

DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/1276**z dnia 22 lutego 2018 r.****w sprawie SA.31149 (2012/C) – Niemcy****Domniemana pomoc państwa na rzecz Ryanaira***(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 1034)***(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag ⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 10 lipca 2007 r. (dalej: „decyzja o wszczęciu postępowania z 2007 r.”) Komisja przekazała władzom niemieckim swoją decyzję o wszczęciu postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE ze względu na finansowanie portu lotniczego w Lubece, stosunki finansowe między hanzeatyckim miastem Lubecka a przedsiębiorstwem Infratil Limited (dalej: „Infratil”) oraz stosunki finansowe między portem lotniczym a przedsiębiorstwem Ryanair. Formalne postępowanie wyjaśniające zostało zarejestrowane pod numerem SA.21877 (C 24/2007). W dniu 24 października 2007 r. dokonano sprostowania decyzji o wszczęciu postępowania z 2007 r.
- (2) Decyzja o wszczęciu postępowania z 2007 r. została opublikowana w dniu 29 listopada 2007 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Sprostowanie zostało opublikowane w dniu 7 grudnia 2007 r. ⁽³⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowych środków w ciągu miesiąca od daty publikacji.
- (3) W dniu 28 stycznia 2009 r. zrzeszenie Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung e.V. (dalej: „SGF”) ⁽⁴⁾ złożyło skargę w sprawie SA.21877, która została zarejestrowana pod numerem SA.27585.
- (4) W dniach 22 i 30 czerwca 2010 r. SGF złożyła kolejną skargę, w której twierdziła, że Niemcy udzieliły Flughafen Lübeck GmbH (dalej: „FLG”) i Infratilowi dalszej, niezgodnej z prawem pomocy państwa. Skarga ta została zarejestrowana pod numerem sprawy SA.31149.
- (5) Pismem z dnia 22 lutego 2012 r. (dalej: „decyzja o wszczęciu postępowania z 2012 r.”) Komisja poinformowała Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE ze względu na możliwą pomoc państwa na rzecz FLG, Infratila, Ryanaira i innych linii lotniczych korzystających z portu lotniczego w Lubece ⁽⁵⁾.
- (6) Decyzja o wszczęciu postępowania z 2012 r. została opublikowana w dniu 10 sierpnia 2012 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁶⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowych środków w ciągu miesiąca od daty publikacji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 241 z 10.8.2012, s. 56.

⁽²⁾ Dz.U. C 287 z 29.11.2007, s. 27.

⁽³⁾ Dz.U. C 295 z 7.12.2007, s. 29.

⁽⁴⁾ SGF jest organizacją pozarządową zarejestrowaną zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. przewidującej udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniającej w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywy Rady 85/337/WE i 96/61/WE (Dz.U. L 156 z 25.6.2003, s. 17).

⁽⁵⁾ Przed wszczęciem postępowania zbadano środki przewidziane w sprawach CP 31/2009 (SA.27585) i CP 162/2010 (SA.31149).

⁽⁶⁾ Decyzja Komisji z dnia 22 lutego 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.27585 i SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 i CP 162/2010) – Domniemana pomoc państwa na rzecz portu lotniczego w Lubece, spółki Infratil i linii lotniczych korzystających z tego portu lotniczego (Ryanair, Wizz Air i innych linii lotniczych) – Niemcy – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE (Dz.U. C 241 z 10.8.2012, s. 56).

- (7) W 2014 r. Komisja połączyła procedury SA.21877, SA.27585 i SA.31149.
- (8) W dniu 7 lutego 2017 r. Komisja przyjęła ostateczną decyzję w sprawach SA.21877 i SA.27585 oraz SA.31149 ⁽¹⁾. Jeśli chodzi o możliwą pomoc państwa na rzecz Ryanaira, Komisja oceniła w tej decyzji jedynie umowę pomiędzy operatorem portu lotniczego a Ryanairem z 2000 r. W tej decyzji Komisja stwierdziła, że informacje dostępne w jej aktach w momencie przyjęcia decyzji były niewystarczające, aby sprawdzić, czy później zawarte umowy, w szczególności umowa z 2010 r., stanowiły pomoc państwa na rzecz Ryanaira. W związku z tym Komisja zajęła się tymi umowami w oddzielnej decyzji ⁽²⁾.
- (9) W dniu 27 lipca 2017 r. Niemcy złożyły wniosek o udzielenie informacji na temat dwóch umów dodatkowych zawartych pomiędzy FLG i Ryanairem w 2010 r. oraz na temat raportu Oxery z dnia 6 lutego 2015 r. ⁽³⁾. Władze niemieckie złożyły wniosek o przedłużenie terminu dostarczenia żądanych informacji, który Komisja zatwierdziła w dniu 2 sierpnia 2017 r. Żądane informacje zostały przedłożone w dniu 20 września 2017 r.
- (10) W dniu 22 września 2017 r. skierowano do Ryanaira wniosek o udzielenie informacji oraz przekazano go władzom niemieckim. W dniu 6 października 2017 r. linie lotnicze Ryanair i spółka Oxera dostarczyły żądane informacje. W dniu 24 października 2017 r. Komisja przekazała władzom niemieckim dokumenty otrzymane od Ryanaira z prośbą o zajęcie stanowiska.
- (11) Jeśli chodzi o postępowanie w sprawach SA.21877, SA.27585 i SA.31149, Komisja odsyła do motywów 1–61 decyzji (UE) 2017/2336.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

2.1. Podstawowe informacje na temat badania i środków

2.1.1. Informacje na temat portu lotniczego i zmian wielkości ruchu pasażerskiego

- (12) Port lotniczy w Lubece jest położony w kraju związkowym Szlezwik-Holsztyn w odległości około 73 km od Hamburga.
- (13) Sam port lotniczy jako swój obszar oddziaływania określa aglomeracje Hamburga i Öresund (aglomeracja Kopenhaga/Malmö).
- (14) Jak wynika z badania rynku przeprowadzonego w 2009 r. ⁽⁴⁾, przeważająca część pasażerów wylatujących z portu lotniczego w Lubece pochodziła z Hamburga (tzn. 47,20 %). Port lotniczy w Hamburgu jest położony 78 km od portu lotniczego w Lubece, ok. 65 min jazdy samochodem.
- (15) Do 2000 r. port lotniczy był finansowany z przychodów uzyskiwanych z lotów czarterowych i lotnictwa ogólnego. W 2000 r. port lotniczy zmienił swój model biznesowy i w rezultacie stał się portem lotniczym dla tanich linii lotniczych, finansowanym z przychodów uzyskiwanych z połączenia działalności lotniczej i pozalotniczej. Od tamtej pory większość lotów w porcie lotniczym w Lubece obsługiwały linie lotnicze Ryanair, na które w 2010 r. przypadało około 90 % ruchu lotniczego w tym porcie lotniczym.
- (16) Portem lotniczym w Lubece pierwotnie zarządzała spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – FLG, której wyłącznym udziałowcem było hanzeatyckie miasto Lubeka. W 2005 r. port lotniczy został po raz pierwszy sprywatyzowany, ale w 2009 r. z powrotem odkupiło go hanzeatyckie miasto Lubeka. W referendum, które odbyło się w kwietniu 2010 r., obywatele Lubeki opowiedzieli się za uratowaniem portu lotniczego w Lubece i na tej podstawie zatwierdzano dalsze inwestycje w rozbudowę portu lotniczego do czasu znalezienia nowego inwestora. W 2012 r. znaleziono nowego inwestora prywatnego. W ostatnich latach wielokrotnie zmieniał się właściciel portu lotniczego.
- (17) Liczba pasażerów wzrosła z 48 652 w 1999 r. do 697 559 w 2009 r. Od tamtej pory – wbrew oczekiwaniom portu lotniczego, który najpóźniej do 2015 r. zakładał ruch pasażerski na poziomie 2,2 mln pasażerów – liczba pasażerów stopniowo malała.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji (UE) 2017/2336 z dnia 7 lutego 2017 r., SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) i SA.31149 (2012/C) – Niemcy – Domniemana pomoc państwa na rzecz spółki Flughafen Lübeck GmbH, spółki Infratil Limited, przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair i linii lotniczych korzystających z tego portu lotniczego (Dz.U. L 339 z 19.12.2017, s. 1).

⁽²⁾ Zob. motyw 186 decyzji (UE) 2017/2336.

⁽³⁾ Raport Oxery, Economic Market Economy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport, 6 lutego 2015 r.

⁽⁴⁾ Koncepcja Take-Off – Flughafen Lübeck GmbH, 21 grudnia 2009 r., s. 23.

- (18) W momencie wydania niniejszej decyzji z portu lotniczego w Lubece nie latają już żadne linie lotnicze. Port lotniczy w Lubece nie oferuje ani lotów rozkładowych, ani czarterowych.

2.1.2. Umowa z 2000 r.

- (19) W maju 2000 r. spółka FLG zawarła z Ryanaiem umowę o świadczenie usług portu lotniczego (dalej: „umowa z 2000 r.”), w której uregulowano opłaty lotniskowe, które miał uiszczać Ryanair, oraz płatności marketingowe płatne ze strony portu lotniczego. Umowa z 2000 r. miała trwać od dnia 1 czerwca 2000 r. do dnia 31 maja 2010 r.
- (20) Dla połączenia do portu lotniczego Londyn-Stansted ustalono w umowie następujące koszty i przychody:

Tabela 1

Koszty i przychody na podstawie umowy z 2000 r., z perspektywy FLG

	< 18 obsłużonych samolotów na tydzień	≥ 18 obsłużonych samolotów na tydzień
Koszty FLG:		
Wsparcie marketingowe – koszty przypadające na każdego pasażera przylatującego	EUR [...] (*)	EUR [...]
	Do 31 maja 2005 r.	Od 1 czerwca 2005 r.
Przychody FLG:		
Opłaty należne od Ryanaira za każdy samolot	EUR [...]	EUR [...]
Opłaty należne od Ryanaira za każdego pasażera przylatującego	EUR [...]	EUR [...]
Opłaty netto należne od Ryanaira za każdego pasażera przylatującego (po odliczeniu wsparcia marketingowego)	EUR [...]	EUR [...]
Inne:		
Opłata z tytułu dochodów z każdego biletu sprzedanego przez FLG	[...]	[...]
Udział w dochodach za każdy samochód wypożyczony za pośrednictwem FLG	[...]	[...]
Opłata za ochronę (płatna przez Ryanaira na rzecz właściwego organu)	EUR [...]	EUR [...]
(*) Informacje poufne.		

2.2. Możliwa pomoc państwa ze strony operatora portu lotniczego FLG na rzecz Ryanaira

- (21) W marcu i październiku 2010 r. przedsiębiorstwa Ryanair i FLG zawarły dwa porozumienia dodatkowe do wyżej wspomnianej umowy z 2000 r. (dalej łącznie: „umowy z 2010 r.” lub „umowy dodatkowe z 2010 r.”).
- (22) Pierwsza umowa dodatkowa, która została zawarta w dniu 29 marca 2010 r. (dalej: „umowa dodatkowa nr 1”), obejmowała okres od dnia 28 marca 2010 r. do dnia 30 października 2010 r. Stanowiła ona przedłużenie umowy z 2000 r., która wygasłaby w maju 2010 r., oraz wprowadziła nową opłatę marketingową w wysokości [...] EUR od pasażera, płatną przez FLG jako świadczenie wzajemne za zorganizowanie przez Ryanaira

ograniczonej czasowo akcji marketingowej. Ta nowa opłata za usługi marketingowe była dodatkiem do ustalonej w umowie z 2000 r. płatności za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR od pasażera (w przypadku < 18 obsłużonych samolotów na tydzień) lub w wysokości [...] EUR od pasażera (w przypadku ≥ 18 obsłużonych samolotów na tydzień). Ponieważ Ryanair obsługiwał powyżej 18 samolotów na tydzień, spółka FLG musiała w okresie trwania umowy zapłacić na rzecz Ryanaira łącznie [...] EUR od pasażera. Wszystkie pozostałe warunki umowy z 2000 r. zostały zachowane, w związku z czym opłata za obsługę pasażerską płatna na rzecz FLG wynosiła [...] EUR od każdego wylatującego pasażera, zaś opłata za obsługę statku powietrznego wynosiła [...] EUR.

- (23) W dniu 31 października 2010 r. – po upływie umowy dodatkowej nr 1 – podpisano drugą umowę dodatkową (dalej: „umowa dodatkowa nr 2”). W umowie dodatkowej nr 2 nie zachowano warunków umowy dodatkowej nr 1, lecz powrócono do płatności marketingowych ustalonych w umowie z 2000 r., co oznaczało przedłużenie postanowień tej umowy o trzy lata do dnia 1 listopada 2013 r.
- (24) W dniu podpisania umowy dodatkowej nr 1, tj. w dniu 29 marca 2010 r., spółka FLG zawarła ze spółką Airport Marketing Services Limited (dalej: „AMS”), spółką zależną należącą w całości do Ryanaira, również umowę o świadczenie usług marketingowych. Ta umowa o świadczenie usług marketingowych obejmowała okres od dnia 29 marca do dnia 30 października 2010 r. i określała usługi reklamowe, które spółka AMS miała świadczyć na stronie internetowej www.ryanair.com i za które spółka FLG miała zapłacić [...] EUR.

2.3. Przedmiot badania

- (25) Umowa z 2000 r. pomiędzy FLG i Ryanaiem była przedmiotem decyzji (UE) 2017/2336. W związku z tym niniejsza decyzja odnosi się wyłącznie do umowy dodatkowej nr 1 i umowy dodatkowej nr 2 z 2010 r.

2.4. Powody wszczęcia postępowania

- (26) Komisja podejrzewała, że umowy z 2010 r. przyniosły Ryanairowi selektywną korzyść i że w związku z tym istnieje pomoc państwa w rozumieniu art. 107 TFUE.

3. UWAGI NIEMIEC

- (27) Władze niemieckie stwierdziły, że umowy z 2010 r. nie zakłócały ani nie groziły zakłóceniem konkurencji, jak również nie wpływały na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ port lotniczy w Lubece jest małym lotniskiem regionalnym, które nie konkuruje z portem lotniczym w Hamburgu ani z innymi portami lotniczymi.
- (28) W odniesieniu do umowy dodatkowej nr 1 Niemcy poinformowały, że umowa ta jest zgodna z warunkami rynkowymi oraz nie przynosi Ryanairowi żadnej korzyści. Powołując się na sprawę Helaba I⁽¹⁾, Niemcy argumentują, że korzyść nie ma miejsca, jeżeli inni operatorzy regionalnych portów lotniczych oferują liniom lotniczym Ryanair podobne warunki. Niemcy dodały, że potwierdza to analiza porównawcza przeprowadzona przez Ryanaira.
- (29) Niemcy stwierdziły, że tanie linie lotnicze takie jak Ryanair i Wizz Air mają mniejsze potrzeby, jeśli chodzi o obsługę naziemną i zapewnienie infrastruktury. Po pierwsze w porcie lotniczym w Lubece potrzeba mniej punktów odprawy, ponieważ pasażerowie linii lotniczych Ryanair mogą odprawić się przez internet. Po drugie nie potrzeba żadnych autobusów do przewozu pasażerów. Po trzecie samoloty Ryanaira spędzają mniej czasu na ziemi, ponieważ przejścia w porcie lotniczym w Lubece są krótkie. Po czwarte, ponieważ port lotniczy w Lubece nie obsługuje lotów łączonych i pasażerowie oddają mniej bagaży, nie jest potrzebna odnośna infrastruktura. Po piąte i ostatnie jest mniejsze zapotrzebowanie na usługi sprzątkowania w ramach obsługi naziemnej, ponieważ personel pokładowy często sam sprząta samoloty.
- (30) W odniesieniu do umowy dodatkowej nr 2 Niemcy zwróciły uwagę na fakt, że umowa ta stanowi przedłużenie umowy z 2000 r. i nie zawiera żadnej istotnej zmiany. Władze niemieckie stwierdziły, że umowa z 2000 r. jest zgodna z zasadą prywatnego inwestora.
- (31) W świetle wyroku w sprawie Stardust Marine⁽²⁾ Niemcy uważają również, że domniemanych korzyści na rzecz Ryanaira nie można przypisać państwu. Zdaniem Niemiec spółka FLG działała niezależnie i bez ingerencji państwa. Ponadto Niemcy poinformowały, że spółka FLG nie była włączona w struktury administracji państwowej. Ponadto nadzór władz nad zarządem FLG ogranicza się do lotnictwa i spraw wchodzących w zakres kompetencji służby publicznej i nie obejmuje żadnych działań związanych z prowadzeniem przedsiębiorstwa.

⁽¹⁾ Wyrok Sądu z dnia 3 marca 2010 r., Bundesverband deutscher Banken przeciwko Komisji („Helaba I”), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), ECLI:EU:C:2002:294.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) Spółka FLG poinformowała, że przedmiotowych środków nie można przypisać Niemcom, ponieważ FLG sama negocjowała umowy.

4.2. Ryanair

- (33) Ryanair stwierdził, że umowy z 2010 r. nie mogą zostać przypisane państwu.
- (34) Ponadto Ryanair argumentuje, że nie istnieje żadna selektywność, ponieważ umowy z 2010 r. są jedynie krótko-terminowymi umowami dodatkowymi, na których podstawie przedłużony został czas trwania ustaleń podjętych na podstawie umowy z 2000 r. Jedynym nowym elementem jest zmiana wynegocjowana na warunkach rynkowych, która dotyczy wsparcia marketingowego.
- (35) Ryanair poinformował, że umowa z FLG została zawarta ze względów gospodarczych. Port lotniczy w Lubece – jako rentowny drugorzędny port lotniczy obok portu lotniczego w Hamburgu – i samą Lubekę należy bowiem postrzegać jako wartościowy kulturalny cel podróży. Ryanair co prawda nie mógł przedłożyć planu biznesowego, aby uzasadnić podjęcie działalności w porcie lotniczym w Lubece, lecz podkreślił, że taki plan biznesowy zasadniczo nie jest wymagany od inwestora prywatnego. Ryanair wyjaśnił, że jego usługi w porcie lotniczym w Lubece zostały zawieszono ze względów gospodarczych, między innymi z powodu rosnących kosztów oraz (w wyniku kryzysu gospodarczego) niższych zysków niż oczekiwał.
- (36) Ryanair stwierdził, że regionalne porty lotnicze w Unii znajdują się w trudnej sytuacji rynkowej. Dlatego konieczne było uwzględnienie dochodów portu lotniczego z działalności zarówno lotniczej, jak i pozalotniczej (tzw. finansowanie z jednego źródła; „single till”). Ponieważ umowy z Ryanaiem z reguły przewidują dużą liczbę pasażerów, takie stosunki biznesowe często prowadzą do zwiększenia rozpoznawalności portów lotniczych oraz do przyciągnięcia innych przewoźników lotniczych oraz sprzedawców i innych usługodawców. Ponadto Ryanair wyjaśnił, że istnieją wyraźne przesłanki wskazujące na to, że większa liczba pasażerów doprowadziłaby do zwiększenia przychodów z działalności pozalotniczej.
- (37) Ryanair stwierdził, że w świetle zasady prywatnego inwestora każda oferta handlowa zasadniczo prowadzi do poprawy obecnej sytuacji, o ile oczekiwane marginalne korzyści przekraczają marginalne koszty. Ryanair dodał, że należy uwzględnić fakt, że w porównaniu do innych przewoźników lotniczych Ryanair znacznie obniżył swoje zapotrzebowanie dzięki realizacji swojego modelu biznesowego i dzięki swojej wydajności operacyjnej.
- (38) Ryanair porównał port lotniczy w Lubece z portami lotniczymi, które znajdują się w podobnej sytuacji i mają podobną wielkość. Porównywane porty lotnicze to Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes i Prestwick. Z porównania opłat, które Ryanair płacił porównywanym portom lotniczym, wynika, że opłaty uiszczane przez Ryanair na rzecz portu lotniczego w Lubece ogólnie były wyższe od średniej wartości opłat pobieranych przez wspomniane porty lotnicze – zarówno opłaty pobierane za pasażerów, jak i za obsługę statków powietrznych.
- (39) Ryanair przedłożył dwa raporty Oxery, w których zbadano oczekiwaną rentowność umów dodatkowych z 2010 r. (1). Oba raporty opierały się na planie biznesowym sporządzonym przez port lotniczy w Lubece w 2010 r. przed podpisaniem umów dodatkowych z 2010 r. Z tych raportów wynika, że przy zawieraniu umów dodatkowych z 2010 r. przyjęto realistyczne założenia, że umowy są dostatecznie rentowne oraz że port lotniczy, który działa jak prywatny inwestor, prawdopodobnie zaoferowałby podobne warunki. Zdaniem firmy Oxera miałyby to zastosowanie również w przypadku uwzględnienia zawartej z AMS umowy o świadczenie usług marketingowych razem z umowami dodatkowymi z 2010 r., jak również kosztów powstających w związku z działalnością AMS, lecz nie przychodów osiągniętych przez AMS.
- (40) W odniesieniu do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej z AMS Ryanair poinformował, że tego rodzaju umowy są korzystne dla obu stron, ponieważ strona internetowa Ryanaira jest bardzo popularna i w związku z tym dany port lotniczy zyskuje międzynarodową popularność, rozwija własną markę i przyciąga więcej pasażerów, co potwierdził kolejny raport Oxery z dnia 26 września 2014 r.

(1) Raport Oxery, Economic MEOP Assessment: Lübeck airport, 6 lutego 2015 r.; raport Oxery, Response to the European Commission's request, 6 października 2017 r.

4.3. Air Berlin

- (41) Air Berlin stwierdził, że połączenia lotnicze oferowane przez linie lotnicze Ryanair z portu lotniczego w Lubece bezpośrednio konkurują z połączeniami lotniczymi, które Air Berlin oferuje z portu lotniczego w Hamburgu. Dotyczy to w szczególności destynacji takich jak Londyn, Mediolan i Barcelona, do których latały obie linie lotnicze.
- (42) Air Berlin wysunął argument, że strategia marketingowa linii lotniczych Ryanair ma na celu odebranie potencjalnych klientów, m.in. od Air Berlin. Z powodu niskich cen oferowanych przez Ryanaira klienci zaczęli latać z portu lotniczego w Lubece, rezygnując z usług oferowanych przez port lotniczy w Hamburgu. Air Berlin twierdzi, że z powodu pomocy państwa Air Berlin poniósł znaczące straty gospodarcze. Ze względu na równoległą ofertę linii lotniczych Ryanair w porcie lotniczym w Lubece Air Berlin musiał zawiesić część swoich połączeń lotniczych. Ponadto Air Berlin poinformował, że trudno jest zaoferować nowe połączenia lotnicze z portu lotniczego w Hamburgu, kiedy linie lotnicze Ryanair oferują podobne połączenia z portu lotniczego w Lubece w niezwykle niskich cenach.
- (43) Ponadto Air Berlin wysunął argument, że umowę z Ryanairem należy przypisać państwu niemieckiemu. Zgodnie ze statutem FLG rada nadzorcza musi zatwierdzić opłaty związane z korzystaniem z portu lotniczego (§ 12 statutu). Czterech z sześciu członków rady nadzorczej zostało wybranych przez hanzeatyckie miasto Lubeka. Na tej podstawie Air Berlin uznał, że hanzeatyckie miasto Lubeka można uznać za odpowiedzialne.
- (44) Zdaniem Air Berlin również umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta pomiędzy AMS i FLG dała powód do niepokoju, ponieważ korzyści płynące ze „wsparcia marketingowego” wydają się nie mieć związku z faktycznymi wydatkami marketingowymi ponoszonymi przez Ryanaira.

5. UWAGI NIEMIEC DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

5.1. Uwagi Niemiec dotyczące uwag przekazanych przez Ryanaira

- (45) Zdaniem Niemiec uwagi przekazane przez przedsiębiorstwo Ryanair pokazują, że port lotniczy w Lubece działał zgodnie z zasadą prywatnego inwestora.
- (46) Niemcy wskazały w szczególności na trafność podejścia zastosowanego przez Ryanaira, aby udowodnić zgodność umów z rynkiem za pomocą analizy rentowności i analizy porównawczej.
- (47) Zdaniem Niemiec umów dodatkowych z 2010 r. nie można było przypisać państwu, ponieważ zostały one wynegocjowane i zawarte przez FLG w sposób niezależny, bez udziału hanzeatyckiego miasta Lubeka. Ponadto w odniesieniu do umowy dodatkowej nr 2 Niemcy zwróciły uwagę na fakt, że umowa ta stanowi jedynie przedłużenie umowy z 2000 r. i nie zawiera żadnej istotnej zmiany. Dlatego wszelkie ustalenia dotyczące umowy z 2000 r. mają zastosowanie również do przedmiotowej umowy dodatkowej.
- (48) Niemcy wyjaśniły, że niezrozumiałe jest, dlaczego umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta pomiędzy AMS i FLG jest przedmiotem trwającego postępowania wyjaśniającego, ponieważ spółka FLG nie korzystała w ramach tej umowy ze środków publicznych. Koszty określone w umowie o świadczenie usług marketingowych zawartej z AMS zostały pokryte ze środków prywatnych przekazanych przez Izbę Handlowo-Przemysłową Miasta Lubeka, która reprezentuje prywatne przedsiębiorstwa. Oprócz tego Niemcy wyjaśniły, że umowę o świadczenie usług marketingowych zawartą z AMS można uznać za zgodną z rynkiem. Wynika to ze stwierdzenia, że spółka FLG miała do pokrycia niższe koszty niż inne porty lotnicze, które zawarły podobne umowy. Ponadto przedmiotowa umowa opierała się na obietnicy Ryanaira, że oferta połączeń lotniczych zostanie rozszerzona o dwa cele.
- (49) Inną kwestią, którą należy uwzględnić, jest funkcja portu lotniczego w Lubece jako rezerwy zdolności przepustowej dla portu lotniczego w Hamburgu oraz jako niezbędnej infrastruktury transportowej dla północnych Niemiec.

5.2. Uwagi Niemiec dotyczące uwag przekazanych przez Air Berlin

- (50) Zdaniem Niemiec Air Berlin uzyskałby takie same korzyści co Ryanair, gdyby spełnione zostały takie same kryteria dotyczące liczby pasażerów i częstotliwości przewozów. Jednak zamiast tego Air Berlin odrzucał każdą propozycję negocjacji z FLG, ponieważ nigdy nie zamierzał zarządzać portem lotniczym w Lubece. Air Berlin nigdy nie wypowiedział się w sprawie warunków, na jakich Ryanair obsługuje port lotniczy w Hamburgu. Oprócz tego różne przedsiębiorstwa lotnicze skarżyły się (między innymi Komisji), że Air Berlin korzysta z dużej pomocy państwa ze strony Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Air Berlin nie może zatem sugerować, że jest ofiarą swojego największego konkurenta, tj. Ryanaira.

- (51) Ponadto Niemcy nie zgodziły się z opinią Air Berlin na temat konkurencji pomiędzy portem lotniczym w Lubece a portem lotniczym w Hamburgu. Niemcy zwróciły uwagę w szczególności na fakt, że w 2000 r. port lotniczy w Hamburgu obsłużył 70 razy więcej pasażerów niż port lotniczy w Lubece. Brak skarg ze strony innych portów lotniczych pokazuje, że te dwa porty lotnicze nie konkurowały ze sobą.
- (52) Ponadto Niemcy odrzucają argument Air Berlin, że Ryanair odniósł korzyść gospodarczą. Niemcy poinformowały, że Air Berlin korzystał z błędnych obliczeń oraz że jedynym właściwym kryterium oceny zgodności z rynkiem umowy zawartej pomiędzy portem lotniczym i liniami lotniczymi powinien być test prywatnego inwestora.

6. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

- (53) Zgodnie z 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.
- (54) Wszystkie kryteria wymienione w art. 107 ust. 1 TFUE muszą być spełnione łącznie. Zatem środek stanowi pomoc państwa tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:
- beneficjent jest przedsiębiorstwem,
 - przedmiotowy środek przynosi mu korzyść,
 - korzyść zostaje przyznana z zasobów państwowych,
 - korzyść jest selektywna,
 - przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (55) Pojęcie „przedsiębiorstwo” obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku.
- (56) Ponieważ Ryanair jest przedsiębiorstwem prywatnym, które świadczy usługi transportu lotniczego za opłatą i dąży do osiągnięcia zysku, jest on przedsiębiorstwem prowadzącym działalność gospodarczą. Ryanair jest zatem przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

6.2. Korzyść gospodarcza

- (57) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa ⁽¹⁾.
- (58) W przypadku gdy port lotniczy dysponuje zasobami publicznymi, udzielenie pomocy państwa na rzecz linii lotniczych można zasadniczo wykluczyć, jeżeli stosunki pomiędzy portem lotniczym a danymi liniami lotniczymi funkcjonują w normalnych warunkach rynkowych. Weryfikacja zgodności z zasadą tak zwanego „prywatnego inwestora” następuje poprzez zestawienie działania władz publicznych z działaniem porównywalnego inwestora prywatnego, który funkcjonuje w normalnych warunkach rynkowych; celem tej weryfikacji jest ustalenie, czy umowa przynosi korzyść stronie przeciwnej ⁽²⁾.

6.2.1. Uwagi wstępne dotyczące testu prywatnego inwestora

- (59) Zgodnie z pkt 53 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ⁽³⁾ istnienie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego można zasadniczo wykluczyć, jeżeli cena usług portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej („pierwsza metoda” – porównanie z ceną rynkową). Druga metoda polega na tym, aby za pomocą analizy *ex ante* – tzn. analizy, która opiera się na informacjach dostępnych w momencie przyznania pomocy oraz na rozwoju przewidywalnym w momencie przyznania pomocy – wykazać, że porozumienie wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego oraz że jest częścią ogólnej strategii, która zapewni rentowność przynajmniej w dłuższej perspektywie („druga metoda” – ocena rentowności *ex ante*) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 lipca 1996 r., Syndicat français de l'Express international (SFEI) i inni przeciwko La Poste i innym, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60.

⁽²⁾ Ibidem.

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

⁽⁴⁾ Zob. pkt 53 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (60) Jeśli chodzi o pierwszą metodę, zdaniem Komisji nie można obecnie wyznaczyć odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze ⁽¹⁾. W związku z tym Komisja uważa, że najodpowiedniejszą metodę oceny porozumień zawartych pomiędzy portami lotniczymi a poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi stanowi analiza *ex ante* przyrostowej rentowności.
- (61) Zastosowanie testu prywatnego inwestora na podstawie średniej ceny na porównywalnych rynkach zasadniczo może okazać się pomocne, o ile taką cenę można rozsądnie ustalić albo określić na podstawie innych wskaźników rynkowych. W przypadku usług portu lotniczego taka metoda jest mniej przydatna, ponieważ często struktura kosztów i przychodów bardzo się różni między poszczególnymi portami lotniczymi. Koszty i przychody zależą w szczególności od etapu rozwoju portu lotniczego, liczby przedsiębiorstw lotniczych obsługujących port lotniczy, liczby pasażerów, stanu infrastruktury lub przynależnych inwestycji, ram regulacyjnych, które mogą różnić się między państwami członkowskimi, a także od istniejącego zadłużenia i zobowiązań portu lotniczego ⁽²⁾.
- (62) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego utrudnia przeprowadzenie czysto porównawczej analizy. W omawianym przypadku okazuje się, że stosunki biznesowe pomiędzy portami lotniczymi i przedsiębiorstwami lotniczymi nie zawsze opierają się wyłącznie na opublikowanej tabeli opłat. Stosunki biznesowe mogą być bardzo różne. Obejmują one podział ryzyka związanego z lotniczymi przewozami pasażerskimi oraz powiązanych z nim zobowiązań gospodarczych i finansowych, powszechne systemy zachęt oraz zmianę rozłożenia ryzyka w czasie trwania umów. Dlatego nie można porównywać przedmiotowych transakcji na podstawie opłaty za obsługę naziemną lub opłaty za pasażera.
- (63) Oprócz tego zastosowanie wartości referencyjnej nie jest odpowiednią metodą ustalania cen rynkowych, jeśli dostępne wartości referencyjne nie zostały określone z uwzględnieniem czynników rynkowych albo jeśli działania państwa znacznie zakłóciły istniejące ceny. W sektorze lotnictwa takie zakłócenia najwyraźniej występują, jak wyjaśniono w pkt 57–59 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.:

„Tradycyjnie organy publiczne uznają publiczne porty lotnicze za infrastrukturę ułatwiającą lokalny rozwój, a nie za przedsiębiorstwa działające na zasadach rynkowych. W rezultacie ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy społeczne lub regionalne.

Nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów społecznych lub regionalnych, silny wpływ na ceny stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć ceny stosowane przez większość portów lotniczych subsydiowanych ze środków publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przewoźnicy lotniczy biorą pod uwagę ceny ustalane przez porty lotnicze subsydiowane ze środków publicznych.

W takich okolicznościach 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. Sytuacja ta może w przyszłości ulec zmianie ...”.

- (64) Ponadto sądy Unii stwierdziły, że zastosowanie wartości referencyjnych w odniesieniu do danej branży jest tylko jedną z wielu metod pozwalających ustalić, czy beneficjent odniósł korzyść gospodarczą, której w normalnych warunkach rynkowych nie odniósłby ⁽³⁾. Komisja co prawda może zastosować taką metodę, ale nie ma takiego obowiązku, jeśli uzna, że dana metoda – tak jak w omawianym przypadku – jest niewłaściwa.
- (65) Ryanair zasadniczo reprezentował pogląd, że test prywatnego inwestora można zastosować poprzez dokonanie porównania z umowami handlowymi zawartymi przez inne europejskie porty lotnicze. W związku z tym Ryanair zestawiał w szczególności opłaty, które musi uiszczać na rzecz portów lotniczych w Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes i Prestwick, z opłatami należnymi w porcie lotniczym w Lubece na podstawie umów. W ramach analizy porównawczej nie sprawdzono jednak, czy te porównywane porty lotnicze spełniają wszystkie wymagania określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., ponieważ przedmiotem rozważań były tylko wielkość ruchu, rodzaj ruchu w porcie lotniczym oraz sytuacja gospodarcza pobliskich obszarów ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Zob. pkt 59 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽²⁾ Zob. motywy 88 i 89 decyzji Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Słowacja – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24).

⁽³⁾ W celu zastosowania stóp referencyjnych w odniesieniu do rentowności (w przeciwieństwie do ustalania cen) w branży zob. wyrok Sądu z dnia 3 lipca 2014 r., Hiszpania i in. przeciwko Komisji, sprawy połączone T-319/12 i T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, pkt 44.

⁽⁴⁾ Więcej wskaźników podlegających weryfikacji jest omówionych w pkt 60 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (66) Po tym, jak Komisja porównała w motywie 296 swojej decyzji o wszczęciu postępowania z 2012 r. opłaty określone w umowach dodatkowych z 2010 r. z opłatami należnymi w porcie lotniczym w Hamburgu, wyraziła wątpliwości co do zgodności opłat określonych w umowach dodatkowych z 2010 r. z rynkiem. Komisja stwierdza, że wielkość ruchu w Lubece jest znacznie niższa niż w porcie lotniczym w Hamburgu. Port lotniczy w Hamburgu jest portem lotniczym o największej wielkości ruchu w północnych Niemczech. Port lotniczy w Hamburgu był wykorzystywany do wszystkich rodzajów działalności w zakresie transportu lotniczego, podczas gdy port lotniczy w Lubece obsługiwał tanie loty, w których przypadku potrzeba mniej punktów odprawy i infrastruktury przesiadkowej, mniej personelu i punktów odprawy bagażu, mniej personelu sprząającego oraz nie potrzeba żadnych autobusów do przewozu pasażerów, a także w których przypadku czas odprawy jest krótszy. Dlatego portu lotniczego w Hamburgu nie da się porównać w dostatecznym zakresie z portem lotniczym w Lubece.
- (67) W świetle powyższych rozważań Komisja uważa, że w omawianym przypadku należy zastosować metodę ogólnie zalecaną w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. dla zastosowania testu prywatnego inwestora w odniesieniu do stosunków biznesowych pomiędzy portami lotniczymi i przedsiębiorstwami lotniczymi, tzn. analizę *ex ante* przyrostowego wzrostu rentowności ⁽¹⁾.

6.2.2. Ramy czasowe analizy

- (68) Zdaniem Komisji za ramy czasowe analizy rentowności umów zawartych pomiędzy portami lotniczymi i liniami lotniczymi zasadniczo należy przyjąć czas trwania samej umowy. Ponieważ linie lotnicze są w stanie dostosować swoją działalność z niewielkim wyprzedzeniem i zwykle nie można przewidzieć treści przyszłej umowy, prywatny operator portu lotniczego w normalnych warunkach nie wyszedłby z założenia, że postanowienia umowy będą obowiązywały po jej upływie ⁽²⁾.
- (69) Umowy dodatkowe z 2010 r. nie zostały zawarte w tym samym czasie, lecz w odstępie powyżej sześciu miesięcy, i obejmowały różne okresy. Oprócz tego różnią się pod względem treści o tyle, że tylko umowa dodatkowa nr 1 przewiduje uiszczenie kolejnej, znacznej płatności marketingowej za ograniczoną czasowo akcję marketingową.
- (70) Komisja uważa zatem, że obie umowy funkcjonują niezależnie od siebie i że rentowność każdej umowy dodatkowej należy zbadać osobno w okresie danej umowy ⁽³⁾.
- (71) Wyrokiem w sprawie Stardust Marine Trybunał stwierdził, że „... aby zbadać, czy państwo zachowało się jak domniemany inwestor prywatny, należy jego działania osadzić w kontekście czasowym, w którym stosowano środki wsparcia finansowego, tak aby móc ocenić, czy decyzje państwa były uzasadnione pod względem gospodarczym” ⁽⁴⁾.
- (72) W ramach badania przedmiotowych umów należy zatem ocenić zarówno istnienie, jak i wysokość możliwej pomocy na podstawie sytuacji panującej w momencie podpisania tych umów, a w szczególności na podstawie dostępnych wówczas informacji i przewidywanego rozwoju sytuacji.

6.2.3. Ocena umowy dodatkowej nr 1

- (73) Zgodnie z wyrokiem w sprawie Charleroi ⁽⁵⁾ Komisja musi uwzględnić w ocenie przedmiotowych środków wszystkie istotne właściwości tych środków oraz ich kontekst. Należy zbadać, czy w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym port lotniczy jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku, na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Zob. pkt 61 i 63 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽²⁾ Zob. na przykład 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 oraz przedsiębiorstw Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109).

⁽³⁾ Zob. również wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 września 1998 r., BP Chemicals Limited przeciwko Kommission („BP Chemicals”), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, pkt 170 i 171; motywy 14–33 decyzji Komisji z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.35378 (2012/N) – Niemcy – Finansowanie portu lotniczego Berlin Brandenburg (Dz.U. C 36 z 8.2.2013, s. 10).

⁽⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 71.

⁽⁵⁾ Wyrok Sądu z dnia 17 grudnia 2008 r., Ryanair Ltd. przeciwko Komisji („Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, pkt 59.

⁽⁶⁾ Zob. pkt 63 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (74) Można to zbadać na podstawie różnicy pomiędzy oczekiwanymi przychodami przyrostowymi a oczekiwanymi kosztami przyrostowymi wynikającymi z zawarcia porozumienia, przy czym w odniesieniu do wynikających z tego przepływów pieniężnych należy zastosować odpowiednią stopę dyskontową.
- (75) Metoda ta jest uzasadniona dlatego, że operator portu lotniczego może być obiektywnie zainteresowany zawarciem transakcji z przedsiębiorstwem lotniczym, i to niezależnie od porównania z warunkami handlowymi, jakie inni operatorzy portów lotniczych oferują przedsiębiorstwom lotniczym, lub w ogóle z warunkami, jakie sam operator portu lotniczego oferuje innym przedsiębiorstwom lotniczym.
- (76) W tym względzie Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia.
- (77) Podczas analizy przyrostowej rentowności umowy powinno się uwzględnić tylko koszty i przychody przyrostowe, które powstały lub zostały osiągnięte w okresie obowiązywania umowy, tzn. od dnia 28 marca do dnia 30 października 2010 r.
- (78) Zgodnie z tym podejściem firma Oxera przedstawiła obliczenia *ex ante* przyrostowej rentowności umów dodatkowych z 2010 r. ⁽¹⁾. W tych obliczeniach Oxera uwzględniła całą przyrostową wielkość ruchu oraz wszystkie koszty i przychody związane z działalnością Ryanaira w porcie lotniczym w Lubece. Ponieważ umowa z 2000 r. wygasłaby w maju 2010 r., zdaniem Komisji takie postępowanie jest rozsądne.
- (79) Analiza Oxery opiera się na warunkach umów zawartych pomiędzy FLG i Ryanairem, rzeczywistych danych finansowych FLG oraz prognozach *ex ante* wynikających z przedłożonego przez Niemcy planu biznesowego, który opracowała spółka FLG w dniu 10 marca 2010 r. ⁽²⁾. Ten plan biznesowy zawiera obliczenie *ex ante* liczby pasażerów, jak również oczekiwane koszty i przychody portu lotniczego w Lubece w latach 2010–2015. Został on pierwotnie opracowany w grudniu 2009 r. i później zmodyfikowany poprzez zmniejszenie wielkości ruchu oraz dodanie dwóch kolejnych scenariuszy. Przeprowadzona przez Oxerę analiza kosztów i przychodów przyrostowych opiera się na danych pochodzących z tej zmienionej wersji planu biznesowego z dnia 10 marca 2010 r., ponieważ data sporządzenia planu biznesowego jest bliższa dacie zawarcia umów z 2010 r.
- (80) W planie biznesowym wyróżnia się trzy scenariusze:
- najlepszy scenariusz: W tym scenariuszu na podstawie oczekiwania, że Ryanair stworzy w porcie lotniczym swoją lokalizację, przyjęto, że wielkość ruchu znacznie wzrośnie w określonej perspektywie czasowej. W związku z tym w planie przewidziano wyższe przychody z działalności pozalotniczej oraz rozszerzenie usług niezwiązanych z działalnością lotniczą,
 - środkowy scenariusz: W tym scenariuszu przyjęto, że nie wystąpią żadne zmiany i że sytuacja będzie zgodna z danymi dostępnymi dla roku 2010 jako roku sporządzenia planu biznesowego, oraz
 - Najgorszy scenariusz: W tym scenariuszu przyjęto, że port lotniczy musi zostać zamknięty w 2012 r. i że liczba pasażerów zmniejszy się w 2010 i 2011 r.
- (81) Podczas gdy w najlepszym scenariuszu liczba pasażerów wzrośnie z [...] w 2010 r. do [...] w 2013 r. i wzrost ten doprowadzi do odpowiednio wyższych przychodów, w środkowym scenariuszu liczba pasażerów utrzyma się na poziomie [...] zgodnie z danymi oczekiwanymi dla roku 2010. W najgorszym scenariuszu w 2011 r. liczba pasażerów gwałtownie spadnie, a w 2012 r. działalność portu lotniczego zostanie zawieszona.
- (82) W kontekście analizy umów z 2010 r. Oxera uważa, że nierozsądne jest przyjmowanie najgorszego scenariusza planu biznesowego, ponieważ ten scenariusz opiera się na założeniu, że referendum, które odbyło się w 2010 r. w Lubece, doprowadzi do zamknięcia portu lotniczego. Ponieważ w dniu 25 kwietnia 2010 r., czyli tylko miesiąc po podpisaniu umowy dodatkowej nr 1, obywatele Lubeki opowiedzieli się za uratowaniem portu lotniczego, co zapewniło dalsze inwestycje w rozbudowę portu lotniczego (zob. motyw 16), Komisja uważa, że przyjęcie, iż strony wyszły z założenia, że działalność portu lotniczego będzie kontynuowana, jest rozsądne ⁽³⁾. Aby zagwarantować konserwatywne podejście, Oxera oparła swoją analizę przede wszystkim na prognozach FLG opartych na środkowym scenariuszu.

⁽¹⁾ Raport Oxery, Economic MEOP Assessment: Lübeck airport, 6 lutego 2015 r.; raport Oxery, Response to the European Commission's request, 6 października 2017 r.

⁽²⁾ Port lotniczy w Lubece – Aktualizacja koncepcji take off, w tym planu biznesowego i inwestycyjnego, 10 marca 2010 r.

⁽³⁾ Zob. Koncepcja Take OFF – Flughafen Lübeck GmbH z dnia 21 grudnia 2009 r. Założenie to jest również zgodne z pismem przekazanym przez Ryanaira spółce FLG w 2009 r., które zawiera różne obietnice Ryanaira dotyczące przyszłej współpracy.

- (83) Tabela 2 pokazuje, że przyjęto, iż przychody z umowy dodatkowej nr 1 przekroczą koszty przyrostowe, w związku z czym w scenariuszu, dla którego Oxera przeprowadziła swoje obliczenia, powstaje roczny zysk w wysokości [...] EUR ⁽¹⁾.

Tabela 2

Analiza przyrostowej rentowności umowy dodatkowej nr 1

Analiza rentowności umowy dodatkowej nr 1 stanowiącej uzupełnienie umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej pomiędzy portem lotniczym w Lubece i Ryanair'em

	Wskazówka:	
	Jednostka	
Zastosowana stopa dyskontowa	%	[...]
Wskaźnik wzrostu	%	2,70
Okres obowiązywania umowy	Rok	0,6
Prawdopodobieństwo przedłużenia umowy	%	30
AMS Marketing (2 = w tym najlepszy scen., 1 = w tym środkowy scen., 0 = nie uwzględnia)	nie dotyczy	0
Umowa dodatkowa nr 1		
Umowa dodatkowa nr 1 ważna od	Data	28.3.2010 r.
Umowa dodatkowa nr 1 ważna do	Data	30.10.2010 r.
Część roku 2010, gdy obowiązywała zniżka	%	59,5
Część roku 2010, gdy obowiązywały umowa i zniżka	%	77,8
Płatności marketingowe		
Zniżka marketingowa od wylatującego pasażera w przypadku maks. 17 obsłużonych samolotów na tydzień:	EUR/wylat. pasażer	[...]
Zniżka marketingowa od wylatującego pasażera od 18 obsłużonych samolotów na tydzień:	EUR/wylat. pasażer	[...]
Progowa liczba obsłużonych samolotów na tydzień	Obsłużone samoloty	18,00
Zniżka marketingowa wynikająca z umowy dodatkowej nr 1 (EUR/wylat. pasażer)	EUR/wylat. pasażer	[...]
Liczba samolotów obsłużonych przez Ryanaira w przeliczeniu na rok	Obsłużone samoloty	1 779
Liczba samolotów obsłużonych przez Ryanaira na tydzień	Obsłużone samoloty	34
Zniżka marketingowa (EUR/wylat. pasażer)	EUR/wylat. pasażer	[...]
Rentowność		2010
Liczba wylatujących pasażerów Ryanaira	wylat. pasażerowie	[...]
Całkowita liczba wylatujących pasażerów	wylat. pasażerowie	[...]
Liczba samolotów obsłużonych przez Ryanaira	Obsłużone samoloty	1 058
Łączna liczba obsłużonych samolotów	Obsłużone samoloty	1 160

⁽¹⁾ Jak wynika z raportu Oxery z dnia 6 lutego 2015 r., wartość bieżąca netto obu umów dodatkowych jest dodatnia również wtedy, gdy prognozy opierają się na najlepszym scenariuszu planu biznesowego.

Analiza rentowności umowy dodatkowej nr 1 stanowiącej uzupełnienie umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej pomiędzy portem lotniczym w Lubece i Ryanairem

Przychody

Oplata za ochronę pasażerów	EUR/wylat. pasażer	[...]
Oplata za obsługę statku powietrznego	EUR/statek	[...]
Oplata za obsługę pasażerską	EUR/wylat. pasażer	[...]
Oplata za ochronę portu lotniczego	EUR/wylat. pasażer	[...]
Przychody z działalności lotniczej	tys. EUR	[...]
Przychody z działalności pozalotniczej	tys. EUR	[...]

Przychody ogółem	tys. EUR	[...]
-------------------------	----------	-------

Koszty

Koszty operacyjne	tys. EUR	[...]
Usługi marketingowe	tys. EUR	[...]
Marketing AMS	tys. EUR	[...]
Amortyzacja	tys. EUR	[...]

Koszty ogółem	tys. EUR	[...]
----------------------	----------	-------

Przepływ środków pieniężnych netto	tys. EUR	[...]
Wartość końcowa	tys. EUR	[...]
Przepływy środków pieniężnych ogółem	tys. EUR	[...]

Liczba lat, w których przypada przepływ środków pieniężnych	Rok	0,6
Stopa dyskontowa	nie dotyczy	[...]
Wartość bieżąca netto	tys. EUR	[...]
Wartość bieżąca netto	mln EUR	[...]

Źródło: Raport Oxery, Response to the European Commission's request, 6 października 2017 r.

- (84) Ponieważ umowy z 2010 r. nie zawierały żadnych wyznaczonych celów dotyczących wielkości ruchu obsługiwanego przez Ryanaira, prognozowana wielkość ruchu została zaczerpnięta z prognoz FLG dotyczących 2010 r. lub ze środkowego scenariusza określonego w planie biznesowym. Udział połączeń lotniczych obsługiwanych przez Ryanaira w porcie lotniczym przyjmuje się jako wartość stałą na poziomie 91 %, która odpowiada średniej z ostatnich trzech lat przed zawarciem umowy dodatkowej nr 1. Liczba samolotów obsługiwanych przez Ryanaira została obliczona na podstawie 189 miejsc w samolocie oraz obłożenia na poziomie 80 %. Wartości te odpowiadają danym rzeczywistym dotyczącym 2010 r., ponieważ zgodnie ze sprawozdaniem rocznym z działalności przedsiębiorstwa i z bilansem finansowym za 2010 r. obłożenie połączeń obsługiwanych przez Ryanaira wynosiło wówczas od 81 % do 82 %. Oczekiwana przyrostowa liczba pasażerów w okresie obowiązywania umowy dodatkowej nr 1 została oszacowana na podstawie planowanej liczby połączeń lotniczych.
- (85) Ponieważ w środkowym scenariuszu planu biznesowego nie założono wzrostu liczby pasażerów, lecz prognozy oparto na już istniejących danych dotyczących 2010 r., oraz biorąc pod uwagę fakt, że prognozowane dane liczbowe są niższe od danych rzeczywistych dotyczących poprzedniego roku 2009, Komisja uważa, że przedmiotowe podejście jest uzasadnione.
- (86) Ponadto Komisja stwierdza, że przeprowadzona przez firmę Oxera analiza wrażliwości pokazuje, iż wartość bieżąca netto pozostaje dodatnia nawet w przypadku zastosowania faktycznej liczby pasażerów *ex post* Ryanaira i wynosi [...] EUR.
- (87) Jak wynika z utrwalonej praktyki Komisji, aby stwierdzić, czy dane porozumienie zawarte między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodne z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych

należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programów zachęt (tzw. finansowanie z jednego źródła; „single till”) (1). Prywatny inwestor racjonalnie oczekiwałby przychodów przyrostowych z realizacji umowy, takich jak:

- a) przychody z działalności lotniczej, tj. z opłat za obsługę pasażerów i lądowanie opłacanych przez Ryanaira; oraz
 - b) przychody z działalności pozalotniczej, na przykład z opłat parkingowych, sklepów franczyzowych lub transakcji bezpośrednich.
- (88) Oxera uwzględni przychody z działalności lotniczej w przeliczeniu na pasażera, wynikające z opłat lotniskowych, zgodnie z umową dodatkową nr 1 w połączeniu z umową z 2000 r. oraz mnoży je przez daną liczbę pasażerów. Zgodnie z utrwaloną praktyką decyzyjną Komisji opłaty za ochronę nie zostały uwzględnione w analizie, ponieważ spółka FLG odprowadziła je na rzecz właściwego organu publicznego (2). Oxera poinformowała, że port lotniczy mógł oczekiwać, iż realizacja umowy dodatkowej nr 1 pozwoli osiągnąć przychody z działalności lotniczej w wysokości [...] EUR. Komisja uważa, że ten wynik jest odpowiedni.
- (89) Przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na pasażera są szacowane na podstawie środkowego scenariusza określonego w planie biznesowym. Zgodnie z prognozami dotyczącymi 2010 r. przyjmuje się, że przychody z działalności pozalotniczej nadal będą stanowić około [...] % przychodów z działalności lotniczej (3). Przychody z działalności pozalotniczej obejmują na przykład przychody z prowadzenia sklepów, restauracji i parkingów. Oxera szacuje, że przychody z działalności pozalotniczej wyniosą [...] EUR.
- (90) Jak wynika z utrwalonej praktyki Komisji, aby obliczyć koszty przyrostowe, należy uwzględnić wszystkie koszty, które musi ponieść port lotniczy w związku z działalnością przedsiębiorstwa lotniczego w porcie lotniczym. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub koszty marketingowe, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem i sprzętem poniesione w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym (4).
- (91) Zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji w teście prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym (5).
- (92) Zgodnie z tym podejściem Oxera uwzględni przyrostowe koszty operacyjne i marketingowe.
- (93) Koszty marketingowe, które zostały zachowane w umowie dodatkowej nr 1, zostały zaczerpnięte z umowy z 2000 r. oraz powiększone o dodatkowe płatności marketingowe płatne w okresie obowiązywania umowy dodatkowej nr 1 od dnia 28 marca do dnia 30 października 2010 r.:

Tabela 3

Płatności marketingowe za każdego wylatującego pasażera, przewidziane w umowie dodatkowej nr 1

Płatności marketingowe za każdego wylatującego pasażera w przypadku:

< 18 obsłużonych samolotów na tydzień

≥ 18 obsłużonych samolotów na tydzień

[...] EUR

[...] EUR

- (94) Ponieważ prognoza odnosiła się do powyżej 18 obsłużonych samolotów na tydzień, zastosowano płatności marketingowe w wysokości [...] EUR od wylatującego pasażera. Łączną wysokość płatności marketingowych oszacowano poprzez pomnożenie tej kwoty przez prognozowaną liczbę wylatujących pasażerów Ryanaira. W związku z tym przyrostowe koszty marketingowe w okresie od marca do października 2010 r. oszacowano na [...] EUR.

(1) Zob. pkt 64 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

(2) Ibidem.

(3) Komisja zauważa, że ten wynik opiera się na założeniu, że przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na pasażera, stanowiące około [...] % przychodów z działalności lotniczej, które przyjęto za podstawę umowy z 2000 r., wzrosną do około [...] w 2010 r. Komisja uważa, że takie założenie jest właściwe, biorąc pod uwagę rozwój działalności portu lotniczego w Lubece po 2000 r.

(4) Zob. pkt 64 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

(5) Zob. pkt 64 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.; decyzja Komisji (UE) 2015/1226 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Angoulême oraz przedsiębiorstw SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 48); decyzja Komisji (UE) 2015/1584 z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) wdrożonej przez Włochy na rzecz Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A i różnych przewoźników lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym Alghero (Dz.U. L 250 z 25.9.2015, s. 38); decyzja Komisji (UE) 2016/2069 z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.14093 (C76/2002) wdrożonej przez Belgię na rzecz Brussels South Charleroi Airport i Ryanair (Dz.U. L 325 z 30.11.2016, s. 63).

- (95) Przyrostowe koszty operacyjne oszacowano na podstawie analizy regresji, która pozwala określić wpływ zmienionej liczby pasażerów ogółem na koszty operacyjne ponoszone przez port lotniczy. Ponieważ jednak w środkowym scenariuszu prognozowane koszty operacyjne zmieniają się co roku, lecz prognozowana liczba gości nie ulega zmianie, Oxera nie mogła przeprowadzić analizy regresji według tego scenariusza. Dlatego Oxera oszacowała przyrostowe koszty operacyjne na podstawie średnich założeń przyjętych w najlepszym i najgorszym scenariuszu, aby zapewnić konserwatywne podejście. Oxera szacuje przyrostowe koszty operacyjne na [...] EUR.
- (96) Ponieważ udział Ryanaira w ruchu portu lotniczego w Lubece w momencie zawarcia umowy wynosił 90 %, Komisja uznaje to podejście za właściwe.
- (97) W obliczeniach przyrostowej rentowności umowy dodatkowej nr 1 nie uwzględniono żadnych kosztów amortyzacji (kosztów inwestycyjnych).
- (98) Do swoich obliczeń Oxera zastosowała stopę dyskontową 2,24 %, która odpowiada stopie referencyjnej Komisji z doliczeniem 100 punktów bazowych. Komisja uważa, że stopa dyskontowa na poziomie 10 % jest bliższa ważonym średnim kosztom kapitałowym prywatnego inwestora niż stopa referencyjna z doliczeniem 100 punktów bazowych. Jednak przeprowadzona przez firmę Oxera analiza wrażliwości pokazuje, że wartość bieżąca netto nadal wynosiłaby [...] EUR przy zastosowaniu stopy dyskontowej 10 % i tym samym byłaby dodatnia.
- (99) Oprócz tego Oxera przeprowadziła analizę wrażliwości między innymi w odniesieniu do następujących scenariuszy:
- obliczenia przy użyciu stopy dyskontowej 10 % (dodatnia bieżąca wartość netto [...] EUR);
 - zastosowanie faktycznej liczby pasażerów *ex post* Ryanaira zamiast liczby *ex ante* przyjętej w środkowym scenariuszu planu biznesowego (dodatnia bieżąca wartość netto [...] EUR);
 - zastosowanie kosztów operacyjnych, które wynikają z danych rzeczywistych FLG dotyczących lat 2000–2010, zamiast kosztów przyjętych w planie biznesowym (dodatnia bieżąca wartość netto [...] EUR).
- (100) Na potrzeby zbadania zgodności z zasadą prywatnego inwestora istotne są wyłącznie szacunki *ex ante* opierające się na danych, które były znane lub przewidywalne w momencie podjęcia decyzji. Ocenę, która opiera się na danych *ex post*, można jednak wykorzystać do potwierdzenia założeń, na których opierają się prognozowane przychody i koszty *ex ante*.
- (101) Według danych Oxery bieżąca wartość netto pozostaje dodatnia we wszystkich powyżej opisanych scenariuszach.
- (102) Oprócz tego Oxera przeprowadziła kolejną analizę wrażliwości, w której uwzględniona została zawarta z AMS umowa o świadczenie usług marketingowych z dnia 29 marca 2010 r.
- (103) Umowa dodatkowa nr 1 i umowa o świadczenie usług marketingowych pomiędzy FLG i AMS z 2010 r. zostały zawarte w tym samym dniu i mają taki sam okres obowiązywania. Przedsiębiorstwo AMS jest spółką zależną należącą w 100 % do Ryanaira, a jego kadra zarządzająca składa się z członków kadry kierowniczej wyższego szczebla przedsiębiorstwa Ryanair. Zdaniem Komisji Ryanair i AMS stanowią zatem jeden i ten sam podmiot gospodarczy w tym sensie, że AMS działa zgodnie z interesami Ryanaira i pod jego kontrolą i że zyski wygenerowane przez AMS są przekazywane Ryanairowi w formie dywidendy lub zwiększenia wartości spółki. W związku z tym Komisja uważa, że umowa dodatkowa nr 1 i umowa o świadczenie usług marketingowych z 2010 r. zostały zawarte przez te same strony. Poza tym umowa o świadczenie usług marketingowych z 2010 r. stanowi, że opiera się ona o zobowiązanie Ryanaira do oferowania połączeń lotniczych z i do Lubece. Z tego względu Komisja uznaje umowę dodatkową nr 1 i umowę o świadczenie usług marketingowych z 2010 r. za część jednej i tej samej transakcji handlowej. Sam fakt, że spółka FLG zawarła umowę o świadczenie usług z 2010 r. z AMS, a nie z Ryanairem, nie uniemożliwia postrzegania umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego, które to umowy zostały zawarte jednocześnie, jako jednej transakcji.
- (104) W związku z tym Komisja uważa, że rentowność obu umów należy rozpatrywać wspólnie.
- (105) Przeprowadzona przez firmę Oxera analiza wrażliwości pokazuje, że w przypadku uwzględnienia płatności w wysokości [...] EUR płatnej ze strony FLG zgodnie z zawartą z AMS umową o świadczenie usług marketingowych z 2010 r. wartość bieżąca netto pozostaje dodatnia i wynosi [...] EUR. W związku z tym umowa z AMS tylko nieznacznie wpływa na rentowność umowy dodatkowej nr 1.
- (106) Po dokładnej analizie raportów Oxery Komisja stwierdza, że przedstawione wyniki są właściwe, a zastosowana metoda jest odpowiednia. Komisja powołuje się przy tym na fakt, że raporty opierają się wyłącznie na informacjach *ex ante*, które były dostępne w momencie zawierania umowy. Oprócz tego analiza wrażliwości przeprowadzona przez firmę Oxera potwierdza założenie dodatniej bieżącej wartości netto.

- (107) W związku z tym Komisja stwierdza, że z perspektywy *ex ante* prawdopodobnie można by oczekiwać rentowności umowy dodatkowej nr 1. W równej mierze można uważać tę umowę za element ogólnej strategii portu lotniczego, która dąży do rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej, ponieważ działania marketingowe służą przyciągnięciu większej liczby pasażerów.

6.2.4. Ocena umowy dodatkowej nr 2

- (108) Jak opisano w sekcji 6.2.2, prywatny inwestor przeanalizowałby przyrostowe koszty i przychody, które powstały lub zostały osiągnięte w okresie obowiązywania umów, tzn. od dnia 31 października 2010 r. do dnia 1 listopada 2013 r.
- (109) Obliczenia Oxery dotyczące umowy dodatkowej nr 2 są zgodne ze schematem obliczeń dotyczących umowy dodatkowej nr 1.
- (110) Tabela 4 pokazuje, że przyjęto, iż przychody z umowy dodatkowej nr 2 przekroczą koszty, w związku z czym w scenariuszu, dla którego Oxera przeprowadziła swoje obliczenia, powstaje roczny zysk w wysokości [...] EUR.

Tabela 4

Analiza przyrostowej rentowności umowy dodatkowej nr 2

Analiza rentowności umowy dodatkowej nr 2 stanowiącej uzupełnienie umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej pomiędzy portem lotniczym w Lubece i Ryanair

	Wskazówka:	
	Jednostka	
Zastosowana stopa dyskontowa	%	[...]
Wskaźnik wzrostu	%	2,70
Okres obowiązywania umowy	Rok	3,0
Prawdopodobieństwo przedłużenia umowy		30

Umowa dodatkowa nr 2

Umowa dodatkowa nr 2 ważna od		31.10.2010 r.
Rok rozpoczęcia okresu obowiązywania	Rok	2010
Dostosowanie daty rozpoczęcia okresu obowiązywania	%	17,0
Umowa dodatkowa nr 2 ważna do		1.11.2013 r.
Rok zakończenia okresu obowiązywania	Rok	2013
Dostosowanie daty zakończenia okresu obowiązywania	%	83,6
Połączone dostosowanie daty rozpoczęcia okresu obowiązywania	%	76,4
Część roku 2010, gdy obowiązywała umowa	%	22,2

Płatności marketingowe

Zniżka marketingowa od wylatującego pasażera w przypadku maks. 17 obsłużonych samolotów na tydzień	EUR/wylat. pasażer	[...]
Zniżka marketingowa od wylatującego pasażera od 18 obsłużonych samolotów na tydzień	EUR/wylat. pasażer	[...]
Progowa liczba obsłużonych samolotów na tydzień	Obsłużone samoloty	18

Analiza rentowności umowy dodatkowej nr 2 stanowiącej uzupełnienie umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej pomiędzy portem lotniczym w Lubece i Ryanair

Liczba samolotów obsługiwanych przez Ryanaira w przeliczeniu na rok	Obsłużone samoloty	1 779				
Liczba samolotów obsługiwanych przez Ryanaira na tydzień	Obsłużone samoloty	34				
Zniżka marketingowa (EUR/wylat. pasażer)	EUR/wylat. pasażer	[...]				
Rentowność		2010	2011	2012	2013	
Dostosowanie daty	%	22	100	100	100	
Liczba wylatujących pasażerów Ryanaira	wylat. pasażerowie	[...]	[...]	[...]	[...]	
Całkowita liczba wylatujących pasażerów	wylat. pasażerowie	[...]	[...]	[...]	[...]	
Liczba samolotów obsługiwanych przez Ryanaira	Obsłużone samoloty	302	1 779	1 779	1 487	
Łączna liczba obsługiwanych samolotów	Obsłużone samoloty	331	1 951	1 951	1 630	
Przychody						
Opłata za ochronę pasażerów	EUR/wylat. pasażer	0	0	0	0	
Opłata za obsługę statku powietrznego	EUR/statek	[...]	[...]	[...]	[...]	
Opłata za obsługę pasażerską	EUR/wylat. pasażer	[...]	[...]	[...]	[...]	
Opłata za ochronę portu lotniczego	EUR/wylat. pasażer	0	0	0	0	
Przychody z działalności lotniczej	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przychody z działalności pozalotniczej	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przychody ogółem	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Koszty						
Koszty operacyjne	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Usługi marketingowe	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Marketing AMS	tys. EUR	0	0	0	0	
Amortyzacja	tys. EUR	0	[...]	[...]	[...]	
Koszty ogółem	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przepływ środków pieniężnych netto	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Wartość końcowa	tys. EUR	0	0	0	0	
Przepływy środków pieniężnych ogółem	tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]	
Liczba lat, w których przypada przepływ środków pieniężnych	Rok	0,2	1,2	2,2	3,0	
Stopa dyskontowa	nie dotyczy	[...]	[...]	[...]	[...]	
Wartość bieżąca netto	tys. EUR	[...]				
Wartość bieżąca netto	mln EUR	[...]				

Źródło: Raport Oxery, Response to the European Commission's request, 6 października 2017 r.

- (111) Firma Oxera poinformowała, że port lotniczy mógł oczekiwać przychodów z działalności lotniczej w łącznej wysokości [...], biorąc pod uwagę opłaty ustalone w umowie z 2000 r. i w umowie dodatkowej nr 2. W odniesieniu do przychodów z działalności pozalotniczej Oxera ponownie oparła się na założeniach środkowego scenariusza planu biznesowego FLG, który nie przewiduje zmiany dochodów względem 2010 r., i oszacowała te przychody na [...] EUR.
- (112) Stosując taką samą metodę jak w przypadku umowy dodatkowej nr 1, Oxera oszacowała łączne przyrostowe koszty operacyjne na [...] EUR. Koszty marketingowe zostały obliczone na podstawie pierwotnej umowy z 2000 r. poprzez pomnożenie przez prognozowaną liczbę wylatujących pasażerów Ryanaira.
- (113) Z powodów określonych w motywach 82–96 Komisja uważa, że metoda stosowana przez firmę Oxera jest właściwa.
- (114) W obliczeniach dotyczących umowy dodatkowej nr 2 firma Oxera uwzględniła udział kosztów amortyzacji jako kosztów inwestycyjnych w zależności od liczby pasażerów. Koszty te zostały oszacowane poprzez analizę regresji planowanych inwestycji i oczekiwanej liczby pasażerów według planu biznesowego.
- (115) Jak stanowi środkowy scenariusz planu biznesowego FLG z 2010 r., żadne inwestycje nie były specjalnie dostosowane do Ryanaira, lecz potencjalnie również inne linie lotnicze mogły wykorzystywać te inwestycje. Pokazuje to, że kosztów inwestycyjnych nie należy przypisywać przyrostowym kosztom umowy dodatkowej nr 2. Jak podkreśliły Niemcy, spółka FLG nieustannie zabiegała o to, aby także inne linie lotnicze ulokowały w porcie lotniczym w Lubece bazę dla swojej floty; wysiłki te okazały się skuteczne, ponieważ również linie lotnicze Wizz Air zaczęły korzystać z portu lotniczego w Lubece. Ponadto Komisja przyjmuje do wiadomości fakt, że umowy z 2010 r. nie obejmowały zobowiązania FLG do podjęcia inwestycji.
- (116) Mając na uwadze powyższe względy, Komisja stwierdza, że niewłaściwe byłoby przypisanie inwestycji podjętych w porcie lotniczym w Lubece umowie dodatkowej nr 2. Komisja zauważa jednak, że bieżąca wartość netto pozostałaby dodatnia nawet w przypadku przypisania kosztów inwestycyjnych tej umowie i wynosiłaby [...] EUR.
- (117) Ponadto przeprowadzona przez firmę Oxera analiza wrażliwości wykazała dodatnią bieżącą wartość netto w odniesieniu do następujących scenariuszy:
- obliczenia przy użyciu stopy dyskontowej 10 % (dodatnia bieżąca wartość netto [...] EUR);
 - zastosowanie faktycznej liczby pasażerów *ex post* Ryanaira zamiast liczby *ex ante* przyjętej w środkowym scenariuszu planu biznesowego (dodatnia bieżąca wartość netto [...] EUR);
 - zastosowanie kosztów operacyjnych, które wynikają z danych rzeczywistych FLG dotyczących lat 2000–2010 (¹⁾), zamiast kosztów przyjętych w planie biznesowym (dodatnia bieżąca wartość netto [...] EUR).
- (118) W związku z tym ustalenia przedstawione w motywach 98–101 stosuje się również w odniesieniu do umowy dodatkowej nr 2.
- (119) Komisja stwierdza zatem, że z perspektywy *ex ante* prawdopodobnie można by oczekiwać rentowności umowy dodatkowej nr 2. W równej mierze można uważać tę umowę za element ogólnej strategii portu lotniczego, która dąży do rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej, biorąc pod uwagę wyraźnie dodatnią kwotę.

6.2.5. Wynik oceny

- (120) Na podstawie otrzymanych informacji Komisja stwierdza, że spółka FLG mogła oczekiwać, że zawarte z Ryanaiem umowy z 2010 r. przyniosą dodatni wynik przyrostowy.
- (121) Oprócz tego nawet przy uwzględnieniu zawartej z AMS umowy o świadczenie usług marketingowych można było przyjąć, że umowa dodatkowa nr 1 będzie rentowna w sposób przyrostowy.
- (122) W związku z tym Komisja uważa, że podczas zawierania umów z 2010 r. z Ryanaiem spółka FLG działała jak prywatny inwestor. W rezultacie umowy te nie przyniosły Ryanaiowi żadnej korzyści gospodarczej, której to przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.

(¹) Firma Oxera poinformowała, że nie było możliwości uzyskania od FLG danych dotyczących okresu po 2010 r.

7. WNIOSEK

(123) Komisja stwierdza, że umowy dodatkowe z 2010 r. nie przyniosły liniom lotniczym Ryanair żadnej korzyści gospodarczej. W związku z tym ani umowa dodatkowa nr 1, ani umowa dodatkowa nr 2 nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Umowa dodatkowa nr 1 z dnia 29 marca 2010 r. zawarta pomiędzy Ryanair Ltd i Flughafen Lübeck GmbH nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 2

Umowa dodatkowa nr 2 z dnia 31 października 2010 r. zawarta pomiędzy Ryanair Ltd i Flughafen Lübeck GmbH nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lutego 2018 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji
