie jest zatem spełnione.
- (479) Odnosnie do kryterium określonego w pkt 79 lit. i) wytycznych z 2005 r. (biznesplan dowodzący rentowności i badanie wpływu nowej trasy na linie konkurencyjne) Komisja wezwała Francję, aby ta wskazała, czy takie biznesplany zostały wykonane, a jeśli tak, aby przedstawiła ich kopie. Ani Francja, ani żadna zainteresowana strona nie wykazały istnienia takich biznesplanów. W związku z tym kryterium określone w lit. i) nie jest spełnione.
- (480) Kryterium określone w pkt 79 lit. j) wytycznych z 2005 r. (reklama) przewiduje, że odpowiednie organy władzy publicznej publikują listę tras otrzymujących pomoc z zaznaczeniem źródła finansowania publicznego, przedsiębiorstwa-beneficjenta, kwoty wypłaconej pomocy oraz liczby objętych pasażerów. W tym przypadku Francja potwierdziła, że lista tras i przedsiębiorstw będących beneficjentami zachęt finansowych lub płatności za usługi marketingowe nie była publikowana co roku. Kryterium określone w pkt 79 lit. j) wytycznych z 2005 r. nie jest zatem spełnione.

Podsumowanie

- (481) Wszystkie poszczególne umowy i aneksy zawarte przez CCIPB z Ryanair, AMS i Transavią, stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, stanowią pomoc państwa niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym.

8.2. ŚRODKI NA RZECZ ORGANU ZARZĄDZAJĄCEGO PORTEM LOTNICZYM

- (482) W 2000 r. i w 2010 r. CCIPB otrzymała od różnych organów władzy publicznej dotacje na infrastrukturę na łączną kwotę około 17,8 mln EUR. Ponadto otrzymała dotację w wysokości 3,521 mln EUR przeznaczoną na pokrycie kosztów związanych, zdaniem władz francuskich, z wykonywaniem zadań władzy publicznej przez port lotniczy (zwane dalej „dotacjami na wykonywanie zadań władzy publicznych”)⁽¹⁰⁵⁾.

8.2.1. ISTNIENIE POMOCY W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE

- (483) Jak określono w art. 107 ust. 1 Traktatu, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (484) Aby zakwalifikować środek jako pomoc państwa, muszą być spełnione łącznie następujące warunki: 1) przedmiotowy środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu; 2) środek przynosi korzyść ekonomiczną; 3) korzyść jest selektywna; i 4) przedmiotowy środek zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi; oraz 5) beneficjent jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, co oznacza, że prowadzi działalność gospodarczą.
- (485) W celu ustalenia, czy dotacje, o których mowa w motywach od 88 do 108, stanowią pomoc państwa, należy przede wszystkim sprawdzić, czy ich beneficjent, organ zarządzający portem lotniczym w Pau, prowadził działalność gospodarczą w momencie, w którym dotacje zostały mu przyznane. Komisja zbada przede wszystkim tę kwestię, a następnie kolejno przeanalizuje dotacje dotyczące wykonywania zadań władzy publicznej i dotacje na infrastrukturę, aby ocenić, czy stanowią one pomoc państwa.

8.2.1.1. **Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej**

- (486) Jak Komisja wyjaśniła w nowych wytycznych⁽¹⁰⁶⁾, od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (dnia 12 grudnia 2000 r.) działalność i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za zadanie wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa. Natomiast ze względu na brak pewności przed wydaniem wyroku organy publiczne mogły w uzasadniony sposób uznać, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowiło pomocy państwa, a zatem organy te nie musiały zgłaszać takich środków Komisji. Wynika z tego, że na podstawie przepisów dotyczących pomocy państwa Komisja nie może obecnie kwestionować środków w zakresie finansowania przyznanych przed dniem 12 grudnia 2000 r.

⁽¹⁰⁴⁾ Zob. motyw 132.

⁽¹⁰⁵⁾ Zob. tabela 3.

⁽¹⁰⁶⁾ Pkt 28 i 29.

- (487) Ponadto, jak również stwierdzono w nowych wytycznych⁽¹⁰⁷⁾, nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez port lotniczy ma charakter gospodarczy. Działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa.
- (488) Zgodnie z tabelą 4 dotacje na infrastrukturę przyznane w 2004 r. i w 2009 r. posłużyły do sfinansowania inwestycji dotyczących dróg kołowania, pasów startowych, oświetlenia i parkingu. Ta infrastruktura i wyposażenie jest wykorzystywane w celach komercyjnych przez CCIPB, która jest organem zarządzającym portem lotniczym i obciąża kosztami użytkowników tych aktywów. Inwestycje te są zatem nierozłącznie związane z działalnością komercyjną organu zarządzającego portem lotniczym. Dotacje na infrastrukturę przyznane w 2004 r. i w 2009 r. przyniosły zatem korzyść działalności gospodarczej. Ponadto zostały przyznane po dniu 12 grudnia 2000 r. W świetle pojęcia przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej mogą zostać uznane za wchodzące w zakres przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (489) Natomiast dotacje na infrastrukturę przyznane w 1999 r. i w 2000 r., wymienione w tabeli 4 i wykorzystane do sfinansowania inwestycji w zakresie terminala cargo i pasażerskiego, wyposażenie pasów i elektrociepłowni zostały przyznane przez dniem 12 grudnia 2000 r. W konsekwencji Komisja nie musi analizować tych środków w ramach niniejszej decyzji.
- (490) Dotacje przyznane przez Conseil général des Pyrénées Atlantiques w latach 2000–2005 na spłatę kapitału pożyczki zaciągniętej przez CCIPB w kwocie 779 000 EUR⁽¹⁰⁸⁾ objęte są protokołem dotyczącym planu finansowania portu lotniczego w Pau zawartym w dniu 5 listopada 1990 r. Protokół ten zawierał nieodwołalne zobowiązanie władz publicznych do spłaty przedmiotowego zadłużenia. Ponieważ protokół został zawarty przed datą wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris, Komisja nie musi analizować kwot wpłaconych na podstawie tego protokołu w świetle przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (491) W sekcji 8.2.1.2 Komisja analizuje, w jakim stopniu dotacje dotyczące zadań władzy publicznej rzeczywiście zostały wykorzystane na sfinansowanie działań wchodzących zasadniczo w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej.

8.2.1.2. *Dotacje na wykonywanie zadań władzy publicznej*

- (492) Jak podano w tabeli 3, przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego obejmuje dotacje FIATA oraz dotacje, które posłużyły do sfinansowania różnych inwestycji, tj. pomieszczeń i pojazdów służby ochrony i zapobiegania pożarom statków powietrznych (SSLIA) oraz tomografy⁽¹⁰⁹⁾. Te różne dotacje zostały przyznane zgodnie z ogólnym systemem finansowania zadań władzy publicznej we francuskich portach lotniczych, opisanym w sekcji 4.3.2.
- (493) Jak przypomniano powyżej, zgodnie z nowymi wytycznymi i orzecznictwem działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa. Zgodnie z nowymi wytycznymi, działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznym do wykonania wymienionych działań stanowi, z zasady, działalność o charakterze pozagospodarczym⁽¹¹⁰⁾.
- (494) Ponadto nowe wytyczne uściślają, że finansowanie publiczne tego rodzaju działalności pozagospodarczej nie stanowi pomocy państwa, jeśli jest ściśle ograniczone do rekompensowania kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. W kwestii tego drugiego warunku wytyczne uściślają, że jeżeli normalnym rozwiązaniem na mocy danego porządku prawnego jest to, że jedne cywilne porty lotnicze muszą ponosić pewne koszty nieodłącznie związane ze swoją działalnością, a inne cywilne porty lotnicze nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie porty mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli koszty te dotyczą działalności, którą na ogół uznaje się za działalność pozagospodarczą⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Pkt 34 i 35.

⁽¹⁰⁸⁾ Zob. przedostatni wiersz tabeli 3.

⁽¹⁰⁹⁾ Zob. pierwszy i drugi wiersz tabeli 3.

⁽¹¹⁰⁾ Pkt 35.

⁽¹¹¹⁾ Pkt 36 i 37.

- (495) Działania finansowane przez ogólny system finansowania zadań władzy publicznej we francuskich portach lotniczych, opisany w sekcji 4.3.2, to ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji⁽¹¹²⁾, zadania policji⁽¹¹³⁾, ratowania i zapobiegania pożarom⁽¹¹⁴⁾, ochrony ruchu lotniczego⁽¹¹⁵⁾ oraz ochrony warunków życia ludzi i środowiska naturalnego⁽¹¹⁶⁾. Działania te można w uzasadniony sposób uznać za wchodzące w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej. W konsekwencji w świetle przepisów dotyczących pomocy państwa Francja może w uzasadniony sposób uznać te zadania za zadania o charakterze „publicznym”, inaczej mówiąc – pozagospodarczym. Może zatem przewidzieć finansowanie publiczne w celu skompensowania kosztów ponoszonych przez organy zarządzające portami lotniczymi na wykonywanie tych zadań, ponieważ przepisy krajowe obciążają kosztami zadań te organy, i pod warunkiem że finansowanie to nie powoduje nadmiernej rekompensaty ani dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi.
- (496) Tymczasem z opisu znajdującego się w sekcji 4.3.2 wynika, że system przewidziany w przepisach francuskich opiera się na mechanizmach kontroli kosztów, zarówno wstępnej, jak i następczej, zapewniającej, że organy zarządzające portami lotniczymi otrzymują poprzez opłatę lotniskową i narzędzie uzupełniające tylko kwoty ściśle niezbędne do pokrycia kosztów.
- (497) Ponadto system ten ma zastosowanie do wszystkich francuskich cywilnych portów lotniczych, zarówno w zakresie rodzaju zadań uprawniających do rekompensaty, jak i narzędzi finansowania. Stąd warunek dotyczący braku dyskryminacji jest spełniony. O ile bowiem przepisy francuskie powierzają organom zarządzającym portami lotniczymi wykonywanie zadań w interesie ogólnym, to kosztami tych zadań nie obciążają tych organów, ale państwo. Stąd rekompensata kosztów związanych z tymi zadaniami ze środków publicznych nie prowadzi do zmniejszenia kosztów, jakie organ zarządzający portem lotniczym musi normalnie ponosić na mocy francuskiego porządku prawnego.
- (498) Finansowania, jakie francuskie organy zarządzające portami lotniczymi otrzymują w ramach tego systemu, nie stanowią zatem pomocy państwa.
- (499) Stąd dotacje związane z zadaniami władzy publicznej, o których mowa w drugim i trzecim wierszu tabeli nr 3, które posłużyły do sfinansowania inwestycji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz ratowania i zapobiegania pożarom statków powietrznych nie stanowią pomocy państwa.

8.2.1.3. Dotacje na infrastrukturę przyznane w 2004 r. i w 2009 r.

- (500) Pozostaje do przeanalizowania kwestia, czy dotacje na infrastrukturę przyznane w 2004 r. i w 2009 r. stanowią pomoc państwa. Dotacje te są przedstawione w tabeli 13 poniżej.

Tabela 13

Inwestycje i dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r.

(w mln EUR)

Podmiot przyznający dotacje na infrastrukturę	Rok przyznania środków	Charakter inwestycji	Łączna wypłacona kwota	Łączna kwota inwestycji
Conseil général des Pyrénées Atlantiques Conseil Régional d'Aquitaine Unia Europejska (EFRR)	2004	Prace na drogach kołowania	1,6	2,6

⁽¹¹²⁾ Do tej kategorii należy kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego i kontrola wejść do strefy o ograniczonym dostępie.

⁽¹¹³⁾ Do tej kategorii należy zautomatyzowana kontrola na granicach techniką biometryczną.

⁽¹¹⁴⁾ Jak podano w motywie 493, te trzy kategorie są wyraźnie wymienione w nowych wytycznych jako przykłady działalności pozagospodarczej.

⁽¹¹⁵⁾ Do tej kategorii należy zapobieganie zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta.

⁽¹¹⁶⁾ Do tej kategorii należą kontrole środowiskowe.

(w mln EUR)

Podmiot przyznający dotacje na infrastrukturę	Rok przyznania środków	Charakter inwestycji	Łączna wypłacona kwota	Łączna kwota inwestycji
SMAPP	2009	Remont pasów i naprawa oświetlenia Rozbudowa parkingu	4,1	5,1
Łącznie			5,8	7,7

Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (501) Conseil général des Pyrénées-Atlantiques przyznał CCIPB dotacje pochodzące z zasobów departamentu Pyrénées-Atlantiques, zdecentralizowanego samorządu lokalnego. Dla przypomnienia – przedmiotowe zasoby to zasoby państwowe. Dla celów zastosowania art. 107 TFUE zasoby samorządu lokalnego są bowiem traktowane jak zasoby państwowe⁽¹¹⁷⁾. Ponadto decyzje podejmowane przez samorządy lokalne można przypisać państwu, podobnie jak środki podejmowane przez władze centralne⁽¹¹⁸⁾.
- (502) Podobnie jest w przypadku dotacji otrzymanych od Conseil régional d'Aquitaine i od SMAPP, przy czym ten ostatni jest konsorcjum samorządów lokalnych w całości przez nie kontrolowanym.
- (503) Ponadto prace na drogach kołowania zostały częściowo sfinansowane przez EFRR. Finansowanie z EFRR jest traktowane jako pochodzące z zasobów państwowych i przypisywane państwu, ponieważ jest przyznawane pod kontrolą danego państwa członkowskiego⁽¹¹⁹⁾.
- (504) W konsekwencji dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i 2009 r. zostały w całości pokryte z zasobów państwowych i można je przypisać państwu w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Korzyść selektywna dla organu zarządzającego portem lotniczym

- (505) W celu dokonania oceny, czy środek państwowy stanowi pomoc, należy ustalić, czy przedsiębiorstwo będące beneficjentem odnosi korzyść ekonomiczną, dzięki której może uniknąć ponoszenia kosztów, jakie normalnie obciążałoby jego własne zasoby finansowe, czy odnosi korzyść, której nie odniósłby w normalnych warunkach rynkowych⁽¹²⁰⁾, oraz czy przedmiotowy środek może być uznany za rekompensatę za wykonywanie obowiązku świadczenia usługi publicznej spełniającej warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark*⁽¹²¹⁾.
- (506) Odnośnie do ostatniego punktu należy zauważyć przede wszystkim, że Francja nie określiła wyraźnie, czy jej zdaniem organ zarządzający portem lotniczym w Pau miał rzeczywiście obowiązek świadczenia usługi publicznej. W swoich uwagach na temat decyzji o rozszerzeniu postępowania Francja ograniczyła się w tym zakresie do stwierdzenia, że „w związku z brakiem oczywistej podstawy prawnej mającej zastosowanie w tamtym okresie (przed opublikowaniem wytycznych z 2005 r.) władze francuskie mogły w uzasadniony sposób uznać, że przyznane wówczas finansowanie infrastruktury portu lotniczego stanowiło środek polityki zagospodarowania przestrzennego, że ten port lotniczy wypełniał zadanie w ogólnym interesie gospodarczym i że zadanie to nie było objęte systemem pomocy państwa”⁽¹²²⁾.

⁽¹¹⁷⁾ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 Region Nord-Pas-de-Calais, Zb.Orz. 2011, s. II-01999, pkt 108.

⁽¹¹⁸⁾ Wyrok Sądu z dnia 6 marca 2002 r. w sprawach połączonych T-127/99, T-129/99 i T-140/99, Zb.Orz. 2002, s. II-1330, pkt 142.

⁽¹¹⁹⁾ Odnośnie do uznania zasobów EFRR za pomoc państwa zob. np. decyzja Komisji w sprawie N 514/06 South Yorkshire digital region broadband project, motyw 29 i decyzja Komisji w sprawie N 44/10, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, motywy 69–70.

⁽¹²⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 14 lutego 1990 r. w sprawie C-301/87 Francja przeciwko Komisji, Rec. 1990, s. I-307, pkt 41.

⁽¹²¹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Zb.Orz. 2003, s. I-7747.

⁽¹²²⁾ Pkt 13(1).

- (507) Francja dodała: „władze francuskie uważają, że wszystkie porty lotnicze obsługujące mniej niż milion pasażerów rocznie powinny być uznane za przedsiębiorstwa wykonujące usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym ze względu na ich ważną rolę w zagospodarowaniu przestrzeni i rozwoju gospodarczo-społecznym regionu oraz ścisłym powiązaniu ich działalności. Władze francuskie są również zdania, że te porty lotnicze mają ograniczony wpływ na rynek wewnętrzny. Stąd uważają, że przyznane im finansowanie nie powinno być uznawane za pomoc państwa lub powinno być uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z obowiązku zgłaszania zgodnie z przepisami decyzji Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 TFUE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym, która to decyzja obowiązywała do dnia 20 grudnia 2011 r.”⁽¹²³⁾.
- (508) W każdym przypadku Komisja uważa, że te wyjaśnienia są niewystarczające, aby można było uznać, że organ zarządzający portem lotniczym w Pau ma rzeczywiście obowiązek świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym. Zgodnie z nowymi wytycznymi⁽¹²⁴⁾ Komisja uważa, że w należycie uzasadnionych przypadkach można uznać, że ogólne zarządzanie portem lotniczym stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Niemniej Komisja uznaje, że taka sytuacja może zaistnieć tylko wówczas, gdy część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłaby odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym.
- (509) W świetle tej zasady nie można zakładać, że zarządzanie każdym francuskim portem lotniczym obsługującym mniej niż milion pasażerów rocznie stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Jeśli Francja chce podtrzymać twierdzenie, że zarządzanie tym portem lotniczym stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, to jej zadaniem jest dokonanie oceny sytuacji specyficznej dla każdego portu lotniczego należącego do tej kategorii i przedstawienie tej analizy Komisji. Tylko w tych warunkach Komisja mogłaby sprawdzić, dla każdego przypadku osobno, czy Francja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, uznając przedmiotowy port lotniczy za świadczący usługę w ogólnym interesie gospodarczym.
- (510) W analizowanym przypadku nie została przeprowadzona żadna tego rodzaju specyficzna analiza dla portu lotniczego w Pau. Ponadto ze względu na bliskość portu lotniczego w Tarbes, znajdującego się w odległości 50 km i mniej niż 40 minut drogi, nie jest możliwe stwierdzenie, że bez portu lotniczego w Pau część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez ten port lotniczy byłaby odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym. Podtrzymywanie takiego twierdzenia stanowiłoby oczywisty błąd w ocenie charakteru portu lotniczego.
- (511) Zgodnie z komunikatem Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych⁽¹²⁵⁾, aby pierwszy warunek w sprawie *Altmark* był spełniony, wykonywanie usług w ogólnym interesie gospodarczym musi być powierzone na mocy jednego lub większej liczby aktów, które w zależności od przepisów obowiązujących w danym państwie członkowskim mogą mieć formę aktu ustawodawczego lub wykonawczego lub też umów. Ponadto akt lub akty musi określać co najmniej treść i czas trwania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwo i w stosownych przypadkach odnośnie terytorium, charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu przez organ powierzający świadczenie usługi, opis parametrów służących do obliczania, monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat. Jedyne akty, jakie opracowała Francja i które mogłyby ewentualnie pełnić tę funkcję, to rozporządzenie z 1965 r.⁽¹²⁶⁾ z późniejszymi zmianami, ponieważ nakłada ono na CCIPB różne obowiązki w zakresie eksploatacji (w tym dotyczące takich kwestii, jak godziny otwarcia lub równe traktowanie użytkowników), konserwacji, utrzymania i zagospodarowania na ściśle określony okres. Niemniej żaden z tych aktów nie określa sposobu obliczania i weryfikacji jakiegokolwiek mechanizmu rekompensaty finansowej.
- (512) Stąd Komisja uważa, na podstawie danych znajdujących się w aktach sprawy, że zarządzanie portem lotniczym w Pau nie może być uznane za usługę rzeczywiście świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym.
- (513) Nawet jeżeli by założyć, że tak jest, to dotacje na infrastrukturę stanowiące przedmiot niniejszej analizy nie spełniają jednak warunków łącznych wyroku w sprawie *Altmark*. Są to bowiem różne dotacje jednorazowe wypłacane w różnych okresach, na pokrycie kosztów inwestycji, które okazały się konieczne w tych okresach. Dotacje te nie odzwierciedlają zatem mechanizmu rekompensaty, który byłby ustalony w sposób obiektywny, przejrzysty i wcześniej, tj. w momencie, gdy władze publiczne powierzyły CCIPB zadanie zarządzania portem lotniczym lub w momencie zawierania aktów odnawiających lub uściślających ten sposób zarządzania. Stąd dotacje te nie spełniają drugiego kryterium wyroku w sprawie *Altmark*, które brzmi: „parametry, na podstawie których wyliczana jest rekompensata, należy ustalić uprzednio w obiektywny i przejrzysty sposób, aby uniknąć przyznawania korzyści gospodarczych, które dawałyby przedsiębiorstwu będącemu beneficjentem przewagę nad konkurującymi z nim przedsiębiorstwami”⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ Pkt 13(3).

⁽¹²⁴⁾ Pkt 72.

⁽¹²⁵⁾ Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4, pkt 52.

⁽¹²⁶⁾ Zob. motyw 27.

⁽¹²⁷⁾ Zob. wyrok *Altmark* cytowany w przypisie nr 121, pkt 90.

- (514) Ponieważ przedmiotowe dotacje na infrastrukturę nie spełniają warunków wyroku w sprawie *Altmark*, należy sprawdzić, jak wcześniej podano, czy zostały przyznane w normalnych warunkach rynkowych.
- (515) W tym zakresie należy przypomnieć, że „środki udostępnione przedsiębiorstwu pośrednio lub bezpośrednio przez państwo w okolicznościach, które odpowiadają normalnym warunkom rynkowym, nie mogą zostać uznane za pomoc państwa”⁽¹²⁸⁾.
- (516) W celu ustalenia, czy dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. zostały przyznane w normalnych warunkach rynkowych, należy zastosować do nich zasadę prywatnego inwestora. Należy ocenić, czy w momencie ich przyznawania podmioty publiczne mogły spodziewać się jakiegokolwiek zwrotu finansowego, wykluczając z tej analizy zyski jako takie spodziewane w zakresie lokalnego rozwoju gospodarczego.
- (517) W analizowanym przypadku Komisja zauważa przede wszystkim, że portem lotniczym zarządza CCIPB w ramach koncesji, która upływa w 2015 r. Prawo własności do tego portu lotniczego, należące pierwotnie do państwa, zostało przeniesione na SMAPP z dniem 1 stycznia 2007 r. CCIPB nie jest zatem właścicielem terenu i infrastruktury.
- (518) W swoich uwagach CCIPB stwierdziła w tym zakresie na temat dotacji na infrastrukturę, że: „kwoty te odpowiadają inwestycjom zrealizowanym przez właścicieli infrastruktury portu lotniczego w celu konserwacji i modernizacji; są zatem realizowane wyłącznie z korzyścią dla ich właścicieli. Kwoty te natomiast nie przynoszą żadnej korzyści ekonomicznej dla CCIPB jako organu zarządzającego portem lotniczym” (przypisy pominięto). CCIPB dodaje: „Stąd dotacje na infrastrukturę przekazane przez organ udzielający koncesji i samorządy lokalne ingerują w sposób naturalny jako właściciele infrastruktury portu lotniczego, w ramach udzielonej koncesji na świadczenie usług publicznych, w celu wykonania prac dostosowania do obowiązujących przepisów, prac konserwacyjnych i modernizacyjnych infrastruktury publicznej portu lotniczego, aby podnieść wartość posiadanego majątku. Są to zatem inwestycje, które w naturalny sposób ciążyą na właścicielu infrastruktury publicznej, a nie na podmiocie, który ją eksploatuje”.
- (519) Niemniej z elementów zawartych w aktach sprawy wynika, że w warunkach koncesji to właśnie na CCIPB, a nie na właścicielu publicznym ciąży obowiązek finansowania niezbędnych inwestycji. Rozporządzenie z 1965 r., które ustanowiło koncesję, wyraźnie powierza koncesjodawcy zadanie tworzenia, zagospodarowania i konserwacji obiektów, budynków, instalacji i wyposażenia. Francja potwierdziła to następująco: „Inwestycje niezbędne dla dostosowania do obowiązujących przepisów, renowacji, konserwacji, rozbudowy lub modernizacji portu lotniczego ciążyą zatem na koncesjodawcy”.
- (520) Francja zauważyła w tym zakresie, że postanowienia aneksu z dnia 8 listopada 2001 r. („trzeci aneks”) do rozporządzenia z 1965 r. nie zakwestionowały warunków koncesji, w szczególności w zakresie odpowiedzialności za inwestycje związane z konserwacją i renowacją portu lotniczego. Ponadto zauważyła, że postanowienia aneksu z dnia 3 marca 2010 r. („czwarty aneks”), zawartego między SMAPP a CCIPB w związku z przeniesieniem własności, które nastąpiło w 2007 r., również nie zakwestionowały warunków koncesji i podobnie jak poprzednie aneksy obciążały koncesjodawcę inwestycjami niezbędnymi do prowadzenia działalności⁽¹²⁹⁾.
- (521) Stąd, jak pokazuje analiza rozporządzenia z 1965 r. i aneksów do niego, jak potwierdza Francja i przeciwnie do tego, co sugeruje CCIPB, to właśnie zadaniem CCIPB jest wykonanie i sfinansowanie inwestycji takich jak te, które stanowią przedmiot analizowanych dotacji na infrastrukturę.
- (522) Z jednej strony wydaje się, że przyznając dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r., różne odnośne podmioty publiczne nie mogły spodziewać się takiego zwrotu z inwestycji, jaki zadowoliliby prywatnego inwestora działającego na ich miejscu. Teren i infrastruktura należały bowiem w 2004 r. do państwa, a w 2009 r. do SMAPP. W przypadku obu tych właścicieli publicznych jedynym przychodem wygenerowanym przez port lotniczy w Pau była opłata koncesyjna w minimalnej wysokości 100 FRF rocznie do 2010 r., podniesiona do 100 EUR rocznie od 2010 r. Dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. nie spowodowały podwyższenia tej opłaty koncesyjnej, której wysokość ustalona była w rozporządzeniu z 1965 r. i zaktualizowana przez niektóre aneksy do niego. Stąd ani państwo, ani SMAPP nie mogły jako właściciele spodziewać się, że dotacje na inwestycje przyznane odpowiednio w 2004 r. i w 2009 r. mogą przynieść konkretny zwrot z inwestycji co najmniej do wygaśnięcia koncesji,

⁽¹²⁸⁾ Zob. wyrok *Stardust Marine* z dnia 16 maja 2002 r. cytowany w przypisie nr 39, pkt 69.

⁽¹²⁹⁾ Czwarty aneks uściśla system „dóbr, które należy zwrócić” (fr. *biens de retour*) użytkowanych w ramach koncesji, które obejmują wszystkie nieruchomości i ruchomości oddane do dyspozycji koncesjodawcy przez organ udzielający koncesji. Dobra, które należy zwrócić, obejmują teren, obiekty, budynki, instalacje, sieci i wytwory intelektualne niezbędne do eksploatacji portu lotniczego, odnowione lub stworzone przez koncesjodawcę w okresie koncesji oraz ruchomości niezbędne do eksploatacji portu lotniczego, odnowione lub stworzone przez koncesjodawcę w okresie koncesji. Zgodnie z czwartym aneksem dobra te muszą być obowiązkowo i nieodpłatnie zwrócone organowi udzielającemu koncesji w doskonałym stanie po wygaśnięciu umowy koncesyjnej. Czwarty aneks uściśla również, że po wygaśnięciu koncesji organ udzielający koncesji będzie obciążony kosztami rocznych odsetek i amortyzacji z tytułu pożyczek zaciąganych przez koncesjodawcę na wykonanie inwestycji w ramach koncesji, oraz że zwróci koncesjodawcy zaliczki, jakie koncesjodawca zapłacił ze środków własnych lub wartość niezamortyzowaną prac, jakie wykonał przy użyciu środków własnych, w przypadku gdy zwrot ten nie mógł być dokonany przez zaliczenie w poczet kapitału obrotowego portu lotniczego. Te przepisy finansowe, mające zastosowanie w momencie zakończenia koncesji, nie są sprzeczne z faktem, że koszt inwestycji niezbędnych do funkcjonowania portu lotniczego musi być ponoszony przez koncesjodawcę w momencie realizowania inwestycji.

zaplanowanego na 2015 r. Ponadto żaden element w aktach sprawy nie wskazuje na to, że państwo lub SMAPP mogły się spodziewać, odpowiednio w 2004 r. i w 2009 r., że dotacje na infrastrukturę spowodują taką aktualizację wyceny aktywów, która mogłaby się przełożyć na zwrot z inwestycji dla tych dwóch podmiotów w ramach nowej koncesji, począwszy od 2016 r. W szczególności Francja nie dostarczyła żadnego elementu świadczącego o przewidywanych przez państwo lub SMAPP warunkach przyszłej koncesji i ewentualnych opłatach, jakich właściciel portu lotniczego mógł się w związku z tym spodziewać.

- (523) Podmioty publiczne natomiast, które wniosły wkład w finansowanie przedmiotowych dotacji, nie będąc w momencie ich przyznawania właścicielami terenu i infrastruktury, czy to bezpośrednio czy pośrednio poprzez SMAPP, tym bardziej nie mogły się spodziewać takiego zwrotu z inwestycji, by zapewnić rentowność swoich wydatków inwestycyjnych. Ta uwaga dotyczy Conseil général des Pyrénées Atlantiques i Conseil régional d'Aquitaine, które nie były właścicielami portu lotniczego w momencie, kiedy w 2004 r. podjęły decyzję o dofinansowaniu prac na drogach kołowania.
- (524) Należy ponadto zauważyć, że zdaniem Francji „decyzja podmiotów publicznych o inwestowaniu nie opiera się wyłącznie na perspektywach bezpośredniej rentowności, a CCIPB wnosi tylko symboliczną opłatę. Decyzja podmiotów publicznych o inwestowaniu opiera się na spodziewanym zysku dla regionu w określonej perspektywie, w zakresie rozwoju gospodarczego i turystycznego”. To stwierdzenie potwierdza, że podmioty publiczne nie spodziewały się, że ich wydatki inwestycyjne przyniosą im jakąkolwiek rentowność. Jedyne zyski, jakich spodziewały się podmioty publiczne, związane z rozwojem gospodarczym i turystycznym, nie byłyby uwzględnione przez inwestora prywatnego będącego w sytuacji podmiotów publicznych. Sugeruje to, że kryterium prywatnego inwestora nie może nawet być zastosowane do przedmiotowych dotacji na inwestycje.
- (525) W świetle powyższego dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. nie spełniają kryterium prywatnego inwestora. Dotacje te w rzeczywistości odciążyły koszty inwestycyjne, jakie normalnie musiałyby ponieść CCIPB bez perspektywy zwrotu z inwestycji wystarczającego dla podmiotów, które przyznały te dotacje. Ponadto, ponieważ środki te zostały przyznane jednemu przedsiębiorstwu, są selektywne.

8.2.1.4. *Zakłócenie wymiany handlowej i konkurencji w ramach Unii Europejskiej*

- (526) Jako organ zarządzający portem lotniczym w Pau CCIPB konkuruje z innymi węzłami lotniczymi, a w szczególności z portami lotniczymi obsługującymi ten sam obszar geograficzny. W tym zakresie Komisja zauważa, że port lotniczy Tarbes-Lourdes-Pyrénées, znajdujący się w odległości 50 km od portu lotniczego w Pau, również oferował loty do Londynu od 2009 r. Port lotniczy Biarritz-Anglet-Bayonne również znajduje się w odległości mniej niż 100 km od portu lotniczego w Pau i oferuje loty do Charleroi, Londynu Stansted, Manchesteru i innych miast w Zjednoczonym Królestwie. Pomoc przyznana CCIPB grozi zatem zakłóceniem konkurencji. Ponieważ rynek usług portu lotniczego i rynek transportu lotniczego są rynkami otwartymi na konkurencję w Unii Europejskiej, pomoc grozi również zakłóceniem wymiany handlowej między państwami członkowskimi.
- (527) W bardziej ogólnym ujęciu należy zauważyć, że organy zarządzające portami lotniczymi w Unii konkurują ze sobą, aby przyciągnąć przedsiębiorstwa lotnicze. Przedsiębiorstwa lotnicze ustalają bowiem realizowane połączenia i odpowiadające im częstotliwości, uwzględniając różne kryteria. Kryteria te to potencjalni spodziewani klienci, korzystający z tych połączeń, ale również cechy wylotowego i przylotowego portu lotniczego dla tych połączeń.
- (528) Przedsiębiorstwa lotnicze analizują w szczególności kryteria, takie jak charakter świadczonych usług portu lotniczego, populacja lub działalność gospodarcza prowadzona w otoczeniu portu lotniczego, przepełnienie, dostęp drogą lądową czy też wysokość opłat i ogólne warunki handlowe użytkowania infrastruktury portu lotniczego i usług. Poziom opłat jest kluczowym elementem, gdyż przyznane danemu portowi lotniczemu finansowanie publiczne mogłoby być wykorzystane w celu utrzymania opłat lotniskowych na sztucznie niskim poziomie, pozwalającym na przyciągnięcie przedsiębiorstw lotniczych, i mogłoby zatem istotnie zakłócać konkurencję⁽¹³⁰⁾.
- (529) W konsekwencji przedsiębiorstwa lotnicze przydzielają swoje zasoby, w szczególności maszyny i załogi, do różnych połączeń, uwzględniając między innymi usługi oferowane przez organy zarządzające portem lotniczym i ceny za te usługi.
- (530) Ze wszystkich powyższych elementów wynika, że dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. stanowiły korzyść ekonomiczną dla CCIPB, a zatem mogły wzmocnić jej pozycję w stosunku do innych europejskich organów zarządzających portem lotniczym. W związku z tym dotacje mogły zakłócić konkurencję i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

⁽¹³⁰⁾ Nowe wytyczne, pkt 43.

8.2.1.5. **Stwierdzenie istnienia pomocy**

- (531) Z powodów przedstawionych w motywach od 483 do 530 dotacje na infrastrukturę przyznane dla CCIPB w 2004 r. i w 2009 r. stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.2.2. NIEZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (532) Dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. zostały wdrożone bez wcześniejszego zgłoszenia.
- (533) Jak wcześniej podano, Francja poinformowała w swoich uwagach, że uważa, że wszystkie porty lotnicze obsługujące mniej niż milion pasażerów rocznie powinny być uznane za przedsiębiorstwa zobowiązane do świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, stąd uważają, że przyznane im finansowanie nie powinno być uznawane za pomoc państwa lub powinno być uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z obowiązku zgłaszania zgodnie z przepisami decyzji SIEG z 2005 r.
- (534) Tymczasem, jak ustalono powyżej, Komisja uważa, na podstawie danych znajdujących się w aktach sprawy, że zarządzanie portem lotniczym w Pau nie może być uznane za usługę rzeczywiście świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Z tego względu dotacje z 2004 r. i 2009 r. nie mogły być zwolnione z obowiązku zgłaszania ustanowionego na mocy art. 108 ust. 3 TFUE w oparciu o decyzję SIEG z 2005 r.
- (535) Ponadto, jak wspomniano powyżej, dotacje te nie odzwierciedlają mechanizmu rekompensaty, który byłby ustalony w sposób obiektywny, przejrzysty i *ex ante*, tj. w momencie, gdy władze publiczne powierzyły CCIPB zadanie zarządzania portem lotniczym lub w momencie zawierania aktów odnawiających lub uściślających ten sposób zarządzania. Stąd dotacje te nie spełniają kryterium określonego w art. 4 lit. d) decyzji SIEG, zgodnie z którym akt lub akty powierzające zarządzanie usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym muszą określać parametry służące do obliczania, kontrolowania i weryfikacji kwot rekompensaty. Jest to drugi powód, dla którego dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. nie mogły być zwolnione z obowiązku zgłaszania ustanowionego na mocy art. 108 ust. 3 TFUE w oparciu o decyzję SIEG z 2005 r.
- (536) W świetle powyższego dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. stanowią pomoc niezgodną z prawem.

8.2.3. ZGODNOŚĆ POMOCY Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

- (537) Jak wcześniej wyjaśniono, dotacje na infrastrukturę przyznane w 2004 r. i w 2009 r. odciążą koszty inwestycyjne, jakie normalnie musiałaby ponieść CCIPB. Stanowią zatem pomoc na inwestycje. Ponadto zostały przyznane przed dniem 4 kwietnia 2014 r., tj. przed datą wejścia w życie nowych wytycznych. Zgodnie z tymi wytycznymi Komisja stosuje do niezgodnej z prawem pomocy na inwestycje przyznanej portom lotniczym zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy⁽¹³¹⁾.
- (538) W przypadku dotacji z 2009 r. wytycznymi obowiązującymi w chwili udzielenia pomocy były wytyczne z 2005 r., a zatem ten tekst należy zastosować. Natomiast dotacja z 2004 r. była przyznana przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r., tj. w okresie, gdy nie istniało kryterium zgodności specyficzne dla inwestycji na rzecz portów lotniczych. Komisja musi zatem ocenić te dotacje bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, uwzględniając swoją praktykę decyzyjną w tym zakresie. Należy przypomnieć, że praktyka decyzyjna Komisji w zakresie oceny zgodności środków pomocy przyznawanych organom zarządzającym portom lotniczym została skonsolidowana w wytycznych z 2005 r. Dlatego też Komisja uważa, że należy ocenić zgodność dotacji z 2004 r. z rynkiem wewnętrznym w świetle kryteriów określonych w wytycznych z 2005 r.
- (539) Stąd w oparciu o wytyczne z 2005 r.⁽¹³²⁾ Komisja przeanalizowała dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. w oparciu o następujące kryteria:
- budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itd.),
 - infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu,
 - infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą,

⁽¹³¹⁾ Nowe wytyczne, pkt 173.

⁽¹³²⁾ Pkt 61.

- dostęp do infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący,
 - stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Unii.
- (540) Ponadto oprócz obowiązku spełniania kryteriów przedstawionych w motywie 539 pomoc państwa na rzecz portów lotniczych, podobnie jak każda inna pomoc państwa, musi być niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu, aby mogła być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Komisja przeanalizuje zatem, czy oprócz kryteriów wymienionych w wytycznych z 2005 r. spełnione jest też kryterium niezbędności i współmierności.
- (541) Na wstępie Komisja zauważa, że w myśl wytycznych z 2005 r. koszty kwalifikowalne do pomocy na inwestycję na rzecz portu lotniczego muszą ograniczać się do kosztów inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego w ścisłym tego słowa znaczeniu (pasy startowe, terminale, płyta lotniska itd.) lub urządzenia pomocnicze bezpośrednie (instalacje przeciwpożarowe, wyposażenie bezpieczeństwa i ochrony). Z kosztów kwalifikowalnych należy natomiast wykluczyć koszty dotyczące prowadzenia działalności komercyjnej, niezwiązanej bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, obejmującej między innymi budowę, finansowanie, wykorzystywanie i wynajmowanie powierzchni oraz nieruchomości, nie tylko przeznaczonej na biura i magazyny, ale także hotele i przedsiębiorstwa przemysłowe w obrębie portu lotniczego, jak również sklepy, restauracje, parkingi.
- (542) Dotacja z 2004 r. w całości była wykorzystana na wykonanie prac na drogach kołowania. Całość kosztów inwestycyjnych tych prac mogła zostać objęta pomocą na inwestycję na podstawie wytycznych z 2005 r., ponieważ droga kołowania stanowi infrastrukturę portu lotniczego. Dotacja z 2009 r. natomiast została przyznana na dofinansowanie różnych inwestycji w pasy startowe i oświetlenie, a także, w mniejszej części łącznych kosztów inwestycji⁽¹³³⁾, na rozbudowę parkingu samochodowego. Pas startowy i oświetlenie stanowią część infrastruktury portu lotniczego. W konsekwencji koszty inwestycji związane z tą infrastrukturą są kwalifikowalne. Natomiast koszty związane z parkingiem samochodowym nie mogą być zaliczone do kosztów kwalifikowalnych, ponieważ parking samochodowy nie stanowi części infrastruktury portu lotniczego. Łączna kwota dotacji z 2009 r., tj. 4,1 mln EUR, nie przekracza łącznej kwoty kosztów kwalifikowalnych związanych z pasem startowym i oświetleniem, wynoszącej 4,7 mln EUR. Stąd dotacja z 2009 r. została wykorzystana tylko do pokrycia kosztów kwalifikowalnych⁽¹³⁴⁾.
- (543) Dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. (których łączne kwoty wynoszą odpowiednio 1,6 i 4,1 mln EUR) nie przekraczają kwoty kosztów kwalifikowalnych obliczonych w ten sposób dla tych dwóch dotacji (odpowiednio 2,6 i 4,7 mln EUR), ale powodują wysoki poziom intensywności pomocy (odpowiednio 62 % i 88 %).

8.2.3.1. *Jasno określony cel związany z ogólnym interesem*

- (544) Dotacja na infrastrukturę z 2004 r. została wykorzystana do sfinansowania prac na drogach kołowania, aby dostosować tę infrastrukturę do obowiązujących norm i zapewnić lepszą przepustowość, odpowiadającą potrzebom ruchu komercyjnego w warunkach największego natężenia.
- (545) Inwestycje kwalifikowalne sfinansowane za pomocą dotacji na infrastrukturę z 2009 r. polegały natomiast na naprawie pasów startowych i oświetlenia, co jest niezbędne, by port lotniczy utrzymał swój potencjał obsługi i uzyskał certyfikat umożliwiający kontynuowanie obsługi średniej wielkości samolotów o zdolności przewozowej od 200 do 250 miejsc. Oświetlenie kategorii III wykonano w latach 1992–1993, a nawierzchnia pola ruchu naziemnego wykonana w 1990 r. wymagała z jednej strony naprawy ze względu na wiek (trwałość nawierzchni wynosi na ogół od 10 do 15 lat), a z drugiej strony dostosowania do obowiązujących norm. To dostosowanie do obowiązujących norm było konieczne, ponieważ brak wydajności narzuconej rozporządzeniem dotyczącym warunków homologacji i eksploatacji portów lotniczych, w szczególności dla podejść precyzyjnych 3. kategorii, mógł w niedługim czasie doprowadzić do odebrania portowi lotniczemu certyfikatu.
- (546) Stąd ani dotacja w 2004 r., ani dotacja w 2009 r. nie przyczyniły się do znacznego zwiększenia przepustowości. Wykorzystane zostały zasadniczo do wykonania napraw i prac mających na celu dostosowanie do obowiązujących norm, aby utrzymać infrastrukturę w dobrym stanie i nadal obsługiwać takie jak dotychczas maszyny i natężenie ruchu oraz poprawić działanie portu lotniczego w okresach największego natężenia ruchu.

⁽¹³³⁾ Mniej niż 10 % łącznych kosztów inwestycyjnych (zob. tabela 4 i w tabeli przypis 1).

⁽¹³⁴⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie SA.38168 – Croatia – Dubrovnik Airport Development, pkt 10 i 28.

- (547) Port lotniczy w Pau obsługuje znaczny ruch biznesowy, który stanowi od 60 % do 70 % całkowitego natężenia ruchu. Ruch ten związany jest z dużą liczbą przedsiębiorstw działających w Pau i okolicach. W tym zakresie Francja poinformowała, że okręg Pau stanowi, po okręgach Lacq i Oloron, trzeci pod względem wielkości ośrodek gospodarczy południowo-zachodniej części Francji (tzw. regionu Grand Sud-Ouest). W Pau znajdują się międzynarodowe i regionalne siedziby różnych dużych przedsiębiorstw oraz ośrodki badawcze i produkcyjne. Brak portu lotniczego lub znaczne zmniejszenie jego potencjału obsługi zaszkodziłoby tej działalności gospodarczej, ponieważ pasażerowie biznesowi dążą na ogół do tego, aby jak najbardziej skrócić czas przejazdu, w szczególności po to, aby odbyć podróż w obie strony w jeden dzień. Stąd, w przypadku pasażerów biznesowych wylatujących lub przylatujących do Pau, konieczność korzystania z portu lotniczego, który tak jak port lotniczy Tarbes nie znajduje się w bezpośrednim pobliżu miasta, mogłaby zostać uznana przez wiele przedsiębiorstw za utrudnienie.
- (548) Ponadto port lotniczy w Pau obsługuje znaczny ruch turystyczny, co związane jest w szczególności z położeniem w pobliżu Pirenejów i znajdujących się w nich ośrodków sportów zimowych. Badania, o których wspomniała CCIPB, wskazują ponadto, że pasażerowie samego tylko przedsiębiorstwa Ryanair, będący zasadniczo turystami, wydali podczas pobytu w regionie Pau łączną kwotę 8 mln EUR w 2005 r. i 56 mln EUR w 2010 r.
- (549) Z tych różnych względów dotacje na infrastrukturę przyznane CCIPB w 2004 r. i w 2009 r. przyczyniły się do rozwoju gospodarczego Pau i jego regionu dzięki wpływowi tego portu lotniczego na turystykę i ogólnie działalność gospodarczą.
- (550) Dotacje te przyczyniły się również do ułatwienia dostępu do regionu, w szczególności dla turystów i pasażerów biznesowych. W tym zakresie należy zauważyć, że port lotniczy w Pau leży w odległości 50 km od portu lotniczego w Tarbes i 100 km od portu lotniczego w Biarritz. Ze względu na odległość od portu lotniczego w Pau port lotniczy w Biarritz raczej nie może stanowić prawdopodobnej dla niego alternatywy dla podróżnych, dla których priorytetem jest czas podróży, w szczególności dla pasażerów biznesowych.
- (551) Ponadto zdaje się, że te trzy porty lotnicze charakteryzują się każdy innym rodzajem ruchu:
- Pau charakteryzuje się przede wszystkim znacznym ruchem biznesowym, którego znaczna część w stosunku do ruchu całkowitego to ruch krajowy obsługiwany przez linie Air France i Régional,
 - Biarritz charakteryzuje się znacznym ruchem turystycznym związanym z wybrzeżem atlantyckim i granicą z Hiszpanią; cechuje go duże sezonowe natężenie ruchu w okresie letnim oraz znaczny udział tanich linii lotniczych,
 - Tarbes jest przede wszystkim rynkiem „niszowym” związanym z miastem kultu religijnego Lourdes i charakteryzuje się dużym ruchem międzynarodowym i nieregularnym (czarterowym). Pokazuje to fakt, że ruch w tym porcie lotniczym wynosił około 400 000 pasażerów rocznie w latach 2001–2011, z wyjątkiem 2008 r., kiedy to osiągnął szczytowe natężenie 678 000 pasażerów w związku z jubileuszowym rokiem Lourdes.
- (552) Elementy te wskazują, że różne porty lotnicze obsługują segmenty rynku stosunkowo zróżnicowane, a zatem stanowią jedne dla drugich tylko niedoskonałe zamienniki. Dane te potwierdza badanie statystyk natężenia ruchu, przedstawione szczegółowo w motywach od 567 do 572 w ramach analizy zakresu zakłócenia konkurencji spowodowanego środkami pomocy. Stąd pomoc na inwestycje pozwalająca utrzymać port lotniczy w Pau w dobrym stanie sprzyja w pewnym stopniu ułatwieniu dostępu do regionu, ponieważ dzięki niemu pasażerowie i przedsiębiorstwa lotnicze nie muszą wybierać niedoskonałego zamiennika.
- (553) Ponadto w Pau nie ma szybkiej linii kolejowej, a najbliższa przebiega przez Bordeaux, tj. w odległości około 1 godz. 40 minut drogi. W przypadku większości dostępnych połączeń na krótkich trasach wylatujących z Pau skorzystanie z szybkiej linii kolejowej jako alternatywnego środka transportu wiąże się ze zdecydowanie dłuższym czasem przejazdu, a zatem stanowi zdecydowanie niedoskonały zamiennik. Najbliższe hiszpańskie porty lotnicze są oddalone o co najmniej dwie godziny drogi, a zatem najprawdopodobniej nie stanowią dla większości pasażerów dobrej alternatywy dla portu lotniczego w Pau.
- (554) Wynika stąd, że mimo środków transportu alternatywnych do transportu lotniczego wylatującego z Pau i mimo bliskości portu lotniczego w Tarbes dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. przyczyniły się do ułatwienia dostępu do regionu i do regionalnego rozwoju gospodarczego.

8.2.3.2. *Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu*

- (555) Jak podano w motywie 546, prace sfinansowane przy pomocy dotacji na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. nie doprowadziły do znacznego zwiększenia przepustowości, ale miały na celu tylko utrzymanie infrastruktury w takim stanie, by nadal obsługiwać takie jak dotychczas natężenie ruchu oraz poprawić działanie portu lotniczego w okresach największego natężenia ruchu.

- (556) Inwestycje te nie wykraczały zatem poza zakres niezbędny, by port lotniczy mógł nadal obsługiwać takie jak dotychczas natężenie ruchu w dobrych warunkach, w tym w okresach największego natężenia ruchu. Inwestycje te były zatem niezbędne i współmierne z punktu widzenia wyznaczonego celu.

8.2.3.3. *Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie*

- (557) Należy zauważyć, że w latach 2000–2009 natężenie ruchu w porcie lotniczym w Pau wynosiło od około 580 000 do około 820 000 pasażerów rocznie, a maksymalny poziom 820 000 został osiągnięty w 2008 r. W okresie 2000–2009 rok 2002 był jedynym rokiem, w którym natężenie ruchu wyniosło mniej niż 600 000 pasażerów. Poziom zbliżony do tego prognozy (580 000) został jednak osiągnięty w tym właśnie roku. Wobec tego dość zmiennego poziomu natężenia ruchu, ale niemal zawsze przekraczającego 600 000 pasażerów rocznie, i wobec stałej obecności Air France, przewoźnika generującego większą część natężenia ruchu, a także wobec znacznego ruchu biznesowego CCIPB mogła w 2004 r. i w 2009 r. liczyć na wysoki poziom wykorzystania, równy co najmniej poziomowi podstawowej działalności portu lotniczego, tj. około 600 000 rocznie.
- (558) Charakter tych perspektyw mógł uzasadniać inwestycje mające na celu utrzymanie infrastruktury w takim stanie, by obsłużyć takie jak dotychczas natężenie ruchu, w tym w okresach największego natężenia, bez znacznego zwiększenia przepustowości. Należy przypomnieć w tym zakresie, że prace na drogach kołowania, sfinansowane z dotacji z 2004 r., miały na celu dostosowanie do obowiązujących norm, aby lepiej zarządzać portem lotniczym w okresach największego natężenia ruchu. Ponadto w przypadku napraw pasa startowego i oświetlenia, wykonanych w 2009 r., była to naprawa odtwarzająca taki sam stan, ponieważ nie prowadziła ani do zwiększenia nośności pola ruchu naziemnego, ani do zwiększenia długości pasa w celu obsługi bardziej wydajnych statków powietrznych, ani do poprawy minimów operacyjnych w warunkach złej widoczności. Trwałość tej infrastruktury wynosi od 10 do 15 lat, a poprzednia została wykonana od 16 do 19 lat wcześniej w stosunku do rozpoczęcia prac. Dotacja na infrastrukturę z 2009 r. polegała zatem tylko na odnowieniu inwestycji, których ekonomiczny okres użytkowania dobiegł końca.
- (559) Podsumowując, w momencie przyznawania dotacji na infrastrukturę, w ten sposób odnowiona infrastruktura oferowała zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie.

8.2.3.4. *Dostęp do infrastruktury w sposób równy i niedyskryminujący*

- (560) Port lotniczy w Pau jest otwarty dla różnych przedsiębiorstw, które chciałyby go użytkować, bez specjalnych ograniczeń. Dostęp do tej infrastruktury jest oferowany w sposób równy i niedyskryminujący w rozumieniu wytycznych z 2005 r.

8.2.3.5. *Brak wpływu na wymianę handlową w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem*

- (561) Jak wcześniej podano, port lotniczy w Pau leży w odległości 50 km od portu lotniczego w Tarbes i 100 km od portu lotniczego w Biarritz. Ze względu na odległość od portu lotniczego w Pau port lotniczy w Biarritz raczej nie może stanowić prawdopodobnej dla niego alternatywy dla istotnej części podróży. Zatem pomoc, jaką otrzymał port lotniczy w Pau, nie wpłynęła na port lotniczy w Biarritz w znacznym stopniu.
- (562) Port lotniczy w Tarbes natomiast leży stosunkowo blisko portu lotniczego w Pau, w odległości 50 km i mniej niż 40 minut drogi. We wstępnej ocenie zdaje się zatem, że dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. miały niemały wpływ na jego działalność.
- (563) Niemniej wiele elementów osłabia ten argument. Przede wszystkim port lotniczy w Pau jest starym portem lotniczym, który obsługuje regularne połączenia od kilkudziesięciu lat. Dotacje na infrastrukturę stanowiące przedmiot niniejszej analizy są pomocą jednorazową, dość rozłożoną w czasie i zasadniczo ograniczone do finansowania prac niezbędnych do utrzymania infrastruktury w takim stanie, by obsłużyć takie jak dotychczas natężenie ruchu. Nie służyły do finansowania znacznego zwiększenia przepustowości. Stąd najważniejszym wpływem przedmiotowych dotacji na infrastrukturę na port lotniczy w Tarbes było utrzymanie w dobrym stanie portu lotniczego stosunkowo blisko położonego i istniejącego od dawna, ponieważ w przypadku braku tych dotacji port lotniczy w Pau nie mógłby kontynuować swojej działalności lub działałby w gorszych warunkach. Dotacje te nie doprowadziły natomiast do powstania dodatkowej przepustowości, stanowiącej konkurencję dla portu lotniczego w Tarbes.
- (564) Ponadto przedmiotowe dotacje na infrastrukturę nie stanowią pomocy operacyjnej służącej do finansowania stałego deficytu operacyjnego. Pomoc tego rodzaju nie została stwierdzona w niniejszej sprawie, która dotyczy tylko pomocy na inwestycje.

- (565) Ponadto, jak wcześniej wskazano, porty lotnicze w Pau i Tarbes obsługują różne segmenty rynku. Ruch w Tarbes jest zdominowany przez loty czarterowe związane w przeważającej mierze z miejscem kultu religijnego Lourdes i obejmuje dużą część lotów międzynarodowych⁽¹³⁵⁾.
- (566) W przeciwieństwie do portu lotniczego Tarbes, Pau charakteryzuje się przede wszystkim znacznym ruchem biznesowym, którego znaczna część w stosunku do ruchu całkowitego to ruch krajowy obsługiwany przez linie Air France i Régional, związany przede wszystkim z połączeniem Pau-Paryż. Jak podano w motywie 547, ruch biznesowy stanowi od 60 % do 70 % całkowitego ruchu w porcie lotniczym w Pau, a Pau jest trzecim ośrodkiem gospodarczym południowo-zachodniej części Francji (tzw. regionu Grand Sud-Ouest) wraz z okręgami Lacq i Oloron. Dlatego też porty lotnicze Pau i Tarbes są nastawione na różne segmenty rynku. Stąd zamknięcie portu lotniczego w Pau lub pogorszenie warunków jego działania niekoniecznie przełożyłoby się na automatyczne przesunięcie ruchu do Tarbes i odwrotnie.
- (567) Z analizy porównawczej zmian natężenia ruchu w portach lotniczych Pau, Tarbes i Biarritz, pokazanej w tabeli 14, wynika, że zmiany natężenia ruchu w tych portach lotniczych nie są od siebie ściśle współzależne.

⁽¹³⁵⁾ Zgodnie z informacjami podanymi na stronie internetowej portu lotniczego: „Jest to drugi port lotniczy w regionie Midi-Pyrénées, obsługujący średnio od 400 000 do 450 000 pasażerów rocznie. W jego działalności dominuje obsługa lotów czarterowych ze względu na bliskie położenie miasta kultu maryjnego – Lourdes. Loty do ponad 80 miast w Europie i na świecie obsługuje każdego roku około 50 różnych przedsiębiorstw lotniczych”. Zob. <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297>.

(w tys. EUR)

Lata	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Zdolność samofinansowania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Dokumenty dostarczone przez Francję.

- (575) Z tej tabeli wynika, że port lotniczy nieprzerwanie kumulował straty w latach 2003–2011. Straty te osiągnęły poziom niemal 1 mln EUR w 2009 r. Ponadto w ciągu tego okresu zdolność samofinansowania portu lotniczego wahała się od [...] do [...] EUR rocznie. W 2005 r., w którym została wypłacona dotacja na infrastrukturę z 2004 r., zdolność ta była na poziomie tylko [...] EUR, tj. bardzo niskim w stosunku do kosztu prac przeprowadzonych na drogach kołowania (2,6 mln EUR). W 2009 r. i w 2010 r., w których została wypłacona dotacja na infrastrukturę z 2009 r., zdolność ta wynosiła odpowiednio [...] i [...] EUR. Te dwie kwoty, nawet dodane do siebie, są znacznie niższe niż koszt naprawy pasów startowych i oświetlenia (4,7 mln EUR). Zasoby wygenerowane przez działalność portu lotniczego były zatem niewystarczające, aby port lotniczy mógł wnieść znaczący wkład w finansowanie tych inwestycji.
- (576) Dostępne dane pokazują, że wynik budżetowy portu lotniczego po inwestycji, ale przed wypłatą dotacji na infrastrukturę wynosił [...] EUR w 2005 r., roku zrealizowania prac na drogach kołowania, i [...] EUR w 2009 r., roku zrealizowania większej części naprawy pasów startowych i oświetlenia. Dane te można porównać z wynikami netto portu lotniczego po wypłacie dotacji, tj. [...] EUR w 2005 r. i [...] EUR w 2009 r. Wynika stąd, że sfinansowanie całości lub nawet większej części analizowanych inwestycji ze środków własnych portu lotniczego znacznie zwiększyłoby jego i tak już wysokie straty.
- (577) Z drugiej strony, ze względu na straty odnotowywane w sposób długotrwały, mało prawdopodobne jest, że CCIPB byłaby w stanie sfinansować znaczną część analizowanych inwestycji przez zwiększenie swojego zadłużenia, które wyniosło około [...] EUR w 2005 r. i [...] EUR w 2009 r.
- (578) Wynika stąd, że dotacje z 2004 r. i z 2009 r. były niezbędne do przeprowadzenia inwestycji, które sfinansowano z tych dotacji. Innymi słowy, miały one efekt zachęty, ponieważ CCIPB nie podjęłaby się wykonania tych inwestycji bez dotacji. Ponadto są zgodne z zasadą proporcjonalności, ponieważ CCIPB nie mogłaby znacznie zwiększyć swojego wkładu w finansowanie tych inwestycji.

8.2.3.7. Wniosek dotyczący dotacji na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r.

- (579) Ze względów przedstawionych w motywach od 537 do 578 Komisja uważa, że dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. stanowią pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (580) Wniosek ten opiera się na kryteriach określonych w wytycznych z 2005 r. w odniesieniu do pomocy na inwestycje dla portów lotniczych. Wniosek ten nie stanowi uszczerbku dla oceny ewentualnych przyszłych pomocy na inwestycje na rzecz portu lotniczego w Pau, jaką Komisja będzie musiała przeprowadzić w przyszłości w oparciu o nowe wytyczne.

9. WNIOSEK

- (581) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że Francja wdrożyła niezgodnie z prawem dotacje na infrastrukturę w 2004 r. i 2009 r. z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej⁽¹³⁶⁾. Niemniej dotacje na infrastrukturę z 2004 r. i z 2009 r. stanowią pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (582) Dotacje wymienione w pierwszych dwóch wierszach tabeli 3, które posłużyły do sfinansowania zadań władzy publicznej, nie stanowią pomocy państwa.
- (583) Inne dotacje wymienione w tabeli nr 3 zostały przyznane organowi zarządzającemu portem lotniczym w Pau przed dniem 12 grudnia 2000 r. W konsekwencji niniejsza decyzja ich nie dotyczy⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Zob. motyw 536.

⁽¹³⁷⁾ Zob. motywy 489 i 490.

- (584) Ponadto Komisja stwierdza, że poszczególne umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych zawarte między CCIPB a Ryanair, AMS i Transavią, stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, skutkują przyznaniem pomocy państwa, która została wdrożona z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE i która jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Odzyskanie środków

- (585) Zgodnie ze stałym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, jeśli Komisja ustali, że pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym, może zobowiązać odnośnie państwo członkowskie do zniesienia lub zmiany danej pomocy⁽¹³⁸⁾.
- (586) Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽¹³⁹⁾, „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 (zwaną dalej »decyzją o windykacji«). Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego”. Zgodnie ze stałym orzecznictwem Trybunału, w przypadku gdy Komisja uzna środki pomocy za niezgodne z rynkiem wewnętrznym, celem zobowiązania nałożonego na państwo członkowskie jest przywrócenie sytuacji sprzed przyznania pomocy⁽¹⁴⁰⁾. W tym zakresie Trybunał uważa, że cel jest osiągnięty, gdy beneficjenci zwrócą kwoty przyznane bezprawnie z tytułu pomocy, tracąc w ten sposób korzyść, którą odnieśli w porównaniu z konkurentami. W ten sposób przywrócona jest sytuacja sprzed przyznania pomocy⁽¹⁴¹⁾.
- (587) W analizowanym przypadku żadna ogólna zasada prawa Unii Europejskiej nie uniemożliwia odzyskania środków pomocy niezgodnych z prawem i z rynkiem wewnętrznym wskazanych w ramach niniejszej decyzji. W szczególności ani Francja, ani zainteresowane strony nie przedstawiły przemawiających za tym argumentów.
- (588) Francja musi zatem podjąć wszelkie konieczne środki w celu odzyskania od Ryanair, AMS i Transavii środków pomocy przyznanych niezgodnie z prawem na podstawie wspomnianych umów.
- (589) Kwoty pomocy do odzyskania z tytułu każdej umowy i aneksu należy ustalić w opisany poniżej sposób. W odniesieniu do każdej analizowanej transakcji (w stosownych przypadkach obejmującej umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowę o świadczenie usług marketingowych) należy uznać, że wygenerowała roczną kwotę pomocy⁽¹⁴²⁾, dla każdego roku, w którym umowy stanowiące transakcję były wykonywane. Każda z tych kwot obliczana jest na podstawie ujemnej części przepływów przyrostowych (przychody minus koszty) możliwych do przewidzenia w momencie zawierania transakcji, wymienionych w tabelach 7–12. Kwoty te odpowiadają kwotom, których odliczenie od kwoty za usługi marketingowe (lub dodanie do opłat lotniskowych i opłat za usługi obsługi naziemnej fakturowanych przedsiębiorstwom lotniczym) należało przewidzieć każdego roku, aby bieżąca wartość netto umowy była dodatnia, inaczej mówiąc, aby umowa była zgodna z zasadą prywatnego inwestora.
- (590) Aby uwzględnić faktyczną korzyść odniesioną przez przedsiębiorstwo lotnicze i jego spółki zależne zgodnie z postanowieniami tych umów, kwoty wymienione w poprzednim motywie mogą zostać skorygowane, w oparciu o dowody przedstawione przez Francję, w zależności od (i) różnicy między faktycznymi płatnościami stwierdzonymi *ex post*, jakich dokonało przedsiębiorstwo lotnicze z tytułu opłaty lotniskowej, opłaty pasażerskiej i usług obsługi

⁽¹³⁸⁾ Wyrok Trybunału z 12 lipca 1973 r. w sprawie C-70/72 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. 1973, s. 813, pkt 13.

⁽¹³⁹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

⁽¹⁴⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 14 września 1994 r. w sprawach C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1994, s. I-4103, pkt 75.

⁽¹⁴¹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie C-75/97 Belgia przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. I-03671, pkt 64–65.

⁽¹⁴²⁾ Jak wyjaśniono w analizie istnienia korzyści ekonomicznej w poszczególnych umowach, pomoc wynika z przepływów dwukierunkowych między CCIPB a Ryanair lub Ryanair/AMS. Przepływy te mają różną częstotliwość, a niektóre nich są ciągłe lub mają częstotliwość płatności, której nie da się precyzyjnie przewidzieć w momencie zawierania umowy. Tak jest w przypadku płatności opłat lotniskowych. Tymczasem dla przeprowadzenia analizy istnienia korzyści ekonomicznej znaczenie mają przepływy przyrostowe. Z biznesplanu Transavia i propozycji odtworzenia biznesplanów przyrostowych przedstawionych przez Francję wynika, że w niniejszym przypadku zachowanie rozsądnego inwestora prywatnego polegałoby na ustaleniu prognozowanych przepływów przyrostowych związanych z poszczególnymi umowami w ujęciu rocznym. Jest zatem logiczne, że kwoty pomocy wynikające z poszczególnych umów są również ustalane w ujęciu rocznym. Te kwoty pomocy odpowiadają bowiem kwotom, których zapłaty każdego roku inwestor prywatny zażądałby od Ryanair/AMS w momencie negocjowania poszczególnych umów, dodatkowo oprócz opłat lotniskowych i opłat za usługi obsługi naziemnej, przy niezmiennych wszystkich pozostałych warunkach (w szczególności dotyczących opłat marketingowych), aby umowa była rentowna.

naziemnej zgodnie z postanowieniami umowy o świadczenie usług lotniskowych, a przepływami prognozowanymi (*ex ante*) odpowiadającymi tym pozycjom przychodowym i podanymi w tabelach 7–12; (ii) różnicy między faktycznymi płatnościami za usługi marketingowe, stwierdzonymi *ex post*, jakie otrzymało przedsiębiorstwo lotnicze lub jego spółki zależne zgodnie z postanowieniami umowy o świadczenie usług marketingowych, a odpowiednimi prognozowanymi (*ex ante*) kosztami usług marketingowych podanymi w tabelach 7–12.

- (591) Ponadto Komisja uważa, że faktyczna korzyść, jaką odniosło przedsiębiorstwo lotnicze, jest ograniczona w czasie do rzeczywistego okresu obowiązywania danej umowy. Po rozwiązaniu każdej umowy Ryanair/AMS nie otrzymywało płatności z tytułu tych umów i nie miało dostępu do infrastruktury portu lotniczego i do usług obsługi naziemnej zgodnie z postanowieniami tych umów. W konsekwencji kwoty pomocy obliczone w sposób podany powyżej i związane z daną umową są obniżone do zera dla lat, w których umowa przestała mieć zastosowanie (w szczególności z powodu wcześniejszego rozwiązania za porozumieniem stron).
- (592) W konsekwencji kwoty pomocy do odzyskania od Ryanair i AMS z tytułu niektórych umów, które zostały wcześniej rozwiązane, muszą zostać obniżone do zera dla okresu od daty rzeczywistego zakończenia umowy do daty zakończenia przewidywanego w momencie zawierania umowy. Uwaga ta ma zastosowanie do umów z dnia 28 stycznia 2003 r., 30 czerwca 2005 r. i 25 września 2007 r. oraz do dwóch aneksów do dwóch ostatnich umów.
- (593) W tabeli nr 16 przedstawiono informacje o kwotach, na podstawie których obliczono kwoty do odzyskania. Kwoty te składają się z części ujemnej przepływów przyrostowych (przychody minus koszty) ustalonych w ramach testu prywatnego inwestora i pomniejszone są w przypadku umów z Ryanair i AMS dla lat, w których zostały wcześniej rozwiązane ⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ W przypadku umowy dotyczącej połączenia Pau–Londyn z dnia 28 stycznia 2003 r., ze względu na fakt, że faktycznie wygasła dnia 30 czerwca 2005 r., kwoty pomocy otrzymane zgodnie z postanowieniami tej umowy są równe zero dla lat 2006–2008 włącznie. Dla 2005 r. kwota pomocy odpowiada ujemnej części prognozowanego przepływu przyrostowego obliczonego dla 2005 r., pomniejszonej proporcjonalnie do części 2005 r., przez którą umowa była rzeczywiście wykonywana. Tę samą logikę zastosowano dla umów z dnia 30 czerwca 2005 r., które faktycznie przestały mieć zastosowanie z dniem 1 stycznia 2009 r. (w związku z aneksem z dnia 16 czerwca 2009 r.). Tę samą logikę zastosowano również do ww. aneksu z dnia 16 czerwca 2009 r., do umowy z dnia 25 września 2007 r. i do aneksu z dnia 16 czerwca 2009 r. zmieniającego tę ostatnią umowę, które faktycznie przestały być stosowane z dniem 30 marca 2010 r., kiedy weszła w życie nowa umowa dotycząca połączeń do Londynu, Charleroi i Beauvais. Niemniej kwoty znajdujące się w tabeli 16 mogą być skorygowane w celu obliczenia kwot do odzyskania, zob. motyw 589.

Tabela 16
Informacje dotyczące kwot pomocy do odzyskania

Nazwa beneficjenta	Umowy	Orientacyjna kwota pomocy otrzymana w ramach wykonania poszczególnych umów ⁽¹⁾										Orientacyjna kwota pomocy do odzyskania (Kwota główna)	
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011			
Ryanair	Londyn – 28 stycznia 2003 r.	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]									[300 000–599 999]
Ryanair/ AMS	Londyn – 30 czerwca 2005 r.			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]						
	Aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy z dnia 30 czerwca 2005 r. (Londyn)							[0–99 999]			[0–99 999]		
	Charleroi – 25 września 2007 r.					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]			[0–99 999]		
	Aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy z dnia 25 września 2007 r. (Charleroi)										[0–99 999]		
	Bristol – 17 i 31 marca 2008 r.							[0–99 999]					
	Bristol – 16 czerwca 2009 r.									[0–99 999]			
	Londyn, Charleroi i Beauvais – 28 stycznia 2010 r.										[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Ogółem (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23 stycznia 2006 r.				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]						[300 000–599 999]

⁽¹⁾ Dla celów naliczenia odsetek uznaje się, że pomoc została wypłacona dnia 31 grudnia danego roku. Zob. motyw 597.

- (594) Jak wyjaśniono w motywie 290, dla celów zastosowania zasad dotyczących pomocy państwa Komisja uznaje Ryanair i AMS za stanowiące jeden i ten sam podmiot gospodarczy, a umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte jednocześnie – za stanowiące jedną i tę samą transakcję zawartą między tym podmiotem a CCIPB. W konsekwencji Komisja uważa, że Ryanair i AMS są solidarnie odpowiedzialne za zwrot całej kwoty pomocy otrzymanej na podstawie umów zawartych od 2005 r. do 2010 r. w łącznej wysokości około [1 500 000–2 199 999] EUR – kwota główna. Natomiast tylko przedsiębiorstwo Ryanair jest odpowiedzialne za zwrot pomocy wynikającej z umowy z dnia 28 stycznia 2003 r. w wysokości około [300 000–599 999] EUR – kwota główna, ponieważ ta jedna umowa została zawarta bezpośrednio między CCIPB a Ryanair bez udziału AMS w tej transakcji.
- (595) Kwota rzeczywiście wypłacona w latach 2006–2009 z tytułu umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych zawartej dnia 26 stycznia 2006 r. między CCIPB a Transavią wynosi około [300 000–599 999] EUR.
- (596) Władze francuskie muszą odzyskać wymienione wyżej kwoty w terminie 4 miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.
- (597) Władze francuskie muszą ponadto dodać do kwoty pomocy odsetki od odzyskiwanych kwot naliczone od dnia, w którym przedmiotowa pomoc została udostępniona przedsiębiorstwu, tj. od dnia każdej faktycznej wypłaty pomocy, do daty rzeczywistego jej odzyskania⁽¹⁴⁴⁾, zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004⁽¹⁴⁵⁾. Zważywszy że w analizowanym przypadku przepływy składające się na środki pomocy są złożone i występują w różnych datach w ciągu roku, a nawet w sposób stały w przypadku niektórych kategorii przychodów, Komisja uważa, że dla celów obliczenia odsetek od odzyskiwanych kwot akceptowalne jest przyjęcie za datę wypłaty dzień 31 grudnia każdego odnośnego roku.
- (598) Zgodnie z orzecznictwem, w przypadku gdy państwo członkowskie napotyka nieprzewidziane trudności lub okoliczności, których Komisja nie przewidziała, problemy te można zgłosić Komisji, podobnie jak wnioski o dokonanie odpowiednich poprawek, aby Komisja mogła je ocenić. W takim przypadku Komisja i państwo członkowskie muszą współpracować w dobrej wierze w celu pokonania trudności w pełnej zgodności z postanowieniami⁽¹⁴⁶⁾ TFUE.
- (599) Komisja wzywa Francję, by zgłaszała wszelkie problemy napotkane podczas wykonywania niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Pomoc państwa, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przyznana przez Francję na rzecz Ryanair z tytułu umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych, zawartej dnia 28 stycznia 2003 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Ryanair i dotyczącej połączenia Pau–Londyn Stansted, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.
2. Następujące środki, zawierające pomoc państwa, zostały przyznane przez Francję niezgodnie z prawem na rzecz łącznie Ryanair i Airport Marketing Services z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i są niezgodne z rynkiem wewnętrznym:
 - a) umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta dnia 30 czerwca 2005 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Ryanair i umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta tego samego dnia przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services dotycząca połączenia Pau–Londyn Stansted;
 - b) aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej dnia 30 czerwca 2005 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services dotyczącej połączenia Pau–Londyn Stansted;
 - c) pismo izby handlowo-przemysłowej w Pau-Béarn do Ryanair z dnia 25 września 2007 r. rozszerzające na połączenie Pau–Charleroi warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego, zawartej dnia 30 czerwca 2005 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services oraz umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta w tym samym dniu przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services;

⁽¹⁴⁴⁾ Zob. art. 14 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 659/1999 (cytowanego).

⁽¹⁴⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁴⁶⁾ Zob. np. wyrok w sprawie C-94/87 Komisja przeciwko Republice Federalnej Niemiec, Rec. 1989, s. 175, pkt 9 oraz wyrok w sprawie C-348/93 Komisja przeciwko Republice Włoskiej, Rec. 1995, s. 673, pkt 17.

- d) aneks z dnia 16 czerwca 2009 r. do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej dnia 25 września 2007 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services;
 - e) pismo izby handlowo-przemysłowej w Pau-Béarn do Ryanair z dnia 17 marca 2008 r. rozszerzające na połączenie Pau-Bristol warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego, zawartej dnia 30 czerwca 2005 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Ryanair oraz umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta dnia 31 marca 2008 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services dotycząca tego samego połączenia;
 - f) pismo izby handlowo-przemysłowej w Pau-Béarn do Ryanair z dnia 16 czerwca 2009 r. rozszerzające na połączenie Pau-Bristol warunki umowy o świadczenie usług portu lotniczego, zawartej dnia 30 czerwca 2005 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Ryanair oraz umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta tego samego dnia przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Airport Marketing Services dotycząca tego samego połączenia;
 - g) umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta dnia 28 stycznia 2010 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn i Airport Marketing Services, dotycząca połączeń Pau-Londyn, Pau-Charleroi i Pau-Beauvais oraz „dorozumiana” wykazana umowa o świadczenie usług portu lotniczego⁽¹⁴⁷⁾.
3. Pomoc państwa przyznana niezgodnie z prawem przez Francję na rzecz przedsiębiorstwa Transavia z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej z tytułu umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych, zawartej dnia 23 stycznia 2006 r. przez izbę handlowo-przemysłową w Pau-Béarn z Transavią, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

1. Dotacje na infrastrukturę przyznane przez Francję w 2004 r. i w 2009 r. na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Pau-Béarn w kwocie 5,8 mln EUR stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i zostały przyznane przez Francję z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Środki pomocy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, stanowią pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Artykuł 3

1. Francja jest zobowiązana odzyskać od beneficjentów środki pomocy, o których mowa w art. 1.
2. Kwoty podlegające zwrotowi obejmują odsetki naliczone od dnia, w którym kwoty te zostały przekazane do dyspozycji beneficjentów, do dnia ich odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 271/2008⁽¹⁴⁸⁾ zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.
4. Francja anuluje wszelkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 1, od dnia przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 4

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 1, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Francja dokłada wszelkich starań, aby niniejsza decyzja została wykonana w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 5

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Francja przekazuje Komisji następujące informacje:
 - a) kwoty pomocy do odzyskania zgodnie z art. 3;
 - b) wyliczenie odsetek od odzyskiwanych kwot;

⁽¹⁴⁷⁾ Zob. motyw 286.

⁽¹⁴⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

- c) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
- d) dokumenty potwierdzające, że beneficjentom nakazano zwrot pomocy.

2. Do momentu całkowitego odzyskania środków pomocy, o których mowa w art. 1, Francja na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Francja przedstawia wszystkie informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Francja dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjentów.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2014 r.

W imieniu Komisji

Joaquín ALMUNIA

Wiceprzewodniczący
