

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/287**z dnia 15 października 2014 r.****w sprawie pomocy państw SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) wdrożonej przez Niemcy na rzecz Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair Ltd.***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 7369)***(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) Dnia 27 sierpnia 2008 r. do Komisji wpłynęła skarga złożona przez Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (federalne stowarzyszenie niemieckich linii lotniczych, dalej „BDF”) w sprawie domniemanej bezprawnej pomocy państwa udzielonej przedsiębiorstwom Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oraz Ryanair Ltd. (dalej „Ryanair”). Skarga ta została zarejestrowana pod numerem pomocy CP 227/2008.
- (2) W dniu 9 sierpnia 2010 r. Komisja przekazała tę skargę władzom niemieckim oraz zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji. Pismem z dnia 30 września 2010 r. władze niemieckie dostarczyły wymagane informacje.
- (3) W dniu 8 kwietnia 2011 r. Komisja zażądała od przewoźników lotniczych Air Berlin oraz Ryanair dodatkowych informacji. Przewoźnik Air Berlin dostarczył wymagane informacje w dniu 10 maja 2011 r., natomiast Ryanair – w dniu 20 czerwca 2011 r. Przetłumaczona wersja tych uwag i załączników została przesłana władzom niemieckim pismem z dnia 11 sierpnia 2011 r. W dniu 28 września 2011 r. władze niemieckie poinformowały Komisję o tym, że na obecnym etapie nie zamierzają komentować sytuacji.
- (4) Pismem z dnia 26 stycznia 2012 r. Komisja poinformowała Niemcy o swojej decyzji, aby w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej i operacyjnej na rzecz Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, udzielonej w formie preferencyjnych opłat lotniskowych dla określonych linii lotniczych oraz zawartych z Ryanairem umów na usługi marketingowe, wszcząć postępowanie przewidziane w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ⁽²⁾ (dalej „decyzja o wszczęciu postępowania”).
- (5) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽³⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat domniemanej pomocy lub środka.
- (6) W dniu 21 lutego 2012 r. Komisja zwróciła się do władz niemieckich o przekazanie dodatkowych informacji. W dniach 24 lutego 2012 r., 30 marca 2012 r. i 2 kwietnia 2012 r. Niemcy przekazały swoje uwagi na temat decyzji o wszczęciu postępowania oraz odpowiedzi na prośbę Komisji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 149 z 25.5.2012, s. 5.

⁽²⁾ 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. Na potrzeby niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia do art. 87 i 88 Traktatu WE. W TFUE wprowadzono również pewne zmiany terminologiczne, takie jak zmiana terminu „Wspólnota” na „Unia” oraz „wspólny rynek” na „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji stosowana jest wyłącznie terminologia zgodna z TFUE.

⁽³⁾ Zob. przypis 1.

- (7) W dniu 13 kwietnia 2012 r. Komisja otrzymała uwagi od dwóch zainteresowanych stron, a mianowicie od Ryanaira i Airport Marketing Services ⁽⁴⁾ (dalej „AMS”).
- (8) Z uwagi na to, że brakowało kilku odpowiedzi na pytania skierowane przez Komisję w dniu 21 lutego 2012 r., Komisja zwróciła się w dniu 20 kwietnia 2012 r. do władz niemieckich o dostarczenie dalszych informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w dniu 11 maja 2012 r.
- (9) W dniu 25 czerwca 2012 r. Komisja otrzymała kolejne uwagi od zainteresowanych stron (od Ryanaira, spółki zależnej Ryanaira – AMS i przedsiębiorstwa doradczego działającego na zlecenie Ryanaira). Komisja przekazała te uwagi władzom niemieckim w piśmie z dnia 22 sierpnia 2012 r. Niemcy zwróciły się o przetłumaczenie tych dokumentów, a następnie przekazały swoje uwagi w dniu 4 grudnia 2012 r.
- (10) Pismem z dnia 29 listopada 2012 r. Komisja zwróciła się do Niemiec z prośbą o udzielenie dodatkowych informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w dniu 17 stycznia 2013 r.
- (11) W dniu 10 kwietnia 2013 r. Ryanair dostarczył dalsze uwagi ⁽⁵⁾, które zostały przekazane władzom niemieckim w dniu 3 maja 2013 r.
- (12) W dniu 14 listopada 2013 r. Komisja zwróciła się do Niemiec z prośbą o udzielenie dodatkowych informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w dniu 14 stycznia 2014 r. Z uwagi na to, że odpowiedzi władz niemieckich były niekompletne, w dniu 19 marca 2014 r. Komisja ponownie wezwała Niemcy do przekazania wspomnianych informacji. Niemcy udzieliły odpowiedzi w dniu 22 kwietnia 2014 r.
- (13) W dniu 20 grudnia 2013 r. Ryanair dostarczył dalsze uwagi, które zostały przekazane władzom niemieckim w dniu 8 stycznia 2014 r. W dniu 27 stycznia 2014 r. Niemcy odpowiedziały na uwagi przedstawione przez Ryanaira.
- (14) W dniach 17 i 31 stycznia 2014 r. Ryanair dostarczył dalsze uwagi, które zostały przekazane władzom niemieckim w dniu 7 marca 2014 r. W dniu 7 kwietnia 2014 r. Niemcy wyjaśniły, że nie dostarczą żadnych dalszych uwag dotyczących informacji przekazanych przez Ryanaira.
- (15) W piśmie z dnia 25 lutego 2014 r. Komisja poinformowała władze niemieckie o przyjęciu w dniu 20 lutego 2014 r. wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ⁽⁶⁾ oraz o tym, że wytyczne te będą miały zastosowanie do przedmiotowej sprawy od momentu ich opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Poza tym Komisja dała władzom niemieckim możliwość przedstawienia uwag dotyczących tych wytycznych i ich stosowania w ciągu 20 dni od ich opublikowania w *Dzienniku Urzędowym*.
- (16) Pismem z dnia 24 lutego 2014 r. Komisja poinformowała także strony trzecie o przyjęciu w dniu 20 lutego 2014 r. wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. oraz o tym, że wytyczne te będą miały zastosowanie do przedmiotowej sprawy od momentu ich opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Poza tym Komisja dała zainteresowanym stronom trzecim możliwość przedstawienia uwag dotyczących tych wytycznych i ich stosowania w ciągu 20 dni od ich opublikowania w *Dzienniku Urzędowym*.
- (17) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 4 kwietnia 2014 r. Zastąpiły one wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. ⁽⁷⁾ oraz wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽⁸⁾.
- (18) W dniu 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie, w którym państwa członkowskie i zainteresowane strony zostały wezwane do przedstawienia uwag dotyczących zastosowania wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do przedmiotowej sprawy w ciągu miesiąca od daty publikacji wspomnianych wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ⁽⁹⁾.
- (19) W dniu 29 kwietnia 2014 r. Komisja przekazała władzom niemieckim wniosek o udzielenie informacji, na który władze niemieckie odpowiedziały w dniu 7 maja 2014 r.

⁽⁴⁾ Airport Marketing Services Limited jest w całości spółką zależną przedsiębiorstwa Ryanair. Jej głównym przedmiotem działalności jest sprzedaż powierzchni reklamowych na stronie internetowej Ryanaira.

⁽⁵⁾ Ryanair dostarczył ogólną opinię na temat kilku kwestii dotyczących komunikacji lotniczej, w tym na temat przedmiotowej sprawy pomocy państwa.

⁽⁶⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

⁽⁷⁾ Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽⁸⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

⁽⁹⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

- (20) W dniu 6 maja 2014 r., w związku z przyjęciem nowych wytycznych, przedsiębiorstwo Deutsche Lufthansa AG przedstawiło uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy pomocy państwa. W dniu 8 maja 2014 r. przekazano władzom niemieckim jawną wersję tych uwag. Niemcy przekazały swoje uwagi dotyczące tego pisma w dniu 15 maja 2014 r.
- (21) W dniu 7 maja 2014 r., w związku z przyjęciem nowych wytycznych, uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy pomocy państwa przedstawił skarżący. W dniu 21 maja 2014 r. przekazano Niemcom jawną wersję tych uwag. Niemcy udzieliły odpowiedzi w dniu 28 maja 2014 r.
- (22) W dniu 10 września 2014 r. Komisja zwróciła się do Niemiec i Ryanaira z prośbą o udzielenie dodatkowych informacji. Niemcy i Ryanair udzieliли odpowiedzi w dniu 16 września 2014 r.
- (23) W dniu 12 września 2014 r. Ryanair i działające w jego imieniu przedsiębiorstwo doradcze przedstawiły uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy pomocy państwa. W dniu 19 września 2014 r. przekazano Niemcom jawne wersje tych uwag. W dniu 6 października 2014 r. Niemcy przedstawiły uwagi dotyczące tego pisma.

2. KONTEKST POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

2.1. PIERWSZE DOSTOSOWANIE PORTU LOTNICZEGO DO ŚWIADCZENIA TANICH USŁUG LOTNICZYCH

- (24) Od 1992 r. przedsiębiorstwo państwowe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁰⁾ jest właścicielem i operatorem portu lotniczego Lipsk-Altenburg (wcześniej nazywanego portem lotniczym Altenburg-Nobitz, dalej „AOC”), położonego w południowej części kraju związkowego Turynia, w Niemczech. AOC jest byłym rosyjskim lotniskiem wojskowym, które na początku lat 90. zostało porzucone. Później odpowiedzialność za kwestie budowlane oraz za obsługę lotniska AOC powierzono spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Zgodnie z umową spółki celem działalności spółki jest poprawa infrastruktury istotnej z ekonomicznego punktu widzenia w celu wzmocnienia siły gospodarczej regionów Ostthüringen i Westsachsen.
- (25) Do lotnisk położonych najbliżej AOC zalicza się:
- port lotniczy Lipsk-Halle, położony ok. 85 km lub 1 godz. 10 min jazdy samochodem osobowym od AOC;
 - port lotniczy Drezno, położony ok. 113 km lub 1 godz. 16 min jazdy samochodem osobowym od AOC;
 - port lotniczy Erfurt, położony ok. 140 km lub 1 godz. 37 min jazdy samochodem osobowym od AOC;
 - port lotniczy Hof-Plauen, położony ok. 122 km lub 1 godz. 37 min jazdy samochodem osobowym od AOC.
- (26) Od rozpoczęcia działalności jako cywilny port lotniczy na lotnisku AOC było odprawianych mniej niż 150 000 pasażerów rocznie. Tabela 1 zawiera zestawienie liczby pasażerów na lotnisku AOC od 2000 r.

Tabela 1 ⁽¹⁾

Liczba pasażerów na lotnisku AOC w latach 2000–2013 ⁽²⁾

Rok	Pasażerowie ogółem ⁽³⁾	Pasażerowie lotów rejsowych ⁽⁴⁾
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

⁽¹⁰⁾ Udziałowcami Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH są obecnie: powiat Altenburger Land (60 %), gmina Nobitz (5 %) oraz THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Wszyscy udziałowcy są albo organami publicznymi, albo w całości są własnością publiczną. Sama spółka posiada 32 % swoich udziałów. Źródło: sprawozdanie finansowe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH z 2012 r. To ostatnie sprawozdanie, które Niemcy udostępniły Komisji.

Rok	Pasażerowie ogółem ⁽³⁾	Pasażerowie lotów rejsowych ⁽⁴⁾
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

⁽¹⁾ Źródło: Sprawozdania finansowe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH oraz informacje przekazane przez Niemcy.

⁽²⁾ Źródło: Sprawozdania finansowe Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

⁽³⁾ Niemcy twierdzą, że w okresie od 17.12.2004 r. do 11.1.2005 r. Ryanair nie zrealizował żadnych lotów. W 2006 r. ze względu na roboty budowlane wszystkie przewozy lotnicze wstrzymano na dwa tygodnie.

⁽⁴⁾ Komisja uważa, że pasażerów lotów rejsowych w latach 2003–2011 należy przydzielić do lotów realizowanych przez Ryanaira.

- (27) W 2000 r. linie lotnicze Eurowings oferowały dziewięć połączeń lotniczych. Przewoźnik Air Berlin obsłużył w 2001 r. 62 połączenia lotnicze, a w 2002 r. – 57 połączeń lotniczych, i następnie przerwał swoją działalność w porcie lotniczym AOC.
- (28) W dniu 3 marca 2003 r. operator AOC, spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair zawarli 10-letnią umowę o świadczenie usług portu lotniczego.
- (29) W szczytowych latach (2008–2010) Ryanair oferował połączenia lotnicze z AOC do czterech docelowych portów lotniczych. Ryanair początkowo oferował codzienne loty do Londynu, a od 2007 r. również do Barcelony/Girony. W 2009 r. oferta Ryanaira została rozszerzona o loty do Edynburga, a w 2010 r. do Alicante. Od dnia 1 maja 2003 r. Ryanair był jedyną spółką, która oferowała połączenia rejsowe na lotnisko AOC i z lotniska AOC.
- (30) W dniu 31 marca 2011 r. Ryanair wstrzymał swoją działalność przewozową na lotnisku AOC. Od tamtej pory również żadne inne przedsiębiorstwa lotnicze nie obsługują regularnych połączeń lotniczych z lotniska AOC, co potwierdzają także informacje przedstawione na stronie internetowej AOC.

2.2. DRUGIE DOSTOSOWANIE PORTU LOTNICZEGO DO LOTNICTWA OGÓLNEGO

- (31) Zgodnie z zaleceniami firmy doradczej KE-Consult GbR ⁽¹⁾ z 2010 r. (dalej „analiza KE-Consult”) port lotniczy rozpoczął rozwijanie ogólnej działalności lotniczej, przy czym skupił się na lotach służbowych oraz wykorzystał bliskość rozwijającego się regionu gospodarczego Chemnitz-Zwickau. Port lotniczy zawiesił obsługę tanich połączeń lotniczych oraz stał się ośrodkiem szkoleniowym dla załóg lotniczych i pracowników ochrony.

⁽¹⁾ Analiza dotycząca lądowiska Lipsk-Altenburg oraz sąsiadującego terenu przemysłowego, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, wrzesień 2010 r.

- (32) Do najważniejszych przyczyn takiej adaptacji zalicza się ⁽¹²⁾:
- a) Wysoką zależność portu lotniczego od dotacji przekazanych przez udziałowców publicznych, przede wszystkim przez kraj związkowy Turyngia oraz udziałowców Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Ze sprawozdania sporządzonego w 2011 r. przez kierownictwo spółki wynika, że od 1992 r. w port lotniczy zainwestowano około 21 mln EUR, przy czym kraj związkowy Turyngia przekazał 17 mln EUR, a udziałowcy Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH około 4 mln EUR. Niemniej jednak w obydwu latach obrotowych, tj. 2009 i 2010 r., wystąpił brak w środkach ⁽¹³⁾ w wysokości około 270 000 EUR. Ze względu na niewniesienie wkładu do spółki istniało wówczas ryzyko, że port lotniczy straci płynność finansową. W związku z tym przyszłość przedsiębiorstwa była zagrożona.
 - b) Zgodnie z umową spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tanie połączenia lotnicze powinny przyczynić się do gospodarczego rozwoju regionu. Niemniej jednak zysk portu lotniczego z kapitału był ujemny. Pozytywny wpływ fiskalny AOC na gminy i finansujące podmioty sektora publicznego jest niższy od dotacji wypłaconych na rzecz portu lotniczego ⁽¹⁴⁾.
 - c) Zmiany w strukturze udziałowców: w dniu 31 grudnia 2010 r. spółka Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) zrezygnowała ze swojego udziału, w odniesieniu do którego miasto Altenburg miało prawo pierwokupu.
 - d) W 2009 r. w Turyngii doszło do zmiany rządu i nowy rząd okazał się powściągliwy w kwestii przekazywania dalszych dotacji na rzecz portu lotniczego. Nowy rząd w szczególności odrzucił podjęte przez swojego poprzednika decyzje dotyczące udzielenia portowi lotniczemu dotacji marketingowych w latach 2009–2012. Z uwagi na to, że udziałowcy publiczni odmówili wypłaty dalszych dotacji marketingowych na rzecz Ryanaira, w sezonie zimowym 2010/2011 obsługiwane było tylko jedno połączenie lotnicze do i z Londynu, wspierane finansowo przez przedsiębiorstwa regionalne. Udziałowcy oraz zarząd Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH następnie odmówili wniesienia wkładu w wysokości 420 000 EUR, żądanego przez Ryanaira jako zapłaty za marketingową obsługę letniego rozkładu lotów w 2011 r. Później Ryanair zdecydował się przenieść swoje węzły regionalne do Magdeburga/Cochstedt oraz zakończyć swoją działalność w porcie lotniczym AOC w marcu 2011 r.
- (33) W zaistniałej sytuacji kierownictwo portu lotniczego rozważyło kilka opcji adaptacji portu lotniczego. Najpraktyczniejsza opcja polegała na zaoferowaniu nowych połączeń i lotów czarterowych w 2012 r. bez dotacji marketingowych. W tym celu w 2011 r. podjęto z Rheinjet negocjacje w sprawie uruchomienia połączeń lotniczych do Barcelony. Po tym, jak Ryanair podjął w dniu 26 lipca 2011 r. decyzję dotyczącą realizacji lotów z portu lotniczego Lipsk-Halle, zmieniła się sytuacja rynkowa AOC i pomysł zaoferowania tego rodzaju nowych połączeń został odrzucony.
- (34) W związku z tym w 2011 r. określono działania służące adaptacji portu lotniczego, a mianowicie:
- a) wprowadzenie usług transportowych skierowanych do osób podróżujących służbowo, które ze względu na niższe wymogi bezpieczeństwa muszą przynosić większy zysk;
 - b) utworzenie przedsiębiorstw zainteresowanych działalnością w sektorze lotnictwa;
 - c) utworzenie nowych przedsiębiorstw;
 - d) budowa systemów fotowoltaicznych (w 2012 r. wybudowano jeden system fotowoltaiczny), wynajem miejsc parkingowych i obiektów, organizacja wydarzeń.
- (35) Jak stwierdziło kierownictwo, powyższe działania – ze względu na znaczne obniżki kosztów – musiały średnioterminowo umożliwić własne finansowanie przedsiębiorstwa, ponieważ można było zaoszczędzić do 520 000 EUR rocznie. Takie podejście ostatecznie służy zmniejszeniu niedoborów finansowych portu lotniczego. Port lotniczy zostanie zachowany i ma przyczynić się do rozwoju gospodarczego w regionie.

⁽¹²⁾ Źródło: sprawozdanie z działalności Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Koncepcja rozwoju Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH” z 9 września 2011 r.

⁽¹³⁾ „Brak w środkach”.

⁽¹⁴⁾ Potwierdza to analiza przeprowadzona przez KE-Consult.

3. OCENIONE ŚRODKI I ICH KONTEKST

3.1. PRZEGLĄD DOTACJI PUBLICZNYCH OTRZYMANÝCH PRZEZ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

- (36) W latach 1992–2010 w Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zainwestowano około 21 mln EUR, przy czym kraj związkowy Turynia przekazał około 17 mln EUR, a udziałowcy spółki około 4 mln EUR ⁽¹⁵⁾.
- (37) W latach 2000–2011 spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH otrzymała dwa rodzaje dotacji publicznych, a mianowicie wkłady swoich udziałowców oraz dotacje od innych organizacji publicznych, w szczególności od kraju związkowego Turynia ⁽¹⁶⁾. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy oraz z danymi zawartymi w sprawozdaniach finansowych Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH kraj związkowy Turynia sfinansował przede wszystkim inwestycje infrastrukturalne, podczas gdy udziałowcy przekazali środki na pokrycie strat operacyjnych. Tabela 2 przedstawia zestawienie otrzymanych przez port lotniczy dotacji publicznych, które zostały przekazane na następujące główne cele:
- finansowanie inwestycji, w szczególności inwestycji infrastrukturalnych;
 - finansowanie działalności operacyjnej (pokrycie strat);
 - finansowanie działań marketingowych w ramach różnych umów zawartych z Ryanaiem;
 - finansowanie działalności publiczno-prawnej.

Tabela 2 ⁽¹⁾**Przeгляд dotacji publicznych otrzymanych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH**

(w tysiącach EUR)

Rok obrotowy	Wkłady wniesione przez udziałowców	Inne dotacje publiczne ⁽²⁾	Łącznie
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

⁽¹⁵⁾ Źródło: sprawozdanie z działalności Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Koncepcja rozwoju Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH” z 9 września 2011 r.

⁽¹⁶⁾ Zgodnie z umową spółki operator portu lotniczego ogranicza roczny wkład kapitałowy każdego udziałowca do pięciokrotności jego udziału (§ 24 ust. 3).

(w tysiącach EUR)

Rok obrotowy	Wkłady wniesione przez udziałowców	Inne dotacje publiczne ⁽²⁾	Łącznie
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Łącznie	9 079	7 847	16 926

⁽¹⁾ Źródło: Sprawozdania roczne Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na następujących stronach:

Rok 2000: strona 28 oraz załącznik 6, strona 20.

Rok 2001: strona 28 oraz załącznik 6, strona 23.

Rok 2002: strona 28 oraz załącznik 6, strona 21.

Rok 2003: strona 7 oraz załącznik 6, strona 21.

Rok 2004: załącznik 3, strona 5 oraz załącznik 6, strona 19.

Rok 2005: załącznik VI, strona 13 oraz załącznik III, strona 19.

Rok 2006: załącznik VI, strona 12 oraz załącznik III, strony 15–16.

Rok 2007: załącznik VI, strona 13 oraz załącznik III, strony 15–16.

Rok 2008: załącznik VI, strona 12 oraz załącznik III, strony 15–16.

Rok 2009: załącznik VI, strona 15 oraz załącznik III, strona 14.

Rok 2010: załącznik VI, strona 15 oraz załącznik III, strona 14.

Rok 2011: załącznik VI, strona 13 oraz załącznik III, strona 14.

⁽²⁾ Dotacje te zostały udzielone w głównej mierze przez kraj związkowy Turyngia, chociaż również inne organizacje publiczne mogły udzielać dotacji.

3.2. FINANSOWANIE INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W LATACH 2000–2011

- (38) Niemcy wyjaśniły, że w latach 2000–2011 przedsiębiorstwo Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zrealizowało inwestycje infrastrukturalne w łącznej wysokości 6 474 035 EUR. Są one szczegółowo zestawione w tabeli 3. Inwestycje te obejmują wydłużenie pasa startowego w latach 2003–2004 w całkowitej wysokości 687 882 EUR oraz wybudowanie nowego terminala w 2009 r. w wysokości 1 003 571 EUR (terminal został otwarty dopiero w 2010 r. ⁽¹⁷⁾).

Tabela 3 ⁽¹⁾

Przebieg inwestycji infrastrukturalnych w porcie lotniczym AOC w latach 2000–2011 i ich finansowanie

(w EUR)

Rok	Środek infrastrukturalny	Finansowanie publiczne	Fundusze własne ⁽²⁾	Łączna kwota inwestycji
2000	Pogoda – zakup komputerów centralnych, dodatkowego wyposażenia itd.	13 914	9 276	23 190
	Odbiór techniczny radionamiernika RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Zaopatrzenie w wodę (podłączenie, przebudowa) ⁽²⁾	10 205	6 803	17 008
2001	Modernizacja pasa startowego i fragmentów pola manewrowego	72 652	8 072	80 724
	Zakup systemu air-start	34 495	42 949	77 443

⁽¹⁷⁾ <http://nachrichten.lvz-online.de: „Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück”> (Ryanair całkowicie likwiduje połączenia lotnicze z Altenburga).

(w EUR)

Rok	Środek infrastrukturalny	Finansowanie publiczne	Fundusze własne (²)	Łączna kwota inwestycji
2002	Ogrodzenie terenu lotniska (kategoria pozostałych usług)	26 144	17 429	43 573
	Koszty projektowania – ułożenie końcowego odcinka pasa 22 i progu 22	46 183	5 131	51 314
2003	Ułożenie końcowego odcinka pasa 22, modernizacja pasa startowego (1. wypłata środków w 2003 r., 2. wypłata środków w 2004 r.)	314 550	187 882	687 882
2004	Ułożenie końcowego odcinka pasa 22, modernizacja pasa startowego (2. wypłata środków w 2004 r.)	185 450		
2006	Latarnia świetlna lotniskowa, zakup oprogramowania, zakup 5 odbiorników radiowych komunikatów alarmowych, montaż bramy bezpieczeństwa, rozbudowa terminala, zakup 27 czytników biometrycznych, ułożenie dodatkowych	28 787	12 337	41 124
	kabli w stacji meteorologicznej, zakup pojazdu strażackiego (1. wypłata częściowej kwoty w 2006 r.)	193 526	82 940	276 466
2007	Zakup pojazdu strażackiego (2. wypłata częściowej kwoty w 2007 r.)	387 052	165 879	552 931
	Zakup zamiatarki	230 040	153 360	383 400
2008	Sieć kontroli bezpieczeństwa	11 430	4 899	16 329
	Kosiarki	5 514	3 676	9 190
	Zakup ziemi	56 144	24 062	80 206
	Modernizacja pasa startowego – rozbudowa z uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa	1 816 538	778 516	2 595 054 (³)
2009	Przebudowa terminala/budowa nowego terminala	702 500	50 672	753 172 (⁴)
	Znakowanie płyty postojowej	4 429	1 898	6 327
	Naprawa pasa startowego przed progiem 04	336 853	0	336 853
2010	Przebudowa terminala/budowa nowego terminala	0	250 399	250 399 (⁴)
	Znakowanie płyty postojowej	0	0	0
	Naprawa pasa startowego przed progiem 04	0	144 366	144 366

(w EUR)

Rok	Środek infrastrukturalny	Finansowanie publiczne	Fundusze własne ⁽²⁾	Łączna kwota inwestycji
2012	Tester szczepności (bezpieczeństwo lotnicze)	28 770	12 330	41 100
ŁĄCZNIE		4 508 766	1 965 269	6 474 034

⁽¹⁾ Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy.

⁽²⁾ Fundusze własne Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

⁽³⁾ Kwota ta została zaskarżona przed właściwym krajowym sądem administracyjnym i jest obecnie sprawdzana; w zależności od wyniku postępowania mogą nastąpić zmiany.

⁽⁴⁾ Zastrzeża się możliwość zmiany kwoty – zob. przypis 3.

(39) Jak zostanie jeszcze szczegółowo opisane w sekcji 3.4.2, wydłużenie pasa startowego oraz udostępnienie powierzchni usługowych wypożyczalniom pojazdów należało do obowiązków AOC w ramach umowy usługowej zawartej z Ryanaiem. Ze sprawozdań finansowych Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za odnośne lata wynika, że pas startowy został wydłużony ⁽¹⁸⁾.

(40) Na posiedzeniu w dniu 23 czerwca 2000 r. zarząd Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH omówił w związku z rozwojem portu lotniczego 10-letni program inwestycyjny, który nie został rozdzielony na poszczególne obszary i który przewidywał łączną kwotę inwestycji na poziomie około 20 mln EUR.

3.3. POKRYCIE STRAT OPERACYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH W LATACH 2000–2011

(41) W latach 2000–2011 spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poniosła straty roczne związane z działalnością AOC, które zostały zestawione w tabeli 4.

Tabela 4 ⁽¹⁾

Przegląd strat rocznych poniesionych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i ich finansowanie

(w tysiącach EUR)

Rok obrotowy	Wynik operacyjny bez pomocy publicznej oraz koszty związane z zadaniami w zakresie świadczenia usług publicznych ⁽²⁾	Inwestycje ⁽³⁾	Amortyzacja	Wynik finansowy netto ⁽⁴⁾	Wynik netto
2000	- 244	204	1 509	- 19	+ 34
2001	- 591	77	1 469	- 24	- 31
2002	- 214	61	1 393	0	+ 51
2003	- 1 161	509	620	+ 2	- 64
2004	- 1 192	428	612	- 1	0
2005	- 671	92	445	- 12	- 272
2006	- 496	2 613	531	- 26	- 253

⁽¹⁸⁾ W sprawozdaniu finansowym za 2004 r. w szczególności określono, że odcinki przeznaczone do startowania i lądowania, będące częścią pola manewrowego, zostały wydłużone, co pozwoliło na użytkowanie samolotu Boeing 737-800. Zgodnie z umową zawartą między AOC a Ryanaiem przewoźnik Ryanair użytkował w porcie lotniczym AOC samoloty Boeing 737-300 lub inne modele samolotu Boeing 737.

(w tysiącach EUR)

Rok obrotowy	Wynik operacyjny bez pomocy publicznej oraz koszty związane z zadaniami w zakresie świadczenia usług publicznych ⁽²⁾	Inwestycje ⁽³⁾	Amortyzacja	Wynik finansowy netto ⁽⁴⁾	Wynik netto
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	- 424	8	907	- 13	- 437

⁽¹⁾ Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy oraz sprawozdania roczne Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

⁽²⁾ Jak wynika z danych zawartych w rocznych sprawozdaniach finansowych Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, wynik operacyjny oblicza się jako zysk pochodzący z prowadzenia działalności operacyjnej – od którego odejmuje się sumę dotacji publicznych wyszczególnionych w tabeli 2 – po odliczeniu bezpośrednich kosztów operacyjnych (personel + materiał + inne wydatki).

⁽³⁾ Kwoty inwestycyjne wyszczególnione w tabeli 4 zostały zaczerpnięte z rocznych sprawozdań finansowych Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i różnią się od kwot inwestycyjnych, które władze niemieckie wyszczególniły w tabeli 3.

⁽⁴⁾ Wynik finansowy netto stanowi różnicę pomiędzy przychodami finansowymi a kosztami finansowymi. Niemcy twierdzą, że spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nie miała w tym okresie żadnych kredytów bankowych; koszty finansowe zazwyczaj uwzględniały odsetki od już otrzymanych, ale jeszcze niewykorzystanych dotacji.

- (42) Niemcy przedstawiły zestawione w tabeli 5 dane dotyczące rocznych wkładów udziałowców przeznaczonych na pokrycie strat operacyjnych poniesionych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁹⁾. Łączna kwota tych wkładów kapitałowych wynosi 8,9 mln EUR.

Tabela 5

Wkłady wniesione przez udziałowców w celach operacyjnych

(w EUR)

2000	200 000 – 300 000 [...] [...]*
2001	200 000 – 300 000 [...] [...]*
2002	200 000 – 300 000 [...] [...]*
2003	300 000 – 400 000 [...] [...]*
2004	475 000 – 575 000 [...] [...]*
2005	700 000 – 800 000 [...] [...]*
2006	925 000 – 1 025 000 [...] [...]*
2007	1 250 000 – 1 350 000 [...] [...]*

⁽¹⁹⁾ Przedstawione przez Niemcy dane, które są zestawione w tabeli 5, różnią się od danych zawartych w rocznych sprawozdaniach finansowych Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, które są zestawione w tabeli 2.

(w EUR)

2008	1 125 000 – 1 225 000 [...] [...]*
2009	1 125 000 – 1 225 000 [...] [...]*
2010	1 325 000 – 1 425 000 [...] [...]*
2011	425 000 – 525 000 [...] [...]*
Łącznie	8 897 000

[...] * Dane objęte tajemnicą handlową.

- (43) Od początku odnośnego okresu ze sprawozdań finansowych Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wynika, że sytuacja finansowa portu lotniczego jest bardzo mocno uzależniona od wkładów wnoszonych przez udziałowców. W sprawozdaniu finansowym za 2002 r. stwierdzono, że istnienie przedsiębiorstwa bez wkładu finansowego ze strony udziałowców jest zagrożone oraz że potrzebne są dalsze wkłady udziałowców. Także z innych sprawozdań finansowych (za 2003 i 2004 r.) wynika, że przedsiębiorstwo może przetrwać tylko dzięki wniesieniu wkładów kapitałowych przez udziałowców⁽²⁰⁾. Już w prognozie rocznej przedstawionej w sprawozdaniu finansowym za 2003 r. przewidziano, że w kolejnym okresie finansowym będą potrzebne wkłady kapitałowe udziałowców. Jak wynika ze sprawozdania z działalności za 2006 r., w 2006 r. udało się uniknąć niewypłacalności tylko dzięki wkładom wniesionym przez udziałowców.
- (44) Niemcy wyjaśniają, że koszty świadczenia usług publicznych odnoszą się do kosztów osobowych związanych z kontrolą ruchu lotniczego, kontrolą ogrodzenia, administracją, obsługą odprawy, szkoleniami i zatrudnieniem pilotów oraz że zostały one sfinansowane zarówno z kapitału własnego Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, jak i ze środków przekazanych przez kraj związkowy Turyngia. Odnośne zestawienie jest przedstawione w tabelach 6 i 7.

Tabela 6

Pokrycie kosztów świadczenia usług publicznych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH⁽¹⁾

(w EUR)

Rok	Koszty świadczenia usług publicznych ogółem	Kapitał własny	Finansowanie przez kraj związkowy Turyngia
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

⁽²⁰⁾ Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, roczne sprawozdanie finansowe sporządzone na dzień 31 grudnia 2002 r., sprawozdanie z działalności w 2002 r., s. 4.

(w EUR)

Rok	Koszty świadczenia usług publicznych ogółem	Kapitał własny	Finansowanie przez kraj związkowy Turynia
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
ŁĄCZNIE	6 497 257	4 086 615	2 410 642

(¹) Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy. Niemcy wspominają, że koszty świadczenia usług publicznych przewyższają kwoty określone w tabeli 6, ale nie podają żadnych innych danych dotyczących dokładnej kwoty.

Tabela 7 (¹)

Zestawienie środków finansowych przekazanych przez kraj związkowy Turynia według rodzaju kosztów świadczenia usług publicznych

(w EUR)

Rok	Kontrola ruchu lotniczego	Służba kontroli ruchu lotniczego	Finansowanie przez kraj związkowy Turynia ogółem
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
ŁĄCZNIE	1 640 642	770 000	2 410 642

(¹) Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy.

3.4. OPŁATY LOTNISKOWE I PŁATNOŚCI NA RZECZ RYANAIRA W RAMACH UMÓW O ŚWIADCZENIE USŁUG PORTU LOTNICZEGO ORAZ UMÓW MARKETINGOWYCH

3.4.1. Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca w porcie lotniczym AOC

- (45) W tabeli 8 zostały zestawione najważniejsze kategorie standardowych taryf opłat za usługi lotniskowe, które były stosowane w latach 2002–2010 w porcie lotniczym AOC ⁽²¹⁾.

Tabela 8

Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca w porcie lotniczym AOC w latach 2002–2010 ⁽¹⁾

Ceny bez VAT	Opłaty za lądowanie pobierane od statków powietrznych o masie ponad 6 001 kg/za 1 000 kg	Opłaty pasażerskie/za pasażera
Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca od 1 stycznia 2002 r.	7,78 EUR	2,67 EUR
Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca od 18 września 2006 r.	7,45 EUR	3,00 EUR

⁽¹⁾ Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy.

- (46) W styczniu 2011 r. wprowadzono nową taryfę opłat za usługi lotniskowe, w której uwzględniono istotne elementy wyszczególnione w tabelach 9 i 10.

Tabela 9

Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca dla statków powietrznych od 2011 r. ⁽¹⁾

Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca od stycznia 2011 r. (Ceny bez VAT)	Czas postoju na płycie postojowej do 30 min	Czas postoju na płycie postojowej powyżej 30 min
Dla lotów pasażerskich z zaplanowanymi rotacjami ⁽²⁾	0 EUR	7,45 EUR
Dla lotów pasażerskich bez zaplanowanych rotacji (regularnych przewozów lotniczych) oraz dla lotów towarowych	7,45 EUR	

⁽¹⁾ Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy.

⁽²⁾ Zaplanowane rotacje oznaczają regularne przewozy lotnicze.

Tabela 10

Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca dla pasażerów od 2011 r. ⁽¹⁾

Taryfa opłat za usługi lotniskowe, obowiązująca od stycznia 2011 r. (Ceny bez VAT)	Liczba pasażerów poniżej 50 000	Liczba pasażerów od 50 000 do 100 000
Opłata za pasażera	6,00 EUR	4,20 EUR

⁽¹⁾ Źródło: Informacje przekazane przez Niemcy.

⁽²¹⁾ Ceny podane w tabelach 8 i 9 dotyczą statków powietrznych, które są uwzględnione w specjalnym wykazie nazywanym „listą dodatkową”. Na tej liście są wymienione różne rodzaje statków powietrznych według właściwości technicznych odnoszących się do emisji zanieczyszczeń. Statki powietrzne, które posiadają najlepsze właściwości pod kątem ochrony środowiska, są uwzględnione na tej liście, a nowe statki powietrzne pojawiają się na niej automatycznie.

3.4.2. Umowa zawarta z Ryanair o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r.

- (47) W dniu 3 marca 2003 r. spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (w umowie nazywana „AOC”) i Ryanair („Ryanair Limited”) zawarli 10-letnią umowę o świadczenie usług portu lotniczego. Umowa ta weszła w życie w momencie uruchomienia codziennych połączeń do portu lotniczego Londyn-Stansted, tj. w dniu 1 maja 2003 r.
- (48) Zgodnie z tą umową Ryanair jest zobowiązany do następujących płatności na rzecz AOC:
- opłaty za świadczenie pasażerskich usług lotniczych zgodnie z taryfą opłat obowiązujących w dniu świadczenia danej usługi w porcie lotniczym AOC;
 - kwoty w wysokości opłat związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom i opłat państwowych („podatek niemiecki”) według stawki obowiązującej w momencie realizacji danego lotu; początkowa kwota wynosi „cztery euro i pięćdziesiąt jeden centów (4,08 EUR)”⁽²²⁾. W umowie tej uwzględniono również wyrażony przez obie strony zamiar ubiegania się o obniżenie podatku niemieckiego, gdy zwiększy się liczba pasażerów. Ryanair w każdym razie pobiera opłatę początkową w minimalnej wysokości.
- (49) Niemcy informują, że Ryanair dokonał na rzecz AOC opłat za świadczenie usług zgodnie ze standardową taryfą opłat, która obowiązywała w odnośnym okresie. Opłaty te odpowiadały stałej opłacie za lądowanie w wysokości [...] * za statek powietrzny i opłacie pasażerskiej w wysokości [...] * za pasażera (bez VAT)⁽²³⁾ (opłaty dokonywane w czerwcu 2009 r.).
- (50) We wspomnianej umowie o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r. określono, że port lotniczy AOC w zamian ma następujące zobowiązania:
- udostępnienie pasa startowego spełniającego określone wymogi techniczne do dnia 31 grudnia 2003 r., który ma zostać uzupełniony i wydłużony do dnia 31 maja 2004 r.;
 - świadczenie usług terminalowych i infrastrukturalnych ([...]) * oraz usług związanych ze sprzedażą, marketingiem i public relations (określonych w załączniku A do umowy o świadczenie usług portu lotniczego);
 - świadczenie usług związanych z odprawą i usług powiązanych (określonych w załączniku B do umowy o świadczenie usług portu lotniczego);
 - zapewnienie transportu autobusowego (w cenie typowej dla danego miejsca) pomiędzy portem lotniczym AOC a dworcem głównym w Lipsku oraz pomiędzy portem lotniczym AOC a dworcem głównym w Dreźnie;
 - obsługa systemu rezerwacji (usługa ta jest określona w aneksie do załącznika B do umowy o świadczenie usług portu lotniczego).
- (51) Oprócz zobowiązania spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH do udostępnienia pasa startowego w załączniku A do umowy przewidziano dalsze usługi, które musi wykonać port lotniczy AOC:
- usługi terminalowe i infrastrukturalne: [...] *; zaspokojenie innych „istotnych potrzeb Ryanaira w sposób doraźny w celu zapewnienia nieprzekroczenia przez Ryanaira planowego czasu powtórnego przygotowania samolotu do lotu (ang. *turn-around*) wynoszącego 25 minut”;
 - usługi związane ze sprzedażą, marketingiem i public relations: [...] *.
- (52) Opłaty dokonywane przez Ryanaira, o których mowa w motywie 48, obejmują liczne usługi, które są wyszczególnione w załączniku B do umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r. pod tytułem „Usługi związane z odprawą świadczone przez operatora usług obsługi naziemnej oraz usługi powiązane”, na przykład⁽²⁴⁾: załadunek i rozładunek bagażu lotniczego (nie dotyczy ładunków); [...] * obsługa toalet i dostarczanie wody według potrzeb; [...] * dostarczenie i zastosowanie środków odladzających na żądanie Ryanaira, przy czym płyny do odladzania są rozliczane według stawki [...] * za litr, odprawa pasażerów, wchodzenie na pokład i schodzenie z pokładu oraz kontrola dokumentów podróży.

⁽²²⁾ Komisja zwraca uwagę na różnicę między kwotą wyrażoną słownie a kwotą wyrażoną w postaci liczbowej.

⁽²³⁾ Niemcy przedłożyły fakturę za czerwiec 2009 r., którą spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dostarczyła Ryanairowi. Pomimo dalszych wniosków Komisji Niemcy nie przedstawiły żadnych dodatkowych informacji na temat dokładnej wysokości opłat, które Ryanair uiścił w całym okresie od 2003 do 2011 r. za każdego pasażera i za każdy statek powietrzny.

⁽²⁴⁾ Wykaz ten obejmuje tylko niektóre usługi. Pełny wykaz usług znajduje się w załączniku B.

- (53) Zgodnie z aneksem do załącznika B do umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r. pod tytułem „System rezerwacji” operator usług obsługi naziemnej musi zorganizować i obsługiwać punkt rezerwacji, zapewnić odpowiednie przeszkolenie pracowników zajmujących się obsługą rezerwacji oraz pokryć koszty sprzętu komputerowego, obsługi telefonu, faksu, środków informatycznych i środków komunikacji w ruchu lotniczym (SITA), a także wszystkie koszty konserwacji i wymiany sprzętu i wyposażenia, które wynikają z prowadzenia punktu rezerwacji. Niemniej jednak [...]*

3.4.3. Umowy o usługach marketingowych

- (54) Spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zawarła łącznie trzy umowy marketingowe – pierwszą z przewoźnikiem Ryanair, dwie kolejne z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services Limited (AMS) i oprócz tego jeszcze aneks do ostatniej umowy z dnia 25 stycznia 2010 r.

Tabela 11

Umowy marketingowe pomiędzy Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanaiem/AMS

Umowa	Czas trwania umowy	Przedmiot	Opłaty należne od AOC na rzecz Ryanaira
Umowa z dnia 7.4.2003 r. zawarta pomiędzy AOC a Ryanaiem	15.4.2003–30.4.2013	Reklama internetowa w języku angielskim oraz wsparcie sprzedaży i działalność promocyjna w celu wsparcia promocji turystyki lotniczej do regionu Altenburg	— Opłata uzależniona od wyniku, bazująca na liczbie pasażerów odlatujących, którą odlicza się od opłat dokonywanych przez Ryanaira za usługi portu lotniczego — Opłata uzależniona od wyniku, bazująca na określonym procencie ewentualnych podwyżek opłat w porcie lotniczym
Umowa z dnia 28.8.2008 r. zawarta pomiędzy AOC a AMS	28.8.2008–27.8.2010	Usługi marketingowe ukierunkowane na wykorzystanie strony internetowej <i>ryanair.com</i> jako najważniejszego narzędzia promocji: akapit obejmujący 150 słów (lub kilka akapitów) w dziale „Top Five Things to Do” („pięć najważniejszych rzeczy do zrobienia”) na stronie AOC zawierającej opis miejsc docelowych podróży lotniczych.	[...]* EUR w 2008 r. [...]* EUR w 2009 r. (1) (obie kwoty bez VAT)
Umowa z dnia 25.1.2010 r. zawarta pomiędzy AOC a AMS	od 25.1.2010 do końca roku następującego po realizacji pierwszej usługi	Pakiet usług marketingowych realizowanych przez rok	[...]* EUR rocznie (1) (bez VAT)
Aneks z dnia 21.9.2010 r. zawarty pomiędzy AOC a AMS	21.9.2010–31.3.2011	Umowa stanowiąca uzupełnienie pierwotnej umowy z dnia 25.1.2010 r.	[...]* EUR za sezon zimowy 2010

(1) Umowa odnosi się do obecnego cennika AMS.

3.4.3.1. Umowa marketingowa z dnia 7 kwietnia 2003 r.

- (55) Zgodnie z pierwszą umową marketingową zawartą pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (w umowie zwaną „AOC”) a Ryanaiem w dniu 7 kwietnia 2003 r., która weszła w życie w dniu 15 kwietnia 2003 r. na okres wynoszący dziesięć lat, Ryanair został zobowiązany do podjęcia działań marketingowych mających na celu promocję regionu Altenburg. Zgodnie z tą umową Ryanair ma ostatnie słowo przy podejmowaniu wszystkich decyzji dotyczących działań promocyjnych i reklamowych, z wyjątkiem działań prowadzonych na stronie internetowej AOC.

(56) Za usługi świadczone przez Ryanaira spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zobowiązana jest do zapłaty:

- a) „Opłaty uzależnionej od wyniku” za każdego pasażera odlatującego; opłata ta jest opłatą netto za usługi portu lotniczego, płaconą przez Ryanaira za każdego pasażera, uwzględniającą opłaty za lądowanie, lokalne zabezpieczenie lotu, oświetlenie, pozycję postojową (bez uwzględnienia pozycji postojowej w nocy), wcześniejszą odprawę i obsługę naziemną oraz korzystanie z infrastruktury, a także opłatę lotniskową/pasażerską. AOC oblicza opłatę netto za pasażera na podstawie liczby pasażerów i przedstawia Ryanairowi odnośne rozliczenie na koniec każdego tygodnia. Ryanair oblicza opłatę uzależnioną od wyniku oraz przedstawia AOC odnośne rozliczenie w ciągu 30 dni po zakończeniu danego miesiąca. Każde rozliczenie opiera się na usługach wykonanych w poprzednim miesiącu kalendarzowym. Ryanair może odliczyć opłatę uzależnioną od wyniku od rachunków miesięcznych AOC za opłaty za lądowanie.

Tabela 12

Opłata netto uiszczana przez Ryanaira na rzecz AOC za każdego pasażera

(w EUR)

Liczba rotacji usług	Opłata netto za pasażera odlatującego, uwzględniająca wszystkie opłaty (łącznie z opłatą bezpieczeństwa) Rok 1–5	Opłata netto za pasażera odlatującego, uwzględniająca wszystkie opłaty (łącznie z opłatą bezpieczeństwa) Rok 6–10
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*

b) „Opłaty uzależnionej od wyniku”, bazującej na określonym procencie ewentualnych podwyżek opłat w porcie lotniczym

- (i) 100 % każdej podwyżki pobieranej przez państwo opłaty bezpieczeństwa do maksymalnej wysokości 10 % obowiązującej, opublikowanej taryfy w ciągu pięcioletniego okresu;
- (ii) 100 % każdej podwyżki obowiązujących, opublikowanych taryf lub dodatkowych opłat, należności lub podatków, uwzględnionych w opublikowanych opłatach lotniskowych, do maksymalnej wysokości 10 % obowiązującej, opublikowanej taryfy łącznej, należnej ze strony Ryanaira, w ciągu pięcioletniego okresu.

3.4.3.2. Umowa marketingowa z dnia 28 sierpnia 2008 r.

- (57) W dniu 28 sierpnia 2008 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (w umowie zwaną „AOC”) a Airport-Marketing-Services Limited została zawarta druga umowa o usługach marketingowych. Na mocy tej umowy port lotniczy AOC zamierza aktywnie reklamować atrakcje zlokalizowane w mieście i w całym regionie oraz zwiększyć liczbę pasażerów przylatujących lotami Ryanaira, a tym samym zmaksymalizować swoje przychody z działalności pozalotniczej. Umowa ta wiąże się z zobowiązaniem się Ryanaira do obsługi połączenia z portu lotniczego AOC do portu lotniczego Londyn-Stansted (latem codziennie, a w okresie zimowym cztery razy w tygodniu) oraz połączenia do Girony (tylko latem trzy razy w tygodniu).
- (58) Pierwotny okres obowiązywania tej umowy wynosi dwa lata. AOC płaci za pierwszy rok [...]* EUR, a za drugi rok [...]* EUR. W zamian AOC otrzymuje [...]*. Umowa ta nie zawiera żadnych informacji na temat czasu wyświetlania i umiejscowienia odsyłacza ani innych szczegółów na jego temat.
- (59) Spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH może sobie wybrać preferowane ramy czasowe działań marketingowych. Ze względu na ich ograniczoną dostępność nie można jednak tych ram czasowych zagwarantować. Spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH może sobie również wybrać strony internetowe, które mogą być wywoływane poprzez odsyłacz znajdujący się na stronie internetowej Ryanaira. Prawo to ogranicza jednak fakt, że te strony internetowe nie mogą zawierać żadnych informacji dotyczących lotów, wypożyczania samochodów, możliwości noclegowych lub innych usług, które można reklamować również na stronie internetowej Ryanaira. Ponadto Ryanair ma ostatnie słowo i może odmówić publikacji strony internetowej. Spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jest ponadto zobowiązana do kontroli świadczenia usług zgodnie z przedmiotową umową.

3.4.3.3. Umowa marketingowa z dnia 25 stycznia 2010 r.

- (60) W dniu 25 stycznia 2010 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (w umowie zwaną „AOC”) a Airport-Marketing-Services Limited została zawarta trzecia umowa o usługach marketingowych. Zgodnie z tą umową AMS oferuje na stronie internetowej Ryanaira usługi marketingowe ukierunkowane na promocję turystyki, które mogą służyć jako promocja potencjału rynkowego portu lotniczego AOC i atrakcji turystycznych. Umowa ta odnosi się do zobowiązania się Ryanaira do zaoferowania – od lata 2010 r. i wyłącznie w sezonie letnim IATA ⁽²⁵⁾ – połączeń lotniczych z portu lotniczego AOC do portu lotniczego Londyn-Stansted (siedem razy w tygodniu), Girony (trzy razy w tygodniu) i Alicante (dwa razy w tygodniu).
- (61) Pierwotny okres obowiązywania tej umowy wynosi jeden rok. AOC płaci [...] * EUR za rok i otrzymuje w zamian następujący pakiet usług marketingowych: [...] *. Prawa i obowiązki AOC w odniesieniu do preferowanych ram czasowych, jakości stron internetowych i „ostatniego słowa” ze strony Ryanaira są takie same jak w przypadku poprzedniej umowy.

3.4.3.4. Aneks z dnia 21 września 2010 r.

- (62) W dniu 21 września 2010 r. pomiędzy spółką Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH (w aneksie zwaną „AOC”) a Airport-Marketing-Services został zawarty aneks. Aneks ten stanowi uzupełnienie pierwotnej umowy o usługach marketingowych z dnia 25 stycznia 2010 r., ponieważ port lotniczy AOC chciał kupić dalsze usługi reklamowe ⁽²⁶⁾ tylko na sezon zimowy 2010 roku w wysokości [...] * EUR. Aneks ten wygasa w dniu 31 marca 2011 r.
- (63) Usługi marketingowe, które zgodnie z aneksem ma świadczyć AMS, polegają na „ustanowieniu odsyłacza do strony internetowej wskazanej przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, który ma się wyświetlać przez 12 dni w okresie obowiązywania aneksu na brytyjskiej stronie internetowej ryanair.com”.
- (64) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy płatności przewidzianych w tym aneksie dokonały przedsiębiorstwa prywatne po tym, jak zgodziły się na utrzymanie działalności Ryanaira w porcie lotniczym AOC.

4. PRZYCZYNY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO ORAZ PIERWSZA OCENA KOMISJI

- (65) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja podniosła następujące kwestie dotyczące środków będących przedmiotem oceny:
- a) Środek 1: Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w latach 2000–2011: To, czy płatności dokonane w latach 2000–2011 na rzecz infrastruktury portu lotniczego, wynoszące łącznie 6 474 034 EUR, w tym na rzecz wydłużenia pasa startowego zgodnie z umową zawartą w dniu 3 marca 2003 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem, stanowią pomoc państwa, a jeśli tak, to czy udzielona pomoc państwa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- b) Środek 2: Pokrycie strat operacyjnych poniesionych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w latach 2000–2011: To, czy udziałowcy publiczni przy udzielaniu rocznej pomocy operacyjnej w łącznej wysokości 9,079 mln EUR na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w latach 2000–2011 postępowali zgodnie z zasadą inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, a jeśli tak, to czy udzielona pomoc państwa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- c) Środek 3: Opłaty lotniskowe i płatności na rzecz Ryanaira w ramach umów o świadczenie usług portu lotniczego oraz umów marketingowych: To, czy spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, akceptując zmniejszenie dochodów z usług portu lotniczego poprzez wprowadzenie mechanizmu wnoszenia opłat marketingowych na rzecz Ryanaira lub AMS w okresie od dnia 1 maja 2003 r. do dnia 31 marca 2011 r., postępowala zgodnie z zasadą prywatnego inwestora, i czy w sytuacji, gdy zmniejszenie dochodów stanowi pomoc państwa, udzielona pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Otrzymując niższe opłaty lotniskowe, publiczny operator portu lotniczego, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, stracił dochody. Operator publiczny uiszczył opłaty marketingowe na rzecz Ryanaira i AMS, z wyjątkiem opłat marketingowych określonych w ostatniej umowie marketingowej, a mianowicie w aneksie z dnia 21 września 2010 r., które to opłaty uiszczyły przedsiębiorstwa prywatne. W związku z powyższym Komisja nie uwzględni w badaniu tej ostatniej umowy marketingowej zawartej w dniu 21 września 2010 r. z przedsiębiorstwem AMS, ponieważ jej finansowanie zapewniły prywatne przedsiębiorstwa regionalne, które zgodziły się na utrzymanie działalności Ryanaira w porcie lotniczym.

⁽²⁵⁾ Sezon letni IATA rozpoczął się w dniu 28 marca 2010 r., a skończył w dniu 30 października 2010 r.

⁽²⁶⁾ Zgodnie z pkt 3.2 umowy z dnia 25 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwo AMS może świadczyć dodatkowe usługi marketingowe po uzgodnieniu ze stronami umowy.

5. UWAGI NIEMIEC

5.1. FINANSOWANIE INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W LATACH 2000–2011 (ŚRODEK 1)

- (66) Niemcy wyjaśniają, że dotacje publiczne na rzecz inwestycji infrastrukturalnych w porcie lotniczym wynikają bezpośrednio z logiki stanowiącej podstawę adaptacji portu lotniczego. Przekształcenie lotniska wojskowego w lotnisko cywilne jest uzasadnione rozwojem gospodarczym regionów Ostthüringen i Westsachsen⁽²⁷⁾. W art. 2 ust. 1 umowy spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jako faktyczny przedmiot działalności spółki określono poprawę infrastruktury istotnej z perspektywy handlowej w celu wzmocnienia regionów Ostthüringen i Westsachsen pod kątem gospodarczym. W sprawozdaniu sporządzonym przez kierownictwo spółki⁽²⁸⁾ oszacowano, że roczne przychody generowane przez zagranicznych pasażerów przesiadających się w porcie lotniczym wyniosą 10,7 mln EUR dla całego regionu środkowych Niemiec.
- (67) Niemcy twierdzą, że udostępnienie infrastruktury należy do kompetencji państwa w ramach jego odpowiedzialności za planowanie przestrzenne, rozwój regionalny i regionalną politykę transportową. W związku z tym tego rodzaju inwestycje infrastrukturalne nie opierają się wyłącznie na względach ekonomicznych związanych z działalnością przedsiębiorstwa, lecz są również częścią roli państwa, która polega na służeniu ogólnemu interesowi.
- (68) Niemcy dodają, że kraj związkowy jest jedynie uprawniony⁽²⁹⁾ do finansowania określonych działań, które leżą w jego bezpośrednim interesie i których nie można by zrealizować bez dotacji publicznych. Kontrola *ex post* prawidłowego wykorzystania przekazanych środków pozwala uniknąć nadmiernych rekompensat⁽³⁰⁾.
- (69) Niemcy twierdzą, że wiadomo jest, że zwłaszcza lotniska regionalne często nie są w stanie pokryć swoich kosztów i inwestycji z opłat lotniskowych, w związku z czym konieczne może być współfinansowanie ze środków publicznych. W tym kontekście Niemcy przedstawiają w szczególności argument, że inwestycje infrastrukturalne powinny być finansowane przez organy publiczne, aby umożliwić spełnienie wymogów prawnych związanych z bezpieczeństwem i ochroną. Jako lotnisko regionalne AOC nie jest w stanie wygenerować z opłat lotniskowych dostatecznych dochodów, które pozwolą sfinansować wszystkie inwestycje infrastrukturalne. Bez dotacji publicznych AOC nie mogłoby również wywiązać się ze swoich zobowiązań prawnych, w tym spełnić wymagań związanych z bezpieczeństwem komunikacji lotniczej.
- (70) Niemcy zwracają uwagę na to, że przebudowa terminala w 2009 r. została przeprowadzona w związku z wymogami bezpieczeństwa, aby zapewnić zgodność z przepisami dotyczącymi oddzielnej odprawy pasażerów z państw należących do strefy Schengen oraz pasażerów z państw nienależących do strefy Schengen. Niemcy twierdzą, że wzięto pod uwagę rozwiązania alternatywne wobec tej przebudowy. Ze względu na wyższą liczbę pasażerów oraz wysokie koszty tych alternatywnych opcji zdecydowano się jednak na długoterminowe rozwiązanie polegające na przebudowie terminala.
- (71) Niemcy wyjaśniają, że łączna kwota wynosząca 6 474 034 EUR⁽³¹⁾, która została zainwestowana w latach 2000–2011 w infrastrukturę, odnosiła się wyłącznie do działań niezwiązanych z działalnością gospodarczą. Zdaniem Niemiec te inwestycje infrastrukturalne nie stanowią pomocy państwa oraz nie podlegają przepisom dotyczącym pomocy państwa, określonym w art. 107 TFUE. Niemcy ponadto wyjaśniają, że inwestycje te – do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą – można podzielić na inwestycje mające zwiększyć bezpieczeństwo oraz na inwestycje mające zapewnić ochronę ludzi i transportu lotniczego. Niemcy szczegółowo wyjaśniają, że ochrona i funkcje policyjne, ochrona przeciwpożarowa, bezpieczeństwo publiczne i bezpieczeństwo eksploatacyjne, służba meteorologiczna i bezpieczeństwo lotów należą do zadań władzy państwowej. Niemcy ponadto wyjaśniają, że znaczącą kwotę otrzymanych środków wykorzystano w celu zapewnienia bezpieczeństwa infrastruktury i jej modernizacji, a nie w celu wybudowania nowej infrastruktury.
- (72) Niemcy ponadto wyjaśniają, że 30 % kosztów inwestycji wynoszących łącznie 6 474 034 EUR sfinansowano z kapitału własnego spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, a pozostałą kwotę przekazał kraj związkowy Turyngia. Niemcy zaznaczają, że środki przeznaczone na te inwestycje infrastrukturalne zostały przekazane jako bezzwrotna pomoc finansowa, a nie w formie pożyczek. Warunki przyznania tej pomocy finansowej wynikają z wymogów określonych w krajowej ordynacji budżetowej Turyngii⁽³²⁾.

⁽²⁷⁾ Niemcy informują, że w rozwój obszaru przemysłowego, na którym obecnie jest zatrudnionych około 250 osób na powierzchni wynoszącej 58 ha, zainwestowano ponad 16,5 mln EUR.

⁽²⁸⁾ Koncepcja rozwoju Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9 września 2011 r.

⁽²⁹⁾ § 23 krajowej ordynacji budżetowej Turyngii.

⁽³⁰⁾ W tym kontekście Niemcy przedstawiły przykład dotacji, która została uchwalona i wypłacona w 2009 r. i w 2012 r. była przedmiotem kontroli *ex post* oraz podlegała częściowemu zwrotowi.

⁽³¹⁾ Zob. tabela 3.

⁽³²⁾ W krajowej ordynacji budżetowej Turyngii są określone przepisy budżetowe kraju związkowego Turyngia. W § 23 ordynacji budżetowej są określone wymagania, które muszą zostać spełnione, aby otrzymać dotację z budżetu kraju związkowego. Kraj związkowy Turyngia musi mieć istotny interes w realizacji projektu, na który ma zostać przyznana dotacja i którego nie da się zrealizować bez dotacji lub który da się zrealizować bez dotacji jedynie częściowo. Warunki otrzymania dotacji są bardziej szczegółowo omówione w Ogólnych postanowieniach dla dotacji projektowych (ANBest-P).

- (73) Niemcy ponadto wyjaśniają, że również w innych krajach projekty związane z przebudową, służące wsparciu regionalnego rozwoju gospodarczego, są finansowane w pełni ze środków publicznych zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. W tym kontekście Niemcy odwołują się również do wcześniejszej decyzji Komisji⁽³³⁾, w której wyjaśniono, że budowa lub rozbudowa regionalnych portów lotniczych na obszarach o niekorzystnym położeniu geograficznym jest zgodna z postanowieniami Traktatu o Unii Europejskiej.

Infrastruktura dostosowana specjalnie do Ryanaira

- (74) W odniesieniu do inwestycji, których realizacji przewoźnik Ryanair domagał się w zawartej umowie usługowej (udostępnienie pasa startowego, który będzie spełniał określone wymagania techniczne, do dnia 31 grudnia 2003 r. oraz jego uzupełnienie i wydłużenie do dnia 31 maja 2004 r.⁽³⁴⁾) Niemcy informują, że takie specjalne wydłużenie nie zostało w pełni przeprowadzone oraz że nie uznawano go za zobowiązanie umowne, lecz za warunek lądowania w porcie lotniczym AOC, właściwy dla każdego przedsiębiorstwa lotniczego. Niemcy szczegółowo wyjaśniają, że długość pasa startowego w porcie lotniczym AOC została wydłużona na przestrzeni wielu lat z 2 185 m (7 lipca 2003 r.) do 2 235 m (9 września 2004 r.) i ostatecznie do 2 435 m (9 grudnia 2008 r.). Do pasa startowego mają jednak dostęp wszyscy użytkownicy. Zdaniem Niemiec to, że pas startowy był użytkowany wyłącznie przez Ryanaira, w żaden sposób nie zmienia tej oceny.
- (75) Niemcy odrzucają również argument przedstawiony przez skarżącego, że pas startowy został wydłużony specjalnie z myślą o samolotach Boeing 737-800 (107 samolotów w 2007 r.) należących do Ryanaira, ponieważ z tego typu samolotu w znaczącym stopniu korzystają również inne przedsiębiorstwa lotnicze, na przykład Deutsche Lufthansa (132 samoloty w 2007 r.). Niemcy ponadto zaznaczają, że sugerowanie przez skarżącego, że do 2007 r. w modernizację portu lotniczego zainwestowano 28 mln EUR środków publicznych, jest błędne. Skarżący powołuje się na informacje przedstawiające jedynie szacunki możliwych kosztów. Zdaniem Niemiec faktyczne inwestycje wynosiły 16,7 mln EUR.
- (76) Niemcy ponadto argumentują, że zobowiązania wymagane przez Ryanaira w umowie o świadczenie usług portu lotniczego, załącznikach A i B oraz w aneksie do załącznika B były ogólnymi obowiązkami, które port lotniczy musi spełnić, aby móc świadczyć usługi wymagane przez przedsiębiorstwa lotnicze. Niemcy wyjaśniają, że usługi, o których mowa w motywach 50–53, są rutynowymi obowiązkami portu lotniczego oraz że z infrastruktury portu lotniczego mogą korzystać wszyscy użytkownicy. Niemcy dodają, że niektóre usługi wymienione w załączniku A do umowy o świadczenie usług portu lotniczego, takie jak konferencje prasowe, przewozy dziennikarzy i wieczorne wydarzenia organizowane przez biura podróży, nie zostały wykonane.

Ocena pomocy państwa

- (77) W latach 1993–1997 kraj związkowy Turyngia zainwestował 12,25 mln EUR w infrastrukturę portu lotniczego. W latach 1998–2011 kraj związkowy Turyngia przyznał na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH środki finansowe w wysokości 4,5 mln EUR. Środki te zostały przyznane na podstawie opublikowanych przepisów dotyczących pomocy, obowiązujących w kraju związkowym Turyngia, przy czym zgłoszenie tych środków nie zostało uznane za konieczne. Niemcy twierdzą, że o pomoc udzielaną na podstawie tych przepisów mogą ubiegać się wszyscy operatorzy portów lotniczych w Turyngii. Zgodnie z tym przepisami dotyczącymi pomocy środki publiczne przeznacza się na inwestycje infrastrukturalne, które są wymagane w kontekście transportu lotniczego, z których będą mogli korzystać wszyscy potencjalni użytkownicy oraz które służą ogólnemu interesowi publicznemu. Oprócz tego środki te ograniczają się do niezbędnych i proporcjonalnych kwot. Niemcy ponadto zaznaczają, że od 1997 r. porty lotnicze również pokrywały koszty infrastrukturalne. W związku z tym Niemcy wyjaśniają, że na podstawie tych przepisów nie mogło nastąpić zakłócenie konkurencji.
- (78) W odniesieniu do inwestycji zrealizowanych w okresie od dnia 12 grudnia 2000 r. (dnia wydania przez Trybunał Sprawiedliwości wyroku w sprawie pomocy państwa *Aéroports de Paris*) do dnia 9 grudnia 2005 r. (dnia wejścia w życie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.) Niemcy uważają, że mające zastosowanie kryteria są niejasne. Przy zastosowaniu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. infrastruktury z założenia nie można uznać za pomoc państwa. W tym względzie Niemcy argumentują, że wytyczne z 1994 r. powinny być stosowane do dnia wejścia w życie wytycznych z 2005 r. oraz że wyrok w sprawie *Aéroports de Paris* w żaden sposób tego nie zmienia. Z uwagi na to, że zgodnie z zasadą uzasadnionych oczekiwań wytyczne z 1994 r. były wiążące dla Komisji, w rezultacie powinny być one stosowane w odniesieniu do środków infrastrukturalnych do 2005 r. W związku z tym przedmiotowego środka nie można uznać za pomoc państwa. Mimo że infrastruktura była finansowana ze środków publicznych, udostępnienie tych środków odnosi się do politycznego zakresu obowiązków publicznych i nie dotyczy żadnej działalności gospodarczej.

⁽³³⁾ SA 16588 (N 644i/2002) – Niemcy – Budowa lub rozbudowa regionalnych portów lotniczych.

⁽³⁴⁾ Zob. motyw 50 lit. a).

- (79) W odniesieniu do inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych po dniu 9 grudnia 2005 r. Niemcy przede wszystkim uważają, że ze względów, o których mowa w motywach 66–73, nie stanowią one żadnej pomocy. Na wypadek, gdyby Komisja doszła jednak do wniosku, że inwestycje te faktycznie stanowią pomoc, Niemcy podnoszą, że pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, ponieważ spełnia ona wszystkie wymagania określone w motywie 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- a) W odniesieniu do pierwszego wymagania Niemcy informują, że inwestycje infrastrukturalne są ukierunkowane na osiągnięcie jasno sprecyzowanego celu leżącego w ogólnym interesie, tzn. zapewnienie infrastruktury transportowej i rozwoju regionalnego na obszarze o niekorzystnym położeniu geograficznym. W tym kontekście port lotniczy AOC był pierwszym lotniskiem wojskowym, które po zjednoczeniu Niemiec zostało przekształcone w lotnisko cywilne. Poza tym port lotniczy AOC odgrywa ważną rolę dla przedsiębiorstw działających w pobliskiej strefie przemysłowej. Co więcej, turystyka przyjazdowa musi wspierać poprawę turystyki regionalnej oraz tworzenie miejsc pracy.
 - b) W odniesieniu do drugiego wymagania Niemcy informują, że inwestycje infrastrukturalne są niezbędne i współmierne z punktu widzenia wyznaczonego celu. Niemcy przypominają, że wszystkie inwestycje służyły renowacji i modernizacji portu lotniczego. Z uwagi na to, że operator, tj. spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, nie dysponował wystarczającymi środkami, konieczne było przekazanie środków publicznych.
 - c) W odniesieniu do trzeciego wymagania Niemcy uważają, że średnioterminowe perspektywy użytkowania istniejącej infrastruktury, co najmniej do 2009 r., były zadowalające. Zgodnie z trzema analizami przeprowadzonymi w 2007 r. ⁽³⁵⁾ operator portu lotniczego miał poprawić swoje wyniki roczne oraz do 2015 r. miał osiągnąć prawie równy wynik operacyjny. Należy przy tym również uwzględnić wzmocnienie pobliskiej strefy przemysłowej. W jednej z analiz ⁽³⁶⁾ zwrócono szczególną uwagę na rentowność tanich połączeń lotniczych oraz przedstawiono możliwy scenariusz, według którego do 2015 r. port lotniczy AOC mógłby osiągnąć liczbę 500 000 pasażerów, przy czym scenariusz ten jest opisywany nawet jako zachowawcza prognoza. Zdaniem Niemiec potwierdza to, że spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i jej udziałowcy cały czas postępowali jak prywatni inwestorzy działający w warunkach gospodarki rynkowej.
 - d) W odniesieniu do czwartego wymagania Niemcy wyjaśniają, że dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący.
 - e) W odniesieniu do piątego wymagania Niemcy wyjaśniają, że stopień wpływu na rozwój wymiany handlowej nie jest sprzeczny z interesem Unii. Port lotniczy AOC jest lotniskiem, z którego korzysta mniej niż 150 000 pasażerów rocznie, w związku z czym jest lotniskiem należącym do kategorii D, oraz nie występuje zakłócenie konkurencji względem innych portów lotniczych.
- (80) Wreszcie Niemcy są zdania, że przedmiotowy środek nie zagraża zakłóceniu ani nie zakłóca konkurencji na rynku wewnętrznym, ponieważ dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w niedyskryminujący sposób. Ponadto z portu lotniczego korzysta mniej niż 150 000 pasażerów rocznie. W związku z tym, zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., jako port lotniczy należący do kategorii D AOC nie konkuruje z innymi portami lotniczymi. Konkurencja pomiędzy AOC a innymi portami lotniczymi w Dreźnie, Erfurcie-Weimarze i Hof jest niewielka. Co więcej, ponieważ udział AOC w całym transporcie realizowanym przez wszystkie zarejestrowane w ADV ⁽³⁷⁾ niemieckie porty lotnicze wynosi zaledwie 0,1 %, Niemcy wyjaśniają, że port lotniczy AOC nie konkuruje z europejskimi portami lotniczymi. Oznacza to, że nie wpływa to na konkurencję na rynku wewnętrznym oraz że wymiana handlowa między państwami członkowskimi nie jest zakłócona. W tym kontekście Niemcy ponadto zaznaczają, że port lotniczy AOC obsługuje tylko 2 % jednostek transportowych obsługiwanych na przykład na lotnisku Lipsk-Halle.

Wnioski płynące z przeprowadzonej przez KE-Consult w 2010 r. analizy przyszłych perspektyw rozwoju portu lotniczego i regionu, w którym się znajduje

- (81) Gdy okazało się, że scenariusz przewidziany w analizach z 2007 r. nie spełni się, port lotniczy zwrócił się do przedsiębiorstwa doradczego KE-Consult o przeprowadzenie analizy dotyczącej AOC i strefy przemysłowej przyległej do portu lotniczego. Analiza ta została przedłożona w 2010 r. Na podstawie tej analizy stwierdzono, że dalsza rozbudowa portu lotniczego z myślą o obsłudze tanich połączeń lotniczych jest nieopłacalna z ekonomicznego punktu widzenia. W analizie tej zalecono, aby skoncentrować się na ogólnym ruchu lotniczym.

⁽³⁵⁾ „Weryfikacja wiarygodności rentowności spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH z uwzględnieniem planu finansowo-ekonomicznego na lata 2007–2010” (31 sierpnia 2007 r.) oraz „Sprawozdania z przepływów pieniężnych w latach 2007–2015” (16 listopada 2007 r.) sporządzone przez BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; „Regionalno-ekonomiczne znaczenie i perspektywy portu lotniczego Altenburg-Nobitz” autorstwa prof. dr Richarda Klophausa, wrzesień 2007 r.; „Projekt planu na lata 2011–2015: plan gospodarczy, majątkowy, finansowy i inwestycyjny” Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15 listopada 2007 r.

⁽³⁶⁾ „Regionalno-ekonomiczne znaczenie i perspektywy portu lotniczego Altenburg-Nobitz” autorstwa prof. dr Richarda Klophausa, wrzesień 2007 r.

⁽³⁷⁾ Stowarzyszenie Niemieckich Portów Lotniczych (ADV).

W związku z tym zarząd spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH przedstawił we wrześniu 2011 r. nową koncepcję rozwoju portu lotniczego, która została zatwierdzona przez radę nadzorczą i zgromadzenie wspólników. Dostęp do portu lotniczego AOC nie będzie otwarty ani dla tanich linii lotniczych, ani dla linii prowadzących działalność handlową, i do 2015 r. port lotniczy AOC powinien stać się rentowny dzięki realizacji tej nowej koncepcji biznesowej.

- (82) W analizie KE-Consult zwrócono uwagę na to, że udziałowcy Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH cały czas dotowali spółkę. Ze względu na stale rosnące zapotrzebowanie na dotacje udziałowcy osiągnęli granicę wydajności gospodarczej.
- (83) Analiza KE-Consult została przeprowadzona w celu zbadania możliwych perspektyw rozwoju portu lotniczego AOC na podstawie wpływu portu lotniczego na sytuację regionalną, polityczną, gospodarczą i budżetową. W tym celu opracowano różne scenariusze wstrzymania, kontynuacji w niezmienionej formie lub rozszerzenia transportu lotniczego o tanie połączenia lotnicze, a także rozwoju strefy przemysłowej znajdującej się wokół portu lotniczego.
- (84) Tylko scenariusz „ogólnego ruchu lotniczego”, który przewiduje zaprzestanie obsługi tanich połączeń lotniczych w porcie lotniczym AOC, może spełnić wymagania związane z osiągnięciem równowagi gospodarczej i budżetowej. To jedyny scenariusz, w którym port lotniczy potrzebuje tylko corocznego dodatkowego i obowiązkowego wkładu udziałowców w wysokości 227 000 EUR od każdego udziałowca, lecz nie potrzebuje żadnych innych środków. Ten scenariusz przynosi ogólnogospodarcze korzyści. Do 2015 r. scenariusz ten kosztowałby udziałowców 0,83 mln EUR, którą to kwotę można by pokryć poprzez obowiązkowy wkład wszystkich udziałowców w wysokości 227 000 EUR od każdego udziałowca rocznie. Po 2015 r. niepotrzebne by były dalsze dotacje ze strony udziałowców, o ile odpisy amortyzacyjne w dalszym ciągu by malały. Wydajność gospodarki regionalnej przewidziana w tym scenariuszu jest znacznie większa niż w pozostałych scenariuszach. Scenariusz ten przewiduje również dodatni bilans budżetowy kraju związkowego Turyngia i jego gmin w 2015 r.
- (85) Pozostałe scenariusze, które przewidują kontynuację lub rozszerzenie obsługi tanich połączeń lotniczych, okazują się nie być finansowo samowystarczalne przy założeniu obowiązkowego wkładu każdego udziałowca. Efekt budżetowy dla Turyngii wyniósłby, w zależności od scenariusza, od 115 000 EUR do 375 000 EUR. We wszystkich scenariuszach przewidujących obsługę tanich połączeń lotniczych pozytywny efekt budżetowy wynikający z działalności AOC i gmin byłby niższy od wkładów i dotacji, których potrzebuje port lotniczy. W rezultacie bilans dochodów i wydatków jest ujemny.
- (86) Dodatkowe korzyści płynące z obsługi tanich połączeń lotniczych dla całej gospodarki można uzyskać tylko wtedy, gdy oprócz obowiązkowych wkładów udziałowców zostaną zrealizowane inwestycje w wysokości od 6,7 do 10 mln EUR. Wydajność gospodarki regionalnej przewidziana w scenariuszach uwzględniających obsługę tanich połączeń lotniczych jest niższa niż w scenariuszu zakładającym ogólny ruch lotniczy. W porównaniu ze scenariuszem „ogólnego ruchu lotniczego” poziom koniecznych dotacji w przypadku scenariuszy uwzględniających obsługę tanich połączeń lotniczych jest 11- do 15-krotnie wyższy, podczas gdy efekty tworzenia wartości są tylko dwa do trzech razy większe. Podczas gdy bilans dochodów i wydatków budżetowych w scenariuszu „ogólnego ruchu lotniczego” jest dodatni, we wszystkich scenariuszach uwzględniających obsługę tanich połączeń lotniczych jest on ujemny.
- (87) Dodatkowo uwzględniono liczne warunki ramowe:
- Niepewność wynikająca z istnienia monopolistycznych użytkowników oraz czynników zewnętrznych: rozwój transportu lotniczego w porcie lotniczym AOC jest uzależniony – przynajmniej w odniesieniu do tanich połączeń lotniczych – w dużym stopniu od umów z odpowiednimi przedsiębiorstwami lotniczymi oraz od czynników zewnętrznych takich jak obowiązujący w Wielkiej Brytanii podatek turystyczny lub niemiecki podatek z tytułu uczestnictwa w transporcie lotniczym. Taka niepewność może mieć bardzo duży negatywny wpływ na zakres oferowania tanich połączeń lotniczych.
 - Niezatwierdzanie dalszych, stałych dotacji: uczciwa, wolna od dotacji konkurencja zostałaby zagrożona oraz nie odpowiadałoby to koncepcji funkcjonowania niemieckiego ruchu lotniczego i byłoby niezgodne z umowami koalicyjnymi.
 - Brak zrównoważenia: w scenariuszach uwzględniających obsługę tanich połączeń lotniczych nie ma mowy o poprawie bilansu budżetowego i gospodarczego. Model biznesowy zakładający obsługę tanich połączeń lotniczych przyczyniłby się jedynie do rosnącego zapotrzebowania na dotacje do 2015 r. i później.
- (88) W związku z powyższym w analizie KE-Consult stwierdzono, że nie można zalecić udziałowcom ani władzom kraju związkowego Turyngia kontynuacji bądź rozszerzenia obsługi tanich połączeń lotniczych w porcie lotniczym AOC.

5.2. POKRYCIE STRAT OPERACYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH W LATACH 2000–2011 (ŚRODEK 2)

- (89) W sprawozdaniach finansowych spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wyjaśniono, że nie można było zapewnić funkcjonowania portu lotniczego bez dotacji publicznych służących pokryciu strat. Spółka opracowała system, zgodnie z którym co roku przygotowywano biznesplany na kolejny rok, które były zatwierdzane przez zgromadzenie wspólników, a następnie w ciągu roku były aktualizowane odpowiednio do bieżących wyników osiąganych przez port lotniczy⁽³⁸⁾. Dzięki temu systemowi port lotniczy zawsze wiedział, jaka kwota dotacji finansowych pochodzących ze środków publicznych jest potrzebna do pokrycia strat.
- (90) Niemcy wyjaśniają, że straty poniesione od początku lat 2000–2009, które musiały zostać pokryte z wkładów udziałowców, nie wiązały się wyłącznie z realizacją inwestycji infrastrukturalnych. Odpisy amortyzacyjne nie wyjaśniają w pełni strat, nie uzasadniają ich także koszty finansowania, ponieważ port lotniczy nie miał żadnych kredytów. Roczne straty spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH były tylko częściowo związane z kosztami amortyzacji i Niemcy nie odnoszą ich też bezpośrednio do Ryanaira.
- (91) Jeśli chodzi o zarzuty przedstawione przez skarżącego, które zostały zacytowane w decyzji o wszczęciu postępowania, Niemcy odrzucają je w całości. Zdaniem Niemiec skarżący nie uwzględni systemu finansowania z jednego źródła⁽³⁹⁾, który ma zastosowanie w przypadku AOC. Niemcy wyjaśniają, że uzyskane w 2009 r. przychody z działalności pozalotniczej wynosiły tyle samo co przychody z transportu lotniczego. W związku z tym Niemcy odrzucają argument, że rosnąca liczba pasażerów przyczyniła się do zwiększenia strat spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ze względu na ukrywane płatności na rzecz Ryanaira. Niemcy wyjaśniają, że straty zostały poniesione z wielu różnych powodów, które nie miały związku z Ryanairem.
- (92) Niemcy w szczególności odrzucają argument, że połączenie realizowane przez Ryanaira z AOC do portu lotniczego Londyn-Stansted konkurowało bezpośrednio z obsługiwanym przez Air Berlin połączeniem z portu lotniczego Lipsk-Halle do portu lotniczego Londyn-Stansted oraz że z tego powodu przewoźnik Air Berlin zawiesił połączenie z portu lotniczego Lipsk-Halle do portu lotniczego Londyn-Stansted. Niemcy podkreślają, że zawieszenie obsługiwanego przez Air Berlin połączenia lotniczego do portu lotniczego Londyn-Stansted wynikało z tego, że port lotniczy Lipsk-Halle przestał dotować przewoźnika Air Berlin oraz że wprowadzono zakaz lotów w godzinach nocnych.
- (93) Niemcy są zdania, że coroczny wkład udziałowców na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nie stanowi pomocy państwa, ponieważ przestrzegana jest zasada inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, zgodnie z którą należy uwzględnić wszystkie korzyści gospodarcze przyznane powiatowi Altenburger Land, tj. głównemu udziałowcowi⁽⁴⁰⁾. Niemcy odwołują się do przeprowadzonej w 2007 r. przez prof. dr Klophausa⁽⁴¹⁾ analizy pt. „Regionalno-ekonomiczne znaczenie i perspektywy portu lotniczego Altenburg-Nobitz” (dalej zwanej „analizą Klophausa”), w której jest mowa o „bezzwrotnych dotacjach” powiatu Altenburger Land. Ze względu na dodatkowe płatności podatkowe wkłady udziałowców miałyby pozytywny wpływ gospodarczy na powiat Altenburger Land. Uzyskane w 2006 r. dochody publiczne z działalności portu lotniczego AOC wyniosły łącznie 7,9 mln EUR, z czego 1 mln EUR przekazano w głównej mierze powiatowi Altenburger Land. Suma ta powinna ulec do 2015 r. potrojeniu, o ile liczba pasażerów wzrośnie do 500 000 rocznie. Z uwagi na to, że zysk uzyskany z płatności podatkowych jest wyższy od corocznych wkładów udziałowców, Niemcy stwierdzają, że powiat Altenburger Land postępował jak inwestor działający zgodnie z warunkami gospodarki rynkowej.
- (94) W odniesieniu do argumentacji dotyczącej ewentualnego zamknięcia portu lotniczego zamiast wnoszenia przez udziałowców kolejnych wkładów Niemcy potwierdzają, że powiat Altenburger Land postępował jak inwestor działający zgodnie z warunkami gospodarki rynkowej, ponieważ w przypadku zamknięcia portu lotniczego jego operator musiałby zwrócić krajowi związkowemu Turyngia ok. 7 mln EUR ze względu na przedwczesne zaprzestanie korzystania z infrastruktury. Biorąc pod uwagę uniknięcie zwrotu tej kwoty, również udziałowcy postępowali jak inwestorzy działający zgodnie z warunkami gospodarki rynkowej.

Analiza Klophausa

- (95) W analizie Klophausa z 2007 r. wyciągnięto dalej opisane wnioski. W analizie tej wyjaśniono, że bezpośrednie, pośrednie i pochodne efekty, jak również odgrywanie przez port lotniczy AOC roli katalizatora wpływającego na gospodarkę i atrakcyjność regionu, w szczególności w odniesieniu do miejsc pracy, są pozytywne i znaczące. Z analizy tej wynika również, że dalsze perspektywy dla portu lotniczego AOC są korzystne, ponieważ port lotniczy AOC dysponuje potencjałem, aby stać się bazą Ryanaira w regionie środkowych Niemiec. Jest to zbliżone z wysiłkami podejmowanymi przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Jeśli więc odpowiednio duża liczba samolotów Ryanaira stacjonowałaby w porcie lotniczym AOC, liczba pasażerów mogłaby średnioterminowo wzrosnąć do 1 mln rocznie. W ten sposób port lotniczy AOC stałby się lotniskiem regionalnym i umożliwiłby powiatowi Altenburger Land zmianę jego międzynarodowego profilu i tym samym poprawę jego

⁽³⁸⁾ Niemcy przekazały Komisji biznesplany opracowane na lata 2000–2005 oraz odpowiednie aneksy do nich, które zostały sporządzone w następnym roku.

⁽³⁹⁾ System finansowania z jednego źródła oznacza, że należy uwzględnić wszystkie zyski oraz przychody z transportu lotniczego (opłat lotniskowych) i z działalności niezwiązanej z lotnictwem (np. wynajmu sklepów na lotnisku, opłat parkingowych), a nie tylko liczbę pasażerów i powiązane z nią opłaty pasażerskie.

⁽⁴⁰⁾ Niemcy odwołują się do sprawy T-196/04 *Ryanair przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, pkt 59 („wyrok w sprawie Charleroi”).

⁽⁴¹⁾ „Regionalno-ekonomiczne znaczenie i perspektywy portu lotniczego Altenburg-Nobitz” autorstwa prof. dr. Richarda Klophausa, wrzesień 2007 r.

struktury gospodarczej i handlowej. W analizie tej wyjaśniono, że AOC jako port lotniczy obsługujący tanie połączenia lotnicze będzie przynosił ogółem znaczne korzyści gospodarcze.

- (96) Na podstawie obliczeń przeprowadzonych w ramach tej analizy oczekuje się, że do 2015 r. port lotniczy AOC udostępni 658 miejsc pracy (wzrost o 95,3 % względem 2006 r.). Dodatkowo zostanie stworzonych 881 pośrednich miejsc pracy (wzrost o 157,6 %) i 438 pochodnych miejsc pracy (wzrost o 184,4 %). W analizie tej podkreślono ponadto znaczenie krajowej i międzynarodowej dostępności regionów, która ma bardzo duży wpływ na rozwój gospodarczy danych regionów.
- (97) W związku z powyższym, jak wynika z tej analizy, należy uwzględnić nie tylko dotacje publiczne na modernizację i rozbudowę portu lotniczego AOC oraz powiązane koszty marketingowe, lecz także dochody podatkowe kraju związkowego Turynia i jego gmin. Na końcu tej analizy podkreślono, że należy uwzględnić nie tylko aspekty związane z działalnością gospodarczą przedsiębiorstwa, lecz także efekty ogólnogospodarcze.

5.3. OPŁATY LOTNISKOWE I PŁATNOŚCI NA RZECZ RYANAIRA W RAMACH UMÓW O ŚWIADCZENIE USŁUG PORTU LOTNICZEGO ORAZ UMÓW MARKETINGOWYCH (ŚRODEK 3)

- (98) Niemcy twierdzą, że ani opłaty lotniskowe, ani umowy marketingowe nie stanowią pomocy państwa. Niemcy podkreślają, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego oraz umowy o świadczenie usług marketingowych nie są ze sobą powiązane. W związku z tym powinny być oceniane oddzielnie. Umowy o świadczenie usług marketingowych nie przewidują żadnego obniżenia dochodów portu lotniczego, lecz świadczenie usług reklamowych.

Umowa usługowa zawarta z Ryanairem

- (99) Niemcy wyjaśniają, że port lotniczy wziął pod uwagę pozytywne oczekiwania gospodarcze wynikające z rozwoju transportu lotniczego dzięki działalności Ryanaira. Przy podejmowaniu decyzji dotyczącej nawiązania stosunków handlowych z przedsiębiorstwem lotniczym zgromadzenie wspólników, które odbyło się w dniu 22 kwietnia 2003 r., uwzględniło dane przedstawione w tabeli 13 ⁽⁴²⁾ oraz doszło do wniosku, że nawet przy zachowawczym scenariuszu (jeden lot dziennie z obłożeniem wynoszącym 70 %) można w ramach współpracy z Ryanairem osiągnąć roczny wynik w łącznej wysokości [...]*.

Tabela 13

Oczekiwane przychody z działalności Ryanaira w porcie lotniczym AOC ⁽¹⁾ (2003 r.)

(w EUR)

Opłata za pasażera	[...]*
Liczba pasażerów samolotu, przy obłożeniu samolotu wynoszącym 70 % ⁽²⁾	104
Oczekiwane przychody miesięczne	[...]*
Miesięczne wydatki na zaplanowane inwestycje	12 138
Oczekiwany wynik miesięczny	[...]*
Oczekiwany wynik roczny	[...]*

⁽¹⁾ Zachowawczy scenariusz uwzględniający jeden lot dziennie.

⁽²⁾ Niemcy opierają swoje prognozy na założeniu, że samoloty użytkowane przez Ryanaira w 2003 r. miały 148 miejsc siedzących.

⁽⁴²⁾ „Zestawienie obrotów Ryanaira” – Tabela ta została opracowana przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na podstawie różnych założeń dotyczących liczby lotów dziennie (od 1 do 10) oraz obłożenia samolotów (od 70 do 90 %).

- (100) Do miesięcznych wydatków, uwzględnionych w tabeli 13, należą koszty personelu, odladanie pasa startowego oraz usługi odśnieżania. Komisja stwierdza, że w dokumencie przedłożonym na zgromadzeniu wspólników w dniu 22 kwietnia 2003 r. jako sumę rocznych inwestycji wskazano kwotę wynoszącą 902 155 EUR. Suma ta nie została uwzględniona w prognozach przedstawionych w tabeli 13.
- (101) Niemcy wyjaśniają, że zgodnie z obowiązującą w danym okresie taryfą opłat lotniskowych Ryanair płacił opłatę za lądowanie w wysokości [...] * za statek powietrzny oraz opłatę pasażerską w wysokości [...] * za pasażera ⁽⁴³⁾. Są to opłaty, które obowiązują w odniesieniu do wszystkich potencjalnych przedsiębiorstw lotniczych oraz które spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uznaje za odpowiednie, biorąc pod uwagę ruch oraz dochody generowane przez Ryanaira na rzecz AOC.
- (102) Niemcy wyjaśniają, że usługi, które miały zostać wykonane zgodnie z załącznikiem A do umowy zawartej z Ryanaiem w dniu 3 marca 2003 r., nie zostały wykonane. Usługi, o których mowa w załączniku B oraz w aneksie „System rezerwacji” do załącznika B do umowy z dnia 3 marca 2003 r., zostały wykonane na rzecz Ryanaira bez dodatkowych kosztów.

Umowy marketingowe przewoźnika Ryanair

- (103) Niemcy wyjaśniają, że zgodnie z umową o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r. Ryanair zapłacił na rzecz AOC w latach 2003–2011, zgodnie ze standardową taryfą opłat lotniskowych, opłaty za usługi portu lotniczego w łącznej wysokości [...] * EUR. Zgodnie z umową marketingową z dnia 7 kwietnia 2003 r. AOC zapłacił na rzecz Ryanaira w latach 2003–2011 kwotę w łącznej wysokości [...] * EUR za usługi marketingowe. Różnica między tymi płatnościami wynika z opłaty netto uiszczanej przez Ryanaira na rzecz AOC w wysokości [...] * EUR w latach 2003–2011. Z uwagi na to, że łączna liczba pasażerów wyniosła w tym okresie 408 291 ⁽⁴⁴⁾, Niemcy stwierdzają, że Ryanair zapłacił na rzecz AOC opłatę netto w wysokości ok. [...] * EUR za każdego odlatującego pasażera.

Tabela 14

Faktury wystawione przez oraz na rzecz Ryanaira w latach 2003–2011 ⁽¹⁾

(w EUR)

Rok	Przychodzące faktury Ryanaira	Wychodzące faktury portu lotniczego	Liczba pasażerów
2003	[...] *	[...] *	25 750
2004	[...] *	[...] *	37 160
2005	[...] *	[...] *	50 714
2006	[...] *	[...] *	44 580
2007	[...] *	[...] *	60 678
2008	[...] *	[...] *	62 876
2009	[...] *	[...] *	66 367
2010	[...] *	[...] *	55 641
2011	[...] *	[...] *	4 525
Łącznie	[...] *	[...] *	408 291

⁽¹⁾ Informacje przekazane przez Niemcy.

- (104) Niemcy wyjaśniają, że po tym, jak Ryanair ogłosił, że w marcu 2011 r. zamierza wstrzymać loty z AOC, operator portu lotniczego w lutym i marcu 2011 r. nie udzielił żadnych dalszych dotacji marketingowych.

⁽⁴³⁾ Kwoty te pochodzą z faktury miesięcznej, którą spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dostarczyła Ryanairowi w czerwcu 2009 r. Pomimo prośby Komisji Niemcy nie przedstawiły żadnych informacji dotyczących miesięcznych opłat za pasażera i za statek powietrzny, płatnych przez Ryanaira w całym okresie od 2003 do 2011 r.

⁽⁴⁴⁾ W tym kontekście Niemcy przedstawiają liczby pasażerów różniące się od liczb pasażerów określonych w sprawozdaniach finansowych operatora portu lotniczego – zob. tabela 1.

- (105) Niemcy wyjaśniają, że przedsiębiorstwa prywatne uiściły opłaty marketingowe w ramach umowy z dnia 21 września 2010 r. zawartej pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanaiem po tym, jak zgodziły się na utrzymanie działalności Ryanaira w porcie lotniczym AOC. W sprawozdaniu sporządzonym przez kierownictwo spółki w 2011 r. ⁽⁴⁵⁾ wyjaśniono, że działalność w zimowym sezonie lotniczym 2010/2011, w którym obsługiwane było tylko jedno połączenie do Londynu, była możliwa tylko dzięki wsparciu przedsiębiorstw regionalnych.
- (106) Niemcy twierdzą, że Ryanair reklamował na swojej stronie internetowej AOC i cały region. Strona internetowa Ryanaira jest drugą najpopularniejszą europejską stroną internetową według narzędzi analitycznych Google i dlatego reklama na niej ma odpowiednią cenę. Reklama AdWords w Google kosztuje od 0,05 EUR do 2,00 EUR za kliknięcie. Zgodnie z obliczeniami Niemiec – w przypadku ceny za reklamę AdWords wynoszącej 1,00 EUR za kliknięcie – od 100 000 do 150 000 pasażerów Ryanaira generuje cenę reklamy na poziomie od 100 000 bis 150 000 EUR rocznie, przy założeniu, że każdy pasażer wykonuje tylko jedno kliknięcie. Biorąc pod uwagę to, że pasażerowie wykonują zazwyczaj nie jedno kliknięcie, a kilka kliknięć, oraz że niektórzy pasażerowie wykorzystują swoje kliknięcia bez dokonywania rezerwacji, Komisja stwierdza, że umowa marketingowa zawarta pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanaiem opiera się na odpowiedniej cenie, która nie przynosi Ryanaiowi żadnej korzyści.
- (107) Zdaniem Niemiec Ryanair sfinansował środek przedstawiony w tabeli 15.

Tabela 15

Opłaty marketingowe uiszczone przez AOC na rzecz Ryanaira

Okres	Kwota	Cel
2003	50 000 – 150 000 [...] * EUR	Ogłoszenia drukowane w gazecie Leipziger Volkszeitung
2004	25 000 – 125 000 [...] * EUR	Ogłoszenia drukowane w gazecie Leipziger Volkszeitung
Maj 2007 r. – marzec 2008 r.	75 000 – 175 000 [...] * EUR	Reklamy w gazetach, reklamy wysyłane pocztą i inne środki reklamowe
Maj 2008 r. – marzec 2009 r.	50 000 – 150 000 [...] * EUR	Reklamy w gazetach, reklamy wysyłane pocztą i inne środki reklamowe
Suma (od 2003 r. do marca 2009 r.)	225 000 – 325 000 [...] * EUR	

- (108) Niemcy twierdzą, że opłata uzależniona od wyniku nie stanowi dla Ryanaira korzyści, ponieważ jest zgodną z rynkiem opłatą za działalność marketingową Ryanaira. Zdaniem Niemiec działania marketingowe były skuteczne, ponieważ liczba pasażerów wzrosła z 25 000 (2002 r.) do 140 000 (2009 r.), co z kolei przyczyniło się do zwiększenia całkowitych przychodów z 316 000 EUR do 1,12 mln EUR. Przychody z opłat lotniskowych zwiększyły się z 132 000 EUR do 530 000 EUR, podczas gdy przychody z opłat parkingowych wzrosły z zera do 263 000 EUR.
- (109) Niemcy twierdzą, że płatności w ramach umów o świadczenie usług marketingowych nie stanowią pomocy państwa z następujących względów:
- Niemcy podkreślają, że w momencie zawierania umów odnośnie ministerstwo – inaczej niż Komisja określiła w decyzji o wszczęciu postępowania ⁽⁴⁶⁾ – nie miało prawa głosu, z wyjątkiem sytuacji, w których chodziło o środki infrastrukturalne. § 43 LuftVZO ⁽⁴⁷⁾ nie oznacza, że wymagane było potwierdzenie ministerstwa.
 - To, że lokalna izba handlowa wstawiła się za AOC ⁽⁴⁸⁾, pokazuje jedynie, że rynek prywatny faworyzuje połączenia lotnicze obsługiwane przez Ryanaira.

⁽⁴⁵⁾ Koncepcja rozwoju Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9 września 2011 r.

⁽⁴⁶⁾ Zob. motyw 133 i 134 decyzji Komisji o wszczęciu postępowania.

⁽⁴⁷⁾ Rozporządzenie dotyczące udzielania zezwoleń w ruchu lotniczym – zob. pkt 134 decyzji Komisji o wszczęciu postępowania.

⁽⁴⁸⁾ Zob. motyw 137 decyzji Komisji o wszczęciu postępowania.

- c) Niemcy wyjaśniają, że zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. opłaty marketingowe uiszczone przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na rzecz Ryanaira nie stanowiły pomocy na rozpoczęcie działalności, lecz że po prostu są one ustaleniami umownymi, które nie podlegają zakresowi pomocy państwa.

6. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

6.1. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ RYANAIRA

Możliwość przypisania państwu

- (110) Ryanair twierdzi, że pomocy państwa udzielonej na rzecz portów lotniczych nie powinno się przypisywać przedsiębiorstwu Ryanair. Domniemane przekazanie pomocy państwa przez porty lotnicze przedsiębiorstwom lotniczym jest sprzeczne z prawodawstwem UE. Takie domniemanie dyskryminuje publiczne porty lotnicze, mimo że zasady konkurencji powinny obowiązywać jednakowo dla przedsiębiorstw publicznych i prywatnych. Ryanair twierdzi, że dowody przedstawione przez Komisję w celu potwierdzenia możliwości przypisania państwu są niewystarczające. Dowody te być może odzwierciedlały zainteresowanie władz stosunkami handlowymi oraz przyszłością portu lotniczego, ale nie potwierdzały faktycznego udziału jakichkolwiek organów publicznych w negocjacjach oraz w realizacji umów portu lotniczego z Ryanairem. To, że ministerstwa kraju związkowego Turynia odrzuciły umowy z Ryanairem, wskazuje co najmniej na to, że Komisja musi przeprowadzić bardziej gruntowną ocenę przypisania umów z Ryanairem państwu.
- (111) Ryanair informuje, że nie chodzi o to, czy państwo powinno było w inny sposób wydać swoje pieniądze, lecz o to, czy państwo przyznało przedsiębiorstwu lotniczemu korzyść, której nie uzyskałoby ono w inny sposób. Ryanair po prostu wynegocjował z publicznymi portami lotniczymi warunki, które były podobne do tych, które uzyskałby w przypadku porównywalnych prywatnych portów lotniczych.

Stosowanie zasady prywatnego inwestora

- (112) Ryanair twierdzi, że nie jest pośrednim beneficjentem pomocy państwa. O ile należy uzasadnić warunki stosunku gospodarczego istniejącego pomiędzy Ryanairem a portem lotniczym zgodnie z zasadą prywatnego inwestora, zobowiązania do zwrotu nie mogą obejmować Ryanaira. Ryanair argumentuje, że w każdym przypadku domniemanego udzielenia pomocy państwa na rzecz Ryanaira przez porty lotnicze będące własnością publiczną należy zastosować zasadę prywatnego inwestora. Zdaniem przedsiębiorstwa lotniczego w rzeczywistości nie istnieje żadne gospodarcze lub prawne uzasadnienie wykluczenia publicznych portów lotniczych ze stosowania zasady prywatnego inwestora. Komisja zastosowała zasadę prywatnego inwestora w odniesieniu do tych umów, które przewidują finansowanie dużych projektów inwestycji publicznych w odniesieniu do innych sposobów transportu, na przykład publicznych portów morskich. Zawierając porozumienia, port lotniczy pełni funkcję gospodarczą. Oprócz tego porty lotnicze z sektora prywatnego i publicznego konkurowały ze sobą na rynkach. Poza tym umowy pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi a portami lotniczymi mogą być korzystne dla portów lotniczych.
- (113) Ryanair uważa, że nie należy uwzględniać oceny skuteczności wkładów gotówkowych na rzecz inwestycji realizowanych w zakresie zadań publicznych. Ponadto w ocenie powinno się uwzględnić koszty przyrostowe, a nie koszty osierocone, i ocena powinna zostać przeprowadzona na podstawie poziomu referencyjnego typowego, dobrze zarządzanego portu lotniczego. Ryanair twierdzi, że w przypadku gdy regionalny port lotniczy uważa, że umowa przyczyni się do zwiększenia jego efektywności, transakcja może okazać się zyskowna również wtedy, gdy w momencie podpisania umowy wydaje się, że nie obejmuje ona kształtowania cen na poziomie pokrywającym koszty. Od nieefektywnych i wykorzystywanych w niewystarczającym stopniu portów lotniczych można oczekiwać rentowności tylko wtedy, gdy uzyskały one korzyści skali i zewnętrzne efekty sieciowe. Ramy czasowe mogłyby wynieść w takim przypadku od 25 do 30 lat. Operatorzy tanich lotów idealnie nadają się do zapewnienia regionalnym portom lotniczym znaczącego wzrostu przychodów, przy czym w tym celu zazwyczaj nie jest wymagana żadna nowa infrastruktura ani inne inwestycje. Jako dowód Ryanair cytuje tutaj decyzję cywilnych władz lotniczych Wielkiej Brytanii z dnia 27 maja 2011 r., w której uznano mniej kosztowne skorzystanie z usług portu lotniczego przez operatorów tanich lotów.
- (114) Ryanair argumentuje, że koszty osierocone należy pominąć w kontekście stosowania zasady prywatnego inwestora zarówno w analizie porównawczej, jak i w analizie kosztów. Ryanair wyjaśnia, że inwestor prywatny, który obsługuje AOC od 1992 r., musi uwzględnić jako koszty osierocone zarówno koszty infrastrukturalne, jak i stałe koszty operacyjne portu lotniczego. Biorąc pod uwagę niską atrakcyjność gospodarczą oraz bardzo ograniczoną siłę rynkową AOC, przy realistycznym sposobie rozpatrywania danej kwestii nie ma możliwości odzyskania takich kosztów. W takich okolicznościach przyjęcie każdego alternatywnego scenariusza, który

oferuje lepsze lub po prostu jedynie mniej obciążające perspektywy dla właściciela lub właścicieli portu lotniczego niż przeciwny scenariusz, który nie przewiduje żadnego działania lub przewiduje zamknięcie portu lotniczego, ponosząc przy tym potencjalnie znaczne koszty, jest w pełni zgodne z zasadą prywatnego inwestora.

- (115) Ryanair podkreśla również, że konkretne koszty powiązane z działalnością Ryanaira należy rozpatrywać oddzielnie od kosztów, które musi ponieść port lotniczy, ale które ogółem mogą być niższe od dochodów uzyskanych z pozytywnych zewnętrznych efektów sieci, wynikających z działalności Ryanaira w porcie lotniczym.

Analizy przeprowadzone przez przedsiębiorstwo doradcze na zlecenie Ryanaira

- (116) Ryanair wyjaśnia, że porozumienie zawarte z AOC w sprawie opłat spełnia wymagania związane z zasadą prywatnego inwestora. Aby to potwierdzić, Ryanair przedstawił Komisji dwa sprawozdania sporządzone przez przedsiębiorstwo doradcze. W analizach przeprowadzonych przez przedsiębiorstwo doradcze porównano umowę, o której mowa, z innymi porozumieniami w sprawie opłat, zawartymi pomiędzy Ryanairem a portami lotniczymi, których większość udziałów należy do prywatnych właścicieli i które są finansowane z prywatnych środków albo które w sytuacji dostatecznie zbliżonej do sytuacji AOC postępują jak prywatny inwestor.
- (117) Ryanair w następujący sposób wyjaśnia metodę, która została zastosowana w sprawozdaniach w celu porównania portów lotniczych: analizie poddano wyłącznie inne umowy Ryanaira, ponieważ Ryanair ma inny model biznesowy niż większość innych przedsiębiorstw lotniczych, który to model przewiduje rezygnację z pomostów wejściowych dla pasażerów, autobusów dla pasażerów lub poczekalni, a także brak lotów łączonych, postoje trwające 20 minut i przeważnie tylko bagaż ręczny. Poza tym w analizie uwzględniono tylko te porty lotnicze, które są zarządzane zgodnie z logiczną zasadą inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Porty lotnicze, które mogły otrzymać znaczące wsparcie w formie pomocy państwa, zostały wykluczone z analizy. Zatem około piętnastu portów lotniczych należących do sieci Ryanaira spełnia te kryteria. Zostały one uwzględnione w przeprowadzonej analizie.
- (118) W pierwszym sprawozdaniu uznano [...] za najodpowiedniejszy port lotniczy stanowiący podstawę porównania. W sprawozdaniu tym wyjaśniono, że „*ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions, [...] Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here*” [...] port lotniczy wybrany do celów analizy powinien mieć podobną wielkość co port lotniczy Altenburg. Wprawdzie nie udało się znaleźć portu lotniczego służącego za podstawę porównania, który we wszystkich odnośnych dziedzinach jest bardzo zbliżony do portu lotniczego Altenburg, ale port lotniczy [...] jest wystarczająco podobny do celów niniejszej analizy.]. W drugim sprawozdaniu grupę porównywanych portów lotniczych rozszerzono o porty lotnicze [...] i porównano opłaty pobierane w tych portach lotniczych w latach 2003–2004 i 2010–2011 zarówno za pasażera, jak i za obsługę samolotu.
- (119) W sprawozdaniach tych stwierdzono, że suma opłat zapłaconych przez Ryanaira na rzecz AOC średnio była wyższa od porównywalnej sumy opłat zapłaconych przez przedsiębiorstwo lotnicze na rzecz portów lotniczych porównywanych w czasie analizy lub równa tej sumie. Wskazuje to na fakt, że wysokość opłat zapłaconych przez Ryanaira na rzecz AOC w ramach różnych umów odpowiada wysokości opłat, jakie w zbliżonych okolicznościach zaoferowałby na rzecz Ryanaira inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, będący właścicielem portu lotniczego.
- (120) Ryanair twierdzi, że przy rozpatrywaniu opłat lotniskowych należy kierować się raczej kosztami krańcowymi, a nie średnimi zmiennymi kosztami albo średnimi kosztami całkowitymi.
- (121) Ryanair podkreśla, że umowy AOC z Ryanairem i AMS należy oceniać oddzielnie oraz że nie można uznawać obydwu przedsiębiorstw za jedynych beneficjentów domniemanej pomocy państwa. Umowy te są oddzielnymi umowami, które były negocjowane niezależnie od siebie, których przedmiotem są różne usługi oraz które nie są ze sobą powiązane w taki sposób, który uzasadniałby ich rozpatrywanie jako jedyne źródło domniemanej pomocy państwa. Zawarcie umowy marketingowej z AMS nie jest warunkiem obsługi połączeń lotniczych realizowanych przez Ryanaira z jednego portu lotniczego do drugiego. Na podstawie własnej oceny swoich potrzeb marketingowych wiele portów lotniczych obsługiwanych przez Ryanaira nie zawarło umów z AMS. Ryanair podkreśla, że zakup usług marketingowych po cenach rynkowych należy rozpatrywać oddzielnie od powiązanego porozumienia umownego zawartego pomiędzy portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym.

- (122) Ryanair ponadto wyjaśnia, że nic nie wskazuje na to, że jakieś przedsiębiorstwo lotnicze, które zobowiązałyby się do zagwarantowania obsługi zbliżonej liczby pasażerów i/lub operacji obsługi naziemnej samolotów, nie otrzymałoby również podobnych „niższych opłat”. Komisja nie zajmuje się również kwestią tego, czy przedsiębiorstwo lotnicze, które zaoferowałoby podobne zobowiązania, otrzymałoby od porównywalnego prywatnego portu lotniczego opłaty w podobnej wysokości.
- (123) Jeżeli chodzi o wartość usług marketingowych, Ryanair informuje, że powierzchnia reklamowa na stronie internetowej Ryanaira jest ograniczona oraz że popyt na tę powierzchnię – również ze strony innych przedsiębiorstw niż porty lotnicze – jest wysoki. Strona internetowa Ryanaira osiąga obecnie około 4,5 miliarda odsłon rocznie. Nawet tradycyjne przedsiębiorstwa lotnicze są obecnie świadome wartości swoich stron internetowych do celów marketingowych i reklamowych. Z drugiej strony wiele portów lotniczych podjęło rozsądną z ekonomicznego punktu widzenia decyzję o wykorzystaniu powierzchni reklamowych na stronie internetowej *ryanair.com* lub na stronach internetowych innych linii lotniczych do rozwoju marki. Porty lotnicze mogą skorzystać z takiej większej rozpoznawalności marki w sposób się uzupełniający i nawzajem wzmacniający. Port lotniczy Altenburg jest dużo mniej znany na arenie międzynarodowej niż Aéroports de Paris albo lotnisko Heathrow i dlatego musi on zainwestować w reklamę, aby wzmocnić rozpoznawalność swojej marki i zwiększyć liczbę przybywających pasażerów.
- (124) Ryanair przedstawił przeprowadzoną przez przedsiębiorstwo doradcze analizę porównującą ceny pobierane przez AMS za usługi marketingu internetowego z cenami oferowanymi przez inne strony internetowe związane z podróżami za podobne usługi. W analizie tej porównano ceny pobierane przez AMS zgodnie z pierwszym cennikiem firmowym z 2005 roku z wartością referencyjną podobnych usług oferowanych w rozpatrywanym okresie przez strony internetowe związane z podróżami. Ceny pobierane zgodnie z obowiązującym cennikiem AMS (2013 r.) zostały ponadto porównane z cenami podobnych usług oferowanych przez inne strony internetowe związane z podróżami. Analiza ta prowadzi do wniosku, że ceny pobierane przez AMS za reklamę na stronie internetowej *ryanair.com* były niższe od średniej lub mieszczące się w średnim przedziale cen fakturowanych przez strony internetowe służące za punkt odniesienia zgodnie z cennikami. Zdaniem Ryanaira wnioszek ten potwierdza to, że porozumienia zawarte przez publiczne porty lotnicze z AMS zdały test prywatnego inwestora.
- (125) Przedstawiając różne zrzuty ekranu, z których wynika, że usługi wykonane w ramach umów z AMS były kontrolowane, Ryanair potwierdził również wykonanie określonych usług. Te zrzuty ekranu zostały przedstawione portowi lotniczemu, który zawarł umowę z AMS, jako potwierdzenie aktywacji zakupionych usług na stronie internetowej *ryanair.com*. Ryanair podkreśla wartość usług zrealizowanych przez AMS na rzecz portów lotniczych oraz uważa, że korzyści, jakie porty lotnicze osiągnęły w związku z zawarciem umów z AMS, można w sposób wiarygodny wyliczyć.
- (126) Niezależnie od swojego stanowiska, zgodnie z którym umowę z AMS i umowę o świadczenie usług portu lotniczego należy oceniać oddzielnie, Ryanair przedstawił analizę rentowności przeprowadzoną przez przedsiębiorstwo doradcze zgodnie z zasadą uczestnika gospodarki rynkowej, która to analiza obejmuje zarówno umowę o świadczenie usług portu lotniczego zawartą pomiędzy Ryanairem a portem lotniczym, jak i umowy marketingowe zawarte pomiędzy AMS a portem lotniczym. Zdaniem Ryanaira analiza ta – biorąc pod uwagę rozważania nad możliwym uwzględnieniem AMS we wspólnej analizie rentowności umów z AMS i umowy o świadczenie usług portu lotniczego – powinna pomóc Komisji we wspólnej ocenie umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umów z AMS.
- (127) Przedsiębiorstwo doradcze doszło do wniosku, że podejście oparte na przepływach pieniężnych jest odpowiednią metodą służącą uwzględnieniu wartości AMS we wspólnej analizie rentowności umów z AMS i umowy o świadczenie usług portu lotniczego. Podejście to umożliwi uwzględnienie zarówno przyrostowych zysków osiągniętych łącznie przez port lotniczy w związku z podpisaniem umowy o świadczenie usług portu lotniczego, jak i korzyści wynikających z działalności reklamowej określonej w umowie z AMS. Zgodnie z tym podejściem wydatki poniesione przez port lotniczy na rzecz AMS można by ująć w analizie zdyskontowanych przepływów pieniężnych i w analizie rentowności jako przyrostowe wydatki operacyjne. W podejściu tym uwzględniono również korzyści płynące z działań marketingowych realizowanych na podstawie umów z AMS i umowy o świadczenie usług portu lotniczego poza okresem obowiązywania tych umów i po planowanym terminie zakończenia wykonywania usług portu lotniczego, ponieważ działania marketingowe przyczyniły się do zwiększenia wartości marki oraz prawdopodobnie do powstania również przyszłych możliwości handlowych i zysków.
- (128) Jako wniosek płynący z tej analizy Ryanair podkreśla to, że Komisja, o ile będzie dalej wspólnie oceniała umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowy z AMS, powinna zastosować do przedmiotowej sprawy pomocy zasady określone przez przedsiębiorstwo doradcze, aby móc odnieść analizę rentowności zgodnie z zasadą prywatnego inwestora do oceny zarówno umowy o świadczenie usług portu lotniczego, jak i umów z AMS.

- (129) Ponadto Ryanair przedłożył szereg załączników, które opracowało przedsiębiorstwo doradcze, oraz analizę sporządzoną przez profesora Damiana P. McLoughlina.

Określenie referencyjnego poziomu rynkowego w analizach wielkości porównawczych na rzecz testów ⁽⁴⁹⁾ na spełnienie kryterium prywatnego inwestora ⁽⁵⁰⁾

- (130) Przedsiębiorstwo doradcze jest przekonane, że podejście Komisji, które polega na porównaniu tylko tych portów lotniczych, które znajdują się na tym samym obszarze ciążenia co port lotniczy podlegający ocenie, zawiera błędy. Przedsiębiorstwo doradcze podnosi argument, że referencyjne ceny rynkowe pobierane w porównywanych portach lotniczych nie były „obciążone” pomocą państwa, która została udzielona okolicznym portom lotniczym. Rzetelne oszacowanie referencyjnego poziomu rynkowego na rzecz testu na spełnienie kryterium prywatnego inwestora jest możliwe, pod warunkiem że:
- analizy wielkości porównawczych zostały zastosowane przy wielu okazjach również poza obszarem objętym pomocą państwa na rzecz testów na spełnienie kryterium prywatnego inwestora;
 - przedsiębiorstwa wpłynęły wzajemnie na swoje decyzje dotyczące ustalania cen tylko w takim zakresie, w jakim ich produkty nawzajem się zastępują lub uzupełniają;
 - porty lotnicze znajdujące się na tym samym obszarze ciążenia siłą rzeczy nie konkurują ze sobą i porty lotnicze porównywane w przekazanych raportach są tylko w ograniczonym zakresie narażone na konkurencję ze strony portów lotniczych będących własnością państwa (mniej niż jedna trzecia komercyjnych portów lotniczych położonych na obszarze ciążenia porównywanych portów lotniczych jest w pełni własnością państwa i żaden z nich nie był w kwietniu 2013 r. przedmiotem analiz przeprowadzanych w związku z pomocą państwa);
 - nawet jeśli porównywane porty lotnicze są narażone na konkurencję ze strony portów lotniczych będących własnością państwa, położonych na tym samym obszarze ciążenia, mogą istnieć powody, aby sądzić, że ich działanie odpowiada zasadzie prywatnego inwestora (na przykład gdy wiele udziałów pozostaje w rękach prywatnych lub gdy portem lotniczym zarządza prywatne przedsiębiorstwo);
 - na porty lotnicze zarządzane przez prywatnych inwestorów nie nałożono żadnych cen poniżej kosztów przyrostowych.

Zasady stanowiące podstawę analizy rentowności na rzecz testów na spełnienie kryterium prywatnego inwestora ⁽⁵¹⁾

- (131) Przedsiębiorstwo doradcze podniosło argument, że analiza rentowności przeprowadzona w raportach przekazanych Komisji jest zgodna z zasadami, które zastosowałby racjonalnie postępujący inwestor z sektora prywatnego. Ta analiza rentowności odzwierciedla podejście, które wynika z zasadniczych decyzji Komisji. Zasady, które stanowią podstawę analizy rentowności, są następujące:
- oceny dokonuje się stopniowo;
 - biznesplan *ex ante* nie jest koniecznie wymagany;
 - w przypadku portu lotniczego nienasyconego odpowiednią metodą ustalania cen jest podejście oparte na finansowaniu z jednego źródła;
 - należy uwzględniać tylko dochody powiązane z działalnością gospodarczą działającego portu lotniczego;
 - należy uwzględniać cały okres obowiązywania umowy, w tym ewentualne przedłużenia;
 - należy aktualizować przyszłe przepływy pieniężne, aby oszacować rentowność umów;
 - dotatkowa rentowność zyskana dzięki umowom zawartym przez Ryanaira z portami lotniczymi powinna być oceniana na podstawie szacunkowych wielkości wewnętrznej stopy zwrotu lub środków opartych na wartości bieżącej netto.

⁽⁴⁹⁾ Prywatny inwestor.

⁽⁵⁰⁾ Sprawy dotyczące pomocy na rzecz Ryanaira, opracowane przez przedsiębiorstwo doradcze na zlecenie Ryanaira, 9 kwietnia 2013 r.

⁽⁵¹⁾ Zob. przypis 49.

Analiza przeprowadzona przez profesora Damiana P. McLoughlina ⁽⁵²⁾ – Brand building: why and how small brands should invest in marketing – [Konsolidacja marki: jak i dlaczego małe marki powinny inwestować w marketing]

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

Uwagi dotyczące środków wypłaconych na rzecz AMS

- (133) Ryanair nie zgadza się z opinią Komisji, że środki wypłacone AMS stanowią koszt dla portu lotniczego, ponieważ takie podejście nie uwzględnia wartości usług świadczonych przez AMS dla portu lotniczego. Ryanair jest ponadto przekonany, że do 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. Dla poparcia swojej argumentacji Ryanair przedstawia analizę przeprowadzoną przez firmę doradczą, w której porównuje się ceny stosowane przez AMS z cenami proponowanymi za porównywalne usługi na innych stronach internetowych związanych z podróżami ⁽⁵³⁾. 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. Zdaniem Ryanaira świadczy to o 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.
- (134) Ryanair zwraca się do Komisji o dokonanie przeglądu podejścia dotychczas stosowanego w odniesieniu do umów z AMS. Ryanair jest przekonany, że umowy z AMS należy rozpatrywać oddzielnie od umów Ryanaira dotyczących usług portu lotniczego oraz że należy je poddać odrębnemu testowi prywatnego inwestora. Jeśli Komisja nalegałaby na to, by umowy z AMS i umowy Ryanaira dotyczące usług portu lotniczego podlegały jednemu i temu samemu kryterium prywatnego inwestora, to nie należy umniejszać wartości usług świadczonych przez AMS portom lotniczym.
- (135) Sporządzone przez firmę doradczą sprawozdanie z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie cen stosowanych przez AMS odnosi się do wniosków zawartych we wcześniej przekazanych sprawozdaniach, w których podkreślono znaczenie reklamy dla małych marek. Sprawozdania te potwierdzają, że Ryanair posiada silną paneuropejską markę, mogącą wymagać dodatkowych opłat za swoje usługi reklamowe. Stawki AMS są porównywane z losowo wybranymi w tym samym czasie cenami reklam na stronach internetowych, przy czym za podstawę porównania służą reklamy takiej samej wielkości umieszczane w latach 2004–2005, czyli w okresie, w którym po raz pierwszy wprowadzono cenniki AMS, i w 2013 r. Stronę internetową *ryanair.com* odwiedza miesięcznie dwa razy więcej osób niż kolejną pod względem popularności stroną internetową związaną z podróżami. Ponadto istnieje większe prawdopodobieństwo, że odwiedzający będą zawierać kolejne transakcje w ramach handlu elektronicznego. Te wyjątkowe cechy w połączeniu z dużą rozpoznawalnością marki pozwoliły przedsiębiorstwu lotniczemu na zwiększenie narzutu.
- (136) Porównanie zostało przeprowadzone między reklamami tej samej wielkości, które zostały wybrane na podstawie dostępnych danych i były umieszczone na głównej stronie poszczególnych witryn internetowych. Ze względu na nieprzejrzystość ofert specjalnych oraz przyznawanych według uznania rabatów, które jednak odpowiadały standardowej praktyce handlowej, porównano tylko ceny określone w cennikach. Ceną określoną w cenniku jest cena oferowana za dotarcie do tysiąca odbiorców, czyli cena, jaką należy zapłacić za każdym razem, gdy reklamę obejrzało 1 000 osób odwiedzających stronę internetową. Ceny za reklamy internetowe różnią się w zależności od wielkości mierzonej w pikselach oraz od ich umiejscowienia na stronie internetowej. Najważniejszą usługą reklamową na stronie głównej, oferowaną na stronie internetowej *ryanair.com* w latach 2004–2005, był baner w formacie 468 × 60 pikseli. Banery są zazwyczaj umieszczane na środku strony internetowej, w jej górnej części. W odniesieniu do okresu 2004–2005 cena oferowana przez AMS zgodnie z cennikiem z 2005 r. za wyświetlanie banerów reklamowych została porównana z ceną pobieraną przez 54 europejskie strony internetowe związane z podróżami.

⁽⁵²⁾ Opracowano dla Ryanaira, 10 kwietnia 2013 r.

⁽⁵³⁾ „Are prices set by AMS in line with the market rate?” [Czy ceny ustalone przez AMS odpowiadają stawkom rynkowym?], nota z dnia 20 grudnia 2013 r. opracowana dla Ryanaira.

- (137) W odniesieniu do 2013 r. uwzględniono dwa kolejne rodzaje reklam, a mianowicie Skyscraper w formacie 120 × 600 pikseli oraz Mid Page Units w formacie 300 × 250 pikseli. Reklamy Skyscraper są wysokie i wąskie oraz są umieszczane wzdłuż krawędzi strony internetowej, podczas gdy reklamy Mid Page Units zazwyczaj są umieszczane między treściami redakcyjnymi i tym samym mocno rzucają się w oczy. Ceny podane w cenniku AMS za reklamy Skyscraper i Mid Page Units są porównywane z opłatami pobieranymi przez 22 strony internetowe związane z podróżami i 135 innych stron internetowych. W odniesieniu do obydwu okresów i wszystkich sektorów okazało się, że opłaty pobierane przez AMS mieszczą się w przedziale cen fakturowanych przez strony internetowe służące za punkt odniesienia lub są od niego niższe.

Rozpatrywanie umów AMS w ramach analizy rentowności przeprowadzanej jako część testu prywatnego inwestora

- (138) Ryanair przedłożył sprawozdanie sporządzone przez przedsiębiorstwo doradcze w sprawie zasad, które jego zdaniem powinny obowiązywać w odniesieniu do testu prywatnego inwestora, który obejmuje zarówno umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte pomiędzy Ryanairem a portami lotniczymi, jak i umowy marketingowe zawarte pomiędzy AMS a tymi samymi portami lotniczymi⁽⁵⁴⁾. Ryanair podkreśla, że nie narusza to jego stanowiska, według którego umowy z AMS i umowy o świadczenie usług portu lotniczego powinny być poddawane oddzielnym testom prywatnego inwestora.
- (139) W sprawozdaniu tym wyjaśniono, że przychody powiązane z działalnością AMS powinny zostać uwzględnione po stronie przychodów we wspólnej analizie rentowności, w której po stronie wydatków ujmowane są wydatki na rzecz AMS. W sprawozdaniu tym zaproponowano metodę opartą na przepływach pieniężnych, która zakłada traktowanie wydatków na rzecz AMS jako przyrostowych kosztów operacyjnych. Ponadto w sprawozdaniu tym stwierdzono, że działalność marketingowa przyczyniła się do stworzenia i zwiększenia wartości marki. Dzięki temu, w trakcie trwania umowy marketingowej, ale też po jej zakończeniu, mogą powstać dochody i możliwości transakcyjne. Umowa z Ryanairem przyczyniłaby się również do tego, że w porcie lotniczym działalność podjęłyby też inne przedsiębiorstwa lotnicze. To z kolei zwiększyłoby atrakcyjność portu lotniczego dla podmiotów handlowych oraz doprowadziłoby do zwiększenia dochodów portu lotniczego z działalności pozalotniczej⁽⁵⁵⁾. O ile Komisja przeprowadza wspólną analizę rentowności, korzyści wynikające ze sposobu traktowania wydatków na rzecz AMS powinno się uwzględnić jako przyrostowe koszty operacyjne, przy czym przyrostowe zyski należy skorygować o płatności AMS.
- (140) Ponadto pod koniec trwania umowy o świadczenie usług portu lotniczego w prognozowanych przyrostowych zyskach należy ująć wartość końcową, aby móc uwzględniać również wartości powstające po zakończeniu umowy. Wartość końcową można dostosować na podstawie ostrożnego założenia co do prawdopodobieństwa przedłużenia umowy z Ryanairem lub uzgodnienia podobnych warunków z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi. Umożliwia to oszacowanie niższej granicy dla korzyści wynikających łącznie z umów z AMS i z umowy o świadczenie usług portu lotniczego z uwzględnieniem niepewności co do przyrostowych zysków po zakończeniu umowy o świadczenie usług portu lotniczego.
- (141) W celu udowodnienia słuszności tego podejścia w przedmiotowym sprawozdaniu podsumowano wyniki analiz wpływu reklamy na wartość marki. W analizach tych uznano, że reklama może stworzyć wartość marki oraz zwiększyć lojalność klientów. Zwłaszcza reklama na stronie internetowej *ryanair.com* zwiększa widoczność marki portu lotniczego. W szczególności mniejsze regionalne porty lotnicze, które chciałyby zwiększyć natężenie ruchu, mogłyby umocnić wartość swojej marki poprzez zawarcie umów o świadczenie usług reklamowych z AMS⁽⁵⁶⁾.
- (142) W raporcie tym zaproponowano wybór metody opartej na przepływach pieniężnych, a nie metody kapitalizacji, według której wydatki na rzecz AMS należy traktować jako przysparzające majątku wydatki na rzecz stworzenia wartości niematerialnych (a mianowicie wartości marki portu lotniczego). Wydatki marketingowe zostały uznane za wartości niematerialne i następnie zostały odpisane w całym okresie korzystania z aktywów, z uwzględnieniem wartości rezydualnej pod koniec wyznaczonego czasu trwania umowy o świadczenie usług portu lotniczego. W metodzie tej nie uwzględniono jednak korzyści czerpanych dodatkowo przez port lotniczy w związku z zawarciem umowy o świadczenie usług portu lotniczego z Ryanairem. Poza tym trudno jest oszacować wartość aktywów niematerialnych na podstawie wydatków na zarządzanie marką oraz czasu korzystania z aktywów.

⁽⁵⁴⁾ „Rozpatrywanie umów AMS w ramach analizy rentowności przeprowadzanej jako część testu prywatnego inwestora”, nota z dnia 17 stycznia 2014 r. opracowana dla Ryanaira.

⁽⁵⁵⁾ Jak wynika z raportu York Aviation (2007 r.) „Social benefits of low fare airlines in Europe” [Korzyści społeczne wynikające z działalności tanich linii lotniczych w Europie], Ryanair przyczynił się do zwiększenia atrakcyjności portu lotniczego w Eindhoven dla innych tanich linii lotniczych jako miejsca prowadzenia działalności.

⁽⁵⁶⁾ W tym kontekście należy odnieść się w szczególności do raportu sporządzonego przez profesora Damiana P. McLoughlina (2013 r.), który Ryanair przekazał w dniu 13 kwietnia 2013 r. i który ma następujący tytuł: „Brand building: why and how small brands should invest in marketing” [Konsolidacja marki: jak i dlaczego małe marki powinny inwestować w marketing].

- (143) W końcu podniesiono argument, że metoda oparta na przepływach pieniężnych jest zgodna z zasadniczymi decyzjami Komisji dotyczącymi pomocy państwa i pomocy niebędącej pomocą państwa. W tym kontekście odniesiono się do sprawy pomocy BayernLB⁽⁵⁷⁾, w której Komisja stwierdziła, że do oszacowania przepływów pieniężnych zastosuje model oceniania zgodny z modelem stałego wzrostu dywidendy i następnie przypisze wartość końcową na podstawie prognozowanego wzrostu dywidendy. Oprócz tego wspomniano o przypadku zawężania marży w odniesieniu do sprawy Telefónica⁽⁵⁸⁾, w której Komisja uwzględniła w swoich obliczeniach zdyskontowanych przepływów pieniężnych wartość końcową.

6.2. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ SPÓŁKĘ AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (144) Spółka Airport Marketing Services sama definiuje się jako spółka-córka Ryanaira, która służy prawdziwemu celowi gospodarczemu i która została stworzona do prowadzenia działalności niezwiązanej z głównym obszarem działalności Ryanaira. Jest ona wykorzystywana przez Ryanaira jako pośrednik w sprzedaży powierzchni reklamowych na swojej stronie internetowej. Zasadniczo umowy marketingowe AMS z portami lotniczymi są negocjowane i zawierane oddzielnie od umów Ryanaira z tymi samymi portami lotniczymi.
- (145) AMS wyjaśnia, że nie jest beneficjentem pomocy państwa oraz że port lotniczy przy zawieraniu transakcji z AMS postępował zgodnie z zasadą prywatnego inwestora. AMS argumentuje, że zasada prywatnego inwestora jest przestrzegana, ponieważ w przypadku opłat za powierzchnie reklamowe udostępniane przez AMS oraz przynależnego zakresu tych powierzchni reklamowych nie dokonuje się rozróżnienia między reklamodawcami publicznymi a prywatnymi. Podmioty publiczne i prywatne konkurują między sobą, aby uzyskać dostęp do ograniczonej dostępnej powierzchni reklamowej na stronie internetowej *ryanair.com*.
- (146) AMS wyjaśnia, że umowy marketingowe zostały wynegocjowane zgodnie z podstawowymi zasadami handlowymi oraz na podstawie wartości handlowej ceny rynkowej. Wiele portów lotniczych – i to zarówno regionalne, jak i główne porty lotnicze – zdecydowały się na wyświetlanie reklam na stronie internetowej Ryanaira lub na innej stronie internetowej, aby wzmocnić rozpoznawalność swojej marki. Dzięki takiej większej rozpoznawalności marki porty lotnicze mogą czerpać korzyści na różne sposoby. Taka rozpoznawalność marki przyciąga pasażerów za pośrednictwem strony internetowej linii lotniczych, na której wyświetlana jest reklama portu lotniczego. Pasażerowie przylatujący do portu lotniczego generują przychody z działalności pozalotniczej, ponieważ wydają w porcie lotniczym bardzo dużo pieniędzy na pamiątki, lokalne wyroby, wynajem samochodów, posiłki w restauracjach itp. Tego rodzaju przychody stanowią prawie połowę przychodów portów lotniczych z działalności pozalotniczej.
- (147) Dotyczy to w szczególności AOC, ponieważ kiedy Ryanair uruchomił połączenia lotnicze Altenburg-Londyn, port lotniczy nie prowadził jeszcze regularnego lotniczego ruchu pasażerskiego. Usługi, które mogłyby generować przychody z działalności pozalotniczej, wówczas nie były jeszcze rozwinięte. W związku z tym działalność marketingowa miała szczególnie duże znaczenie dla zwiększenia udziału pasażerów przylatujących w całkowitej liczbie pasażerów, do czego zobowiązał się Ryanair, oraz dla wsparcia uruchomienia działalności pozalotniczej w porcie lotniczym.
- (148) Z perspektywy marketingowej strona internetowa Ryanaira ma szczególnie cenne właściwości: strona internetowa Ryanaira jest jedną z najpopularniejszych stron internetowych związanych z podróżami; marka i strona internetowa Ryanaira mają wysoki poziom rozpoznawalności; przy wskaźniku odrzuceń (ang. *bounce rate*) wynoszącym zaledwie [...] treść pozostaje atrakcyjna; średni czas odwiedzania strony internetowej jest niezwykle długi i strona internetowa jest skierowana konkretnie do potencjalnych klientów danego portu lotniczego. Te właściwości strony internetowej znajdują odzwierciedlenie w opłatach marketingowych wliczonych dla AOC.
- (149) AMS wyjaśnia, że jej opłaty marketingowe zostały ustalone na podstawie ceny rynkowej. AMS nie dokonuje wśród swoich klientów rozróżnienia pomiędzy portami lotniczymi a przedsiębiorstwami, które działają w innych obszarach. Ceny obliczone przez AMS opierają się na obiektywnych kryteriach i są podane na jej stronie internetowej⁽⁵⁹⁾ w sposób przejrzysty. Ceny obliczone przez AMS dla portu lotniczego są zgodne z cennikiem spółki. Dla porównania: jednostronicowa reklama portu lotniczego w gazecie *Daily Telegraph* kosztowałaby około 2 385 000 EUR za 45 dni (46 000 GBP za dzień). Ponadto powierzchnie reklamowe, które AMS oferuje na stronie internetowej Ryanaira, są stałe, podczas gdy powierzchnie reklamowe na wielu innych stronach internetowych zazwyczaj wyświetlają się na zmianę.

⁽⁵⁷⁾ Komisja Europejska: pomoc państwa NN 72/2005 – Niemcy; Podwyższenie kapitału w BayernLB, motywy 27–29.

⁽⁵⁸⁾ Decyzja Komisji z dnia 4 lipca 2007 r. dotycząca postępowania na podstawie art. 82 Traktatu WE (sprawa COMP/38.784 – *Wanadoo España przeciwko Telefónica*), motywy 360 i 363.

⁽⁵⁹⁾ www.airportmarketingservices.com.

- (150) Dwuletni okres świadczenia usług w ramach umowy marketingowej z AMS z 2008 r. przewidywał, że port lotniczy będzie płacił za usługi marketingowe opłatę opierającą się na liczbie wyświetleń strony w 2007 r. Również umowa marketingowa z 2010 r. opierała się na podobnych założeniach dotyczących liczby wyświetleń strony w 2009 r. Dostępne dane historyczne pokazują, że w ostatnich latach liczba wyświetleń strony internetowej Ryanaira znacznie się zwiększyła.
- (151) AMS stwierdza, że nie jest beneficjentem pomocy państwa oraz że spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH przy zawieraniu transakcji z AMS postępowała zgodnie z zasadą prywatnego inwestora.

6.3. UWAGI LUFTHANSY

- (152) Lufthansa zaznacza, że w sprawozdaniach rocznych spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za 2010 i 2011 r. wykazano roczne straty w wysokości, odpowiednio, 567 000 EUR i 437 000 EUR. Oznacza to, że pomimo wsparcia publicznego przedsiębiorstwo cały czas nie przynosi jeszcze zysków. Lufthansa informuje, że udziałowcy wnoszą swoje coroczne wkłady w dwóch różnych formach.
- a) W budżecie powiatu Altenburger Land na rok 2014 ustalono, że spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH – zgodnie z art. 24 swojej umowy spółki – będzie otrzymywała dodatkowe środki w wysokości 228 000 EUR rocznie.
- b) W latach 2009–2011 spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH otrzymała ponadto bezzwrotne dotacje w wysokości 2 406 000 EUR. Jak wynika ze sprawozdań rocznych, dotacje te powinny zapewnić wypłacalność finansową przedsiębiorstwa. Zgodnie z budżetem powiatu Altenburger Land takie dotacje zostaną również przekazane na rok 2014 (350 000 EUR). Dotacje i wkłady udziałowców wyniosły łącznie 409 000 EUR w 2014 r. i 174 000 EUR w 2013 r.
- (153) W odniesieniu do przeprowadzanego badania Lufthansa zaznacza, że infrastruktura, jak ustalono w umowie z Ryanair, niewątpliwie została stworzona wyłącznie z myślą o Ryanairze. Lufthansa wyjaśnia, że prywatny inwestor postąpiłby w taki sposób tylko pod warunkiem że Ryanair zobowiązałby się do obsługi portu lotniczego przez określoną liczbę lat.
- (154) Lufthansa utrzymuje, że w latach 2003–2011 spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH otrzymała pomoc publiczną na ratowanie, ponieważ „opłaty lotniskowe nie wystarczały na pokrycie kosztów operacyjnych. Lufthansa definiuje spółkę jako” przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽⁶⁰⁾, przy czym wytyczne te nie były przestrzegane, ponieważ pomoc nie została zgłoszona. Z tego względu pomoc ta jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (155) W odniesieniu do opłat lotniskowych i wsparcia marketingowego Lufthansa zaznacza, że Ryanair otrzymał znaczącą pomoc w formie preferencyjnych opłat oraz wsparcia marketingowego. Lufthansa twierdzi, że korzyści te są niezgodne z rynkiem wewnętrznym, ponieważ kryteria zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. nie mogły być stosowane z uwagi na to, że nie obowiązują one w sytuacji, gdy udzielana pomoc operacyjna ma charakter trwały i ciągły. Również wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. nie mogły być stosowane, ponieważ odnoszą się one wyłącznie do pomocy na rozpoczęcie działalności skierowanej do przedsiębiorstw lotniczych, która albo została zgłoszona, albo została udzielona po wejściu w życie tych wytycznych. Nawet gdyby wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. miały zastosowanie, kryteria zgodności dotyczące pomocy na rozpoczęcie działalności skierowanej do przedsiębiorstw lotniczych i tak nie byłyby spełnione.

6.4. UWAGI BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN (FEDERALNEGO STOWARZYSZENIA NIEMIECKICH LINII LOTNICZYCH)

- (156) Jeśli chodzi o stosowanie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften („BDF”) nie zgadza się na zastosowanie tych wytycznych do niezgłoszonej pomocy operacyjnej, udzielonej przed opublikowaniem wytycznych, ponieważ jest to sprzeczne z celem polegającym na zapobieganiu zakłóceniom konkurencji oraz na stworzeniu równych warunków konkurencji na rynku wewnętrznym. Zdaniem BDF takie zastosowanie wytycznych do tych przedsiębiorstw, które postępowały zgodnie z wytycznymi obowiązującymi przed dniem 4 kwietnia 2014 r., stanowiłoby korzyść. BDF uważa, że nowe wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. zalegalizowałyby z mocą wsteczną działanie niezgodne z prawem. W związku z tym pomoc udzieloną Ryanairowi na rozpoczęcie działalności oraz pomoc inwestycyjną udzieloną spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH należy uznać na podstawie wówczas obowiązującego prawa właściwego za niezgłoszoną pomoc.

⁽⁶⁰⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

7. UWAGI NIEMIEC DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

7.1. UWAGI NIEMIEC DOTYCZĄCE UWAG PRZEKAZANYCH PRZEZ RYANAIRA

- (157) W odniesieniu do sprawozdania sporządzonego przez firmę doradczą Niemcy stwierdzają, że wspomniano w nim o możliwej obsłudze AOC przez Germanwings. Niemcy potwierdzają jednak, że przewoźnik Germanwings nigdy nie obsługiwał tego portu lotniczego.
- (158) W odniesieniu do uwag Ryanaira Niemcy wyjaśniają, że władze kraju związkowego Turyngia nie brały udziału w negocjacjach pomiędzy portem lotniczym a Ryanairem lub AMS w sprawie zawarcia umów.
- (159) W odniesieniu do umów marketingowych pomiędzy Ryanairem a AOC Niemcy popierają stanowisko Ryanaira, że umowy te były zgodne z zasadą prywatnego inwestora oraz że w związku z tym nie obejmowały pomocy państwa. Niemcy zgadzają się w szczególności z wnioskiem zawartym w ostatnim, przedstawionym przez Ryanaira w dniu 20 grudnia 2013 r. sprawozdaniu firmy doradczej oraz wyjaśniają, że środki wypłacone AMS lub Ryanairowi za usługę wykonaną w ramach standardowej umowy usługowej w warunkach handlowych były odpowiednie.

7.2. UWAGI NIEMIEC DOTYCZĄCE UWAG PRZEKAZANYCH PRZEZ LUFTHANSĘ

- (160) Niemcy twierdzą, że uwagi przekazane przez Lufthansę nie zawierają żadnych nowych informacji dotyczących przeprowadzanych ocen oraz że Komisja przedstawiła już wszystkie informacje właściwe dla tej sprawy.
- (161) Niemcy nie zgadzają się z niektórymi wyjaśnieniami Lufthansy. Zdaniem Niemiec są one błędne.
- a) Według Niemiec port lotniczy AOC nie został zbudowany i uruchomiony wyłącznie z myślą o Ryanairze. W tym kontekście Niemcy odwołują się do swoich uwag oraz do długoterminowego planu inwestycyjnego dla Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
- b) Niemcy ponadto podkreślają, że dostęp do infrastruktury jest otwarty dla wszystkich użytkowników w niedyskryminujący sposób. Od 2001 r. port lotniczy użytkowali regularnie także przewoźnicy Air Berlin i Air Omega.
- c) Wyniki spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uległy poprawie dzięki realizacji umów z Ryanairem. Z tego względu także prywatny inwestor zawarłby takie umowy.
- d) Tego rodzaju decyzje są typowe dla przedsiębiorstw takich jak Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Na przykład w 2008 i 2009 r. zbadano również, czy przedsiębiorstwo prowadzące szkolenia dla pilotów może korzystać z AOC. Umowa ta nie doszła jednak do skutku, ponieważ obowiązujące wówczas wymagania przedsiębiorstwa dotyczące infrastruktury nie mogły zostać spełnione. Inny przykład dotyczy tego, że w grudniu 2010 r. podjęto decyzję o niezawieraniu nowych umów z Ryanairem.
- e) Na podstawie analizy KE-Consult model biznesowy spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH został dostosowany do ogólnego ruchu lotniczego. Przez to zmniejszyła się kwota potrzebnych dotacji publicznych.
- (162) Niemcy ponadto wyjaśniają, że biorąc pod uwagę to, że w grudniu 2013 r. rada nadzorcza spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH podjęła decyzję o przyjęciu prywatnego inwestora, dotacje publiczne można jeszcze bardziej zmniejszyć. Zważywszy na nowe ukierunkowanie działalności portu lotniczego, który nie będzie już obsługiwać lotów czarterowych i tanich połączeń lotniczych, AOC wkrótce przestanie podlegać zakresowi stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (163) Niemcy podnoszą argument, że zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. AOC należy do kategorii D, która zakłada obsługę do 150 000 pasażerów rocznie. W związku z tym port lotniczy jest za mały na konkurowanie z innymi portami lotniczymi, nie wspominając o zakłócaniu konkurencji. W rezultacie wymiana handlowa między państwami członkowskimi nie jest zakłócana. Niemcy odrzucają zarzuty Lufthansy dotyczące udzielenia Ryanairowi domniemanej pomocy. Niemcy odrzucają również zarzut, że Ryanair otrzymał domniemaną pomoc w formie preferencyjnych opłat lotniskowych i wsparcia marketingowego, oraz odwołują się w tym kontekście do swoich wcześniejszych uwag.
- (164) W końcu Niemcy odnoszą się do komunikatu prasowego Komisji z dnia 19 stycznia 2005 r. ⁽⁶¹⁾, w którym potwierdzono, że program pomocy na rzecz budowy i rozwoju regionalnych portów lotniczych w regionach słabych strukturalnie i gospodarczo jest zgodny z rynkiem wewnętrznym.

⁽⁶¹⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR.

8. OCENA

8.1. ISTNIENIE POMOCY

- (165) 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”.
- (166) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1 TFUE, mają charakter łączny. Aby móc ocenić, czy przedmiotowe środki stanowią pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, muszą zostać spełnione wszystkie poniższe warunki. Wsparcie finansowe musi w szczególności:
- a) być przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych,
 - b) sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,
 - c) zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem oraz
 - d) wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (167) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi najpierw stwierdzić, czy spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Przedsiębiorstwo oznacza każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego formy prawnej, struktury własnościowej i sposobu finansowania⁽⁶²⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽⁶³⁾.
- (168) W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk-Halle Trybunał Sprawiedliwości potwierdził, że eksploatacja portu lotniczego w celach komercyjnych oraz budowa infrastruktury lotniskowej stanowią działalność gospodarczą⁽⁶⁴⁾. Gdy tylko operator portu lotniczego zaczyna prowadzić działalność gospodarczą, oferując płatne usługi portu lotniczego, stanowi on przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE niezależnie od swojego statusu prawnego i sposobu finansowania. W rezultacie przepisy dotyczące pomocy państwa można zastosować w odniesieniu do korzyści przyznawanych danemu operatorowi portu lotniczego przez państwo lub w formie środków państwowych⁽⁶⁵⁾.
- (169) W odniesieniu do momentu, w którym budowa i eksploatacja portu lotniczego stają się działalnością gospodarczą, Komisja przypomina o tym, że stopniowe rozwijanie sił rynkowych w sektorze portów lotniczych uniemożliwia określenie dokładnej daty. Sądy europejskie uznają jednak zmiany w charakterze działalności portów lotniczych. W odniesieniu do portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd zaznaczył, że od 2000 r. nie można już wykluczać stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury lotniskowej. W związku z tym od daty wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (12 grudnia 2000 r.) budowę i eksploatację infrastruktury lotniskowej należy traktować jako działalność gospodarczą.
- (170) Zgodnie z oceną, o której mowa w motywach 168 i 169, eksploatacja portu lotniczego jest działalnością gospodarczą. Konkurencja istnieje z jednej strony pomiędzy portami lotniczymi w celu przyciągnięcia przedsiębiorstw lotniczych i odpowiedniego ruchu lotniczego (pasażerskiego i towarowego), a z drugiej strony pomiędzy operatorami portów lotniczych. Operatorzy mogą konkurować ze sobą o uzyskanie zlecenia na obsługę określonego portu lotniczego. Oprócz tego, w szczególności w odniesieniu do tanich linii lotniczych i czarterowych linii lotniczych, mogą konkurować ze sobą o przyciągnięcie tych linii te porty lotnicze, które nie znajdują się w tym samym obszarze ciężenia ani nawet w tym samym państwie członkowskim.

⁽⁶²⁾ Sprawa C-35/96 *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1998, s. I-3851; sprawa C-41/90 *Höfner i Elser*, Rec. 1991, s. I-1979; sprawa C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances przeciwko Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Rec. 1995, s. I-4013; sprawa C-55/96 *Job Centre*, Rec. 1997, s. I-7119.

⁽⁶³⁾ Sprawa 118/85 *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1987, s. 2599; sprawa C-35/96 *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1998, s. I-3851.

⁽⁶⁴⁾ Wyrok w sprawie *Lipsk/Halle*, w szczególności pkt 93–94; potwierdzony wyrokiem z 2012 r. w sprawie C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH przeciwko Komisji*, jeszcze nieopublikowanym w Zb.Orz.; zob. również wyrok w sprawie T-128/89 *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3929, potwierdzony wyrokiem w sprawie C-82/01P *Aéroports de Paris przeciwko Komisji*, Rec. 2002, s. I-9297 oraz wyrokiem w sprawie T-196/04 *Ryanair przeciwko Komisji* (dalej zwanym „wyrokiem w sprawie *Charleroi*”), Zb.Orz. 2008, s. II3-643.

⁽⁶⁵⁾ Sprawy C-159/91 i C-160/91 *Poucet przeciwko AGV i Pistre przeciwko Cancave*, Rec. 1993, s. I-637.

- (171) Komisja stwierdza, że infrastruktura portu lotniczego, o której jest mowa w niniejszej decyzji, ma być eksploatowana przez operatora portu lotniczego, tj. Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH, na zasadach komercyjnych. Z uwagi na to, że operator portu lotniczego pobiera od użytkowników opłaty za korzystanie z tej infrastruktury, można ją wykorzystywać do celów działalności gospodarczej. Wynika z tego, że do celów określonych w art. 107 ust. 1 TFUE podmiot wykorzystujący tę infrastrukturę stanowi przedsiębiorstwo.

Zakres zadań władzy publicznej

- (172) Nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez zarządzającego portem lotniczym ma charakter gospodarczy⁽⁶⁶⁾. Jak zaznaczył Trybunał⁽⁶⁷⁾, działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej, nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Są to działania związane z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją, służbą celną itp. Finansowanie tego rodzaju działań musi być ograniczone wyłącznie do rekompensaty kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystane na rzecz pozostałych działań mających charakter gospodarczy⁽⁶⁸⁾.
- (173) Z tego względu finansowanie działań wchodzących w zakres władzy publicznej lub finansowanie infrastruktury bezpośrednio związanej z tymi działaniami zasadniczo nie stanowi pomocy państwa⁽⁶⁹⁾. Działalności w porcie lotniczym, takiej jak kontrola ruchu lotniczego, policja, służba celna, straż pożarna, realizacja zadań koniecznych w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawną ingerencją, jak również inwestycji w infrastrukturę i sprzęt konieczne do realizacji takich zadań, zasadniczo nie uważa się za działalność o charakterze gospodarczym⁽⁷⁰⁾.
- (174) Finansowanie publiczne działalności o charakterze niegospodarczym ściśle związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej nie może jednak prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji między liniami lotniczymi i operatorami portów lotniczych. Jak wynika z utrwalonego orzecznictwa, zwalnianie przez organy publiczne przedsiębiorstw z kosztów nieodłącznie związanych z ich działalnością gospodarczą uznaje się za korzyść⁽⁷¹⁾. Jeśli zatem dany porządek prawny przewiduje, że normalną praktyką jest ponoszenie przez linie lotnicze lub operatorów portów lotniczych kosztów pewnych usług, podczas gdy niektóre linie lotnicze lub operatorzy portów lotniczych, świadczący te same usługi w imieniu tych samych organów publicznych, nie muszą ponosić takich kosztów, wówczas istnieje możliwość, że ci ostatni odnoszą korzyść, nawet jeśli takie usługi same w sobie uznaje się za działalność o charakterze niegospodarczym. Konieczna jest zatem analiza ram prawnych obowiązujących danego operatora portu lotniczego, aby ocenić, czy przedmiotowe ramy prawne nakładają na operatorów portu lotniczego lub na linie lotnicze obowiązek ponoszenia kosztów prowadzenia niektórych rodzajów działalności, które same w sobie mogą być uznane za działalność o charakterze niegospodarczym, a które są jednak nieodłącznie związane z prowadzeniem działalności o charakterze gospodarczym.
- (175) Niemcy wyjaśniają, że wspomniane w motywie 71 dotacje publiczne przeznaczone na inwestycje infrastrukturalne są powiązane wyłącznie z działalnością niegospodarczą. Niemcy zaliczają inwestycje mające zwiększyć bezpieczeństwo oraz inwestycje mające zapewnić ochronę ludzi i transportu lotniczego do takiej działalności niegospodarczej. Niemcy w szczególności zwracają uwagę na to, że zadania w dziedzinie ochrony i zadania policyjne, ochrona przeciwpożarowa, bezpieczeństwo publiczne i bezpieczeństwo operacyjne, służba meteorologiczna i bezpieczeństwo lotów należą do zadań władzy publicznej.
- (176) Odpowiednie ramy prawne w Niemczech stanowią w szczególności: § 8 niemieckiej ustawy o bezpieczeństwie lotnictwa (*Luftsicherheitsgesetz; LuftSiG*), która reguluje środki bezpieczeństwa stosowane w portach lotniczych, oraz § 27 lit. c) pkt 2 niemieckiej ustawy o ruchu lotniczym (*Luftverkehrsgesetz; LuftVG*), która reguluje środki służące zapewnieniu ochrony operacyjnej oraz kontroli i bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
- (177) Komisja uważa, że środki, o których mowa w § 8 LuftSiG, środki, o których mowa w § 27 lit. c) pkt 2 LuftVG, służbę meteorologiczną i straż pożarną można zasadniczo traktować jako działalność podlegającą zakresowi zadań władzy publicznej.

⁽⁶⁶⁾ Sprawa C-364/92 *SAT Fluggesellschaft przeciwko Eurocontrol*, Rec. 1994, s. I-43.

⁽⁶⁷⁾ Decyzja Komisji nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r.: Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.

⁽⁶⁸⁾ Sprawa C-343/95 *Cali & Figli przeciwko Servizi ecologici porto di Genova*, Rec. 1997, s. I-1547; decyzja Komisji nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r.; decyzja Komisji nr 438/2002 z dnia 16 października 2002 r.: Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.

⁽⁶⁹⁾ Decyzja Komisji nr 309/2002 z dnia 19 marca 2003 r.

⁽⁷⁰⁾ Zob. w szczególności sprawa C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, Rec. 1994, s. I-43, pkt 30 oraz sprawa C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2009, s. I-2207, pkt 71.

⁽⁷¹⁾ Zob. m.in. sprawa C-172/03 *Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck*, Zb.Orz. 2005, s. I-01627, pkt 36, oraz orzecznictwo cytowane w tym wyroku.

- (178) Jeśli jednak chodzi o środki, które mają jedynie związek z bezpieczeństwem eksploatacyjnym, Komisja jest zdania, że zapewnianie bezpiecznych operacji w porcie lotniczym stanowi zwykły element działalności gospodarczej związanej z eksploatacją portu lotniczego⁽⁷²⁾. Z zastrzeżeniem dokonania bardziej szczegółowego przeglądu dotyczącego poszczególnych działań i kosztów Komisja stwierdza, że środki mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji w portach lotniczych nie stanowią działań wchodzących w zakres zadań władzy publicznej. Każde przedsiębiorstwo, które chce obsługiwać port lotniczy, musi zapewnić bezpieczeństwo urządzeń, na przykład pasa startowego i płyt postojowych.
- (179) W odniesieniu do ochrony przeciwpożarowej Komisja zauważa, że zwrot kosztów straży pożarnej wchodzi w zakres kompetencji władz regionalnych i że koszty te pokrywają zwykle właściwe władze regionalne. Zwrot tych kosztów ogranicza się do zakresu koniecznego do pokrycia tych kosztów.
- (180) Jeśli chodzi o kontrolę ruchu lotniczego i o środki mające na celu zabezpieczenie lotów, w § 27 lit. d) LuftVG przewidziano, że w przypadku szeregu określonych portów lotniczych koszty związane ze środkami, o których mowa w § 27 lit. c) LuftVG, pokrywa państwo. Porty lotnicze kwalifikują się do pokrycia kosztów jako „uznane porty lotnicze” zgodnie z § 27 lit. d) LuftVG, jeżeli Federalne Ministerstwo Transportu uznało, że realizacja usług w zakresie kontroli ruchu lotniczego i środków mających na celu zabezpieczenie lotów jest konieczna ze względów bezpieczeństwa i ze względów związanych z polityką transportową⁽⁷³⁾. Niemieckie porty lotnicze, które nie zostały w ten sposób uznane, nie kwalifikują się do pokrycia kosztów zgodnie z § 27 lit. d) LuftVG i w związku z tym muszą z zasady ponosić koszty związane ze środkami określonymi w § 27 lit. c) LuftVG we własnym zakresie. Koszty te są nieodłącznie związane z eksploatacją portów lotniczych. Z uwagi na to, że tylko niektóre porty lotnicze muszą ponosić te koszty we własnym zakresie, te porty, na których nie spoczywa taki obowiązek, mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli można uznać, że kontrola i środki bezpieczeństwa lotniczego mają charakter pozagospodarczy. Komisja przyjmuje do wiadomości, że port lotniczy AOC nie należy do portów lotniczych objętych § 27 lit. d) wspomnianej ustawy, oraz stwierdza, że inwestycji związanych z realizacją usług w zakresie kontroli ruchu lotniczego i środków mających na celu zabezpieczenie lotów nie można uznać za koszty objęte zakresem zadań władzy publicznej.
- (181) Jeżeli chodzi o środki objęte § 8 LuftSiG, wydaje się, że Niemcy uważają, iż wszystkie koszty związane ze środkami, o których mowa w tym paragrafie, mogą ponosić organy publiczne. Komisja zauważa jednak, że zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG zwrot może obejmować wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia działań określonych w § 5 LuftSiG. Wszystkie inne koszty musi pokryć operator portu lotniczego. W związku z powyższym w zakresie, w jakim publiczne finansowanie przyznane spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zwolniło to przedsiębiorstwo z poniesienia kosztów, które musiało ono ponosić zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG, wspomniane finansowanie publiczne nie jest wyłączone z dokładnej kontroli na podstawie unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (182) Biorąc pod uwagę inwestycje infrastrukturalne zrealizowane w latach 2000–2011 i powstałe w związku z nimi koszty operacyjne, Komisja uznaje to, że wydatki bezpośrednio związane z ochroną przeciwpożarową i służbą meteorologiczną uwzględnia się jako wydatki wchodzące w zakres zadań władzy publicznej, o ile zwrot takich kosztów ogranicza się ściśle do zakresu koniecznego do prowadzenia takich działań. W odniesieniu do inwestycji i kosztów operacyjnych mających związek ze środkami podjętymi zgodnie z § 8 LuftSiG Komisja jest zdania, że tylko te koszty, do których zwrotu operator portu lotniczego ma prawo zgodnie z § 8 ust. 3 LuftSiG, można uznać za koszty podlegające zakresowi zadań władzy publicznej.
- (183) W odniesieniu do inwestycji mających związek z realizacją usług w zakresie kontroli ruchu lotniczego i środków mających na celu zabezpieczenie lotów, zgodnie z § 27 lit. c) pkt 2 LuftVG, Komisja – uwzględniając to, że port lotniczy AOC nie należy do portów lotniczych objętych § 27 lit. d) wspomnianej ustawy – stwierdza, że inwestycji i kosztów operacyjnych mających związek z realizacją usług w zakresie kontroli ruchu lotniczego i środków mających na celu zabezpieczenie lotów nie można uznać za koszty podlegające zakresowi zadań władzy publicznej. W związku z tym inwestycje i koszty operacyjne mające związek z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacyjnego portu lotniczego nie stanowią kosztów podlegających zakresowi zadań władzy publicznej. Oznacza to w szczególności, że inwestycji w modernizację i wydłużenie pasa startowego oraz montażu świateł nawigacyjnych itd. nie można zakwalifikować jako wchodzących w zakres zadań władzy publicznej.

⁽⁷²⁾ Decyzja Komisji z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.35847 (2012/N) – Republika Czeska – Port lotniczy Ostrawa, motyw 16, dotychczas nieopublikowana w Dz.U.

⁽⁷³⁾ § 27 lit. d) pkt 1 niemieckiej ustawy o ruchu lotniczym: „Usługi w zakresie kontroli ruchu lotniczego i wymagane w tym celu urządzenia techniczne są dostępne w portach lotniczych, w przypadku których Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast uznało konieczność ze względów bezpieczeństwa i ze względów związanych z polityką transportową”.

- (184) W każdym razie niezależnie od klasyfikacji prawnej tych kosztów jako wchodzących lub niewchodzących w zakres zadań władzy publicznej, wykazano, że koszty te musi ponosić operator portu lotniczego zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi. W związku z tym gdyby państwo miało pokrywać te koszty, operator portu lotniczego byłby zwolniony z kosztów, które w normalnych okolicznościach musiałby ponieść.
- (185) Komisja jest zatem zdania, że środki publiczne przyznane spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na sfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych oraz na pokrycie strat operacyjnych odciążają ją z ponoszenia kosztów związanych z prowadzeniem swojej działalności gospodarczej. Nie dotyczy to kosztów realizacji zadań władzy publicznej, o których mowa w motywach 182 i 183. W związku z tym ujawnionej w tabeli 7 pomocy finansowej kraju związkowego Turyngia, służącej pokryciu kosztów kontroli ruchu lotniczego i realizacji usług kontroli portu lotniczego, nie można – wbrew opinii władz niemieckich – określić jako działalność objęta zakresem zadań władzy publicznej. Tak samo część inwestycji infrastrukturalnych wymienionych w tabeli 3 – wbrew opinii władz niemieckich – nie podlega zakresowi zadań władzy publicznej. Dotyczy to w szczególności modernizacji i wydłużenia pasa startowego.

8.1.1. Środek 1: Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w latach 2000–2011

Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (186) Pomoc państwa występuje zawsze wtedy, gdy państwo przyznaje z zasobów państwowych korzyść samo albo za pośrednictwem organu działającego na podstawie przekazanych przez państwo uprawnień⁽⁷⁴⁾. W odniesieniu do środków organów lokalnych stosuje się art. 107 TFUE⁽⁷⁵⁾.
- (187) W przedmiotowej sprawie dotacje przekazane na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH służą sfinansowaniu inwestycji infrastrukturalnych z budżetu instytucji publicznych, tzn. udziałowców publicznych⁽⁷⁶⁾, kraju związkowego Turyngia lub innych instytucji publicznych oraz organów regionalnych i lokalnych. W związku z tym dotacje te obejmują zasoby państwowe i powinny zostać przypisane państwu.

Korzyść gospodarcza

- (188) W celu oceny tego, czy przedsiębiorstwo otrzymało korzyść gospodarczą w wyniku przyznania środków finansowych na preferencyjnych warunkach, Komisja stosuje kryterium „prywatnego inwestora”. Zgodnie z tą zasadą środki finansowe, które państwo daje do dyspozycji przedsiębiorstwa w sposób pośredni lub bezpośredni w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym, nie mogą zostać uznane za pomoc państwa⁽⁷⁷⁾.
- (189) W przedmiotowej sprawie Komisja musi ocenić, czy warunki przyznania spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dotacji publicznych przyczyniły się do osiągnięcia przez nią korzyści gospodarczej, której w normalnych warunkach rynkowych spółka ta nie otrzymałaby.
- (190) Dotacje publiczne w ramach przedmiotowego środka zostały przyznane spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „nieodpłatnie”, tj. bez odsetek lub obowiązku zwrotu⁽⁷⁸⁾. W rezultacie dotacje przekazane przez organy niemieckie na sfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych zwolniły przedsiębiorstwo z konieczności pełnego sfinansowania infrastruktury albo z kredytów bankowych, albo z kapitału własnego. Z tego względu dotacje te przyniosły portowi lotniczemu korzyść gospodarczą.

Selektywność

- (191) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, aby środek mógł zostać uznany za pomoc państwa, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów.” Komisja zwraca uwagę na to, że dotacje na inwestycje infrastrukturalne zostały wypłacone tylko spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. W związku z tym dotacje te stanowią selektywne środki w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽⁷⁴⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* (dalej: „*Stardust Marine*”), Rec. 2002, s. I-4397.

⁽⁷⁵⁾ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, dotychczas nieopublikowany w Zb. Orz., pkt 108.

⁽⁷⁶⁾ Zob. przypis 10.

⁽⁷⁷⁾ Komunikat Komisji do państw członkowskich dotyczący stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 5 dyrektywy Komisji 80/723/EWG w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych z sektora wytwórczego (Dz.U. C 307 z 13.11.1993, s. 3), pkt 11. Komunikat ten dotyczy przemysłu przetwórczego, lecz stosuje się go również do innych sektorów. Zob. również sprawa T-16/96 *Cityflyer*, Rec. 1998, s. II-757, pkt 51.

⁽⁷⁸⁾ Zwroty nastąpiły tylko w określonych przypadkach, gdy dotacja publiczna przeznaczona na konkretną inwestycję nie została w pełni wykorzystana.

Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (192) W przypadku gdy pomoc przyznana państwu członkowskiemu wzmacnia pozycję jednego przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy przyjąć, że przyznana pomoc zaszkodziła tym innym przedsiębiorstwom. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ⁽⁷⁹⁾, do tego, aby środek zakłócał konkurencję, wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (193) Jak już określono, eksploatacja portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą i porty lotnicze konkurują ze sobą w zakresie pozyskiwania pasażerów i przyciągania przedsiębiorstw lotniczych. Spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynku otwartym na konkurencję. Uzyskana korzyść gospodarcza wzmacnia jej pozycję w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na europejskim rynku usług portu lotniczego.
- (194) W związku z tym publiczne środki finansowe, które stanowią przedmiot kontroli, zakłócają konkurencję lub grożą jej zakłóceniem. Oprócz tego wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Wniosek

- (195) Na podstawie powyższych przesłanek Komisja stwierdza, że przyznane po dniu 12 grudnia 2000 r. przez niemieckie władze regionalne i lokalne dotacje na rzecz inwestycji infrastrukturalnych AOC stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.1.2. Środek 2: Pokrycie strat operacyjnych poniesionych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w latach 2000–2011

Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (196) Pomoc państwa występuje zawsze wtedy, gdy państwo przyznaje z zasobów państwowych korzyść samo albo za pośrednictwem organu działającego na podstawie przekazanych przez państwo uprawnień ⁽⁸⁰⁾. W odniesieniu do środków organów lokalnych stosuje się art. 107 TFUE ⁽⁸¹⁾.
- (197) W przedmiotowej sprawie dotacje przekazane na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH służą pokryciu strat operacyjnych z budżetu instytucji publicznych, tzn. udziałowców publicznych ⁽⁸²⁾, kraju związkowego Turyngia lub innych instytucji publicznych oraz organów regionalnych i lokalnych. W związku z tym dotacje te obejmują zasoby państwowe i powinny zostać przypisane państwu.

Korzyść gospodarcza

- (198) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oznacza korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa ⁽⁸³⁾. Zasadnicze znaczenie ma tylko wpływ przedmiotowego środka na przedsiębiorstwo, z wyłączeniem przyczyny lub celu interwencji państwa ⁽⁸⁴⁾. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa.
- (199) Komisja przypomina ponadto, że „kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa” ⁽⁸⁵⁾. Aby w omawianym przypadku móc stwierdzić, czy finansowanie publiczne spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH przynosi jej korzyść, której w normalnych warunkach rynkowych spółka ta nie uzyskałaby, Komisja musi porównać postępowanie organów publicznych dokonujących wkładu kapitałowego z postępowaniem inwestora prywatnego, który kieruje się długoterminową perspektywą zysku ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁷⁹⁾ Sprawa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji*, Rec. 1998, s. II-717.

⁽⁸⁰⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* (dalej: „*Stardust Marine*”), Rec. 2002, s. I-4397.

⁽⁸¹⁾ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, dotychczas nieopublikowany w Zb. Orz., pkt 108.

⁽⁸²⁾ Zob. przypis 10.

⁽⁸³⁾ Sprawa C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i in. przeciwko La Poste i in.*, Rec. 1996, s. I-3547, pkt 60 i sprawa C-342/96 *Królestwo Hiszpanii przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, Rec. 1999, s. I-2459, pkt 41.

⁽⁸⁴⁾ Sprawa 173/73 *Republika Włoch przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, Rec. 1974, s. 709, pkt 13.

⁽⁸⁵⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* („*Stardust Marine*”), Rec. 2002, s. I-4397, pkt 69.

⁽⁸⁶⁾ Sprawa C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji* („*Alfa Romeo*”), Rec. 1991, s. I-1603, pkt 23; sprawa T-296/97 *Alitalia przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-03871, pkt 84.

- (200) Niemcy twierdzą, że należy ocenić oddziaływanie przedmiotowych dotacji publicznych z uwzględnieniem wszystkich korzyści gospodarczych przyznanych danemu regionowi oraz że główny udziałowiec spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, a mianowicie powiat Altenburger Land, postępował jak inwestor prywatny działający w normalnych warunkach rynkowych. Niemcy uważają, że w przypadku uwzględnienia korzyści przyznanych regionowi korzyści dla powiatu Altenburger Land byłyby wyższe od wypłaconych dotacji. Niemcy uznają nawet, że wkłady udziałowców można by określić jako „bezzwrotne dotacje”⁽⁸⁷⁾ przekazane portowi lotniczemu. W ocenie przeprowadzanej zgodnie z zasadą inwestora prywatnego nie można jednak uwzględnić możliwych korzyści dla regionu. W ocenie należy pominąć pozytywne skutki dla gospodarki regionu, w którym położony jest port lotniczy, zgodnie z wyjaśnieniem Trybunału, że właściwym pytaniem w kontekście stosowania testu prywatnego inwestora jest to, czy „w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względów sektorowych, zdecydowałby się subskrybować przedmiotowy kapitał”⁽⁸⁸⁾.
- (201) W przedmiotowej sprawie pomocy środki publiczne zostały przekazane spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „nieodpłatnie”, tj. bez odsetek lub obowiązku zwrotu. Organy publiczne przekazały operatorowi portu lotniczego środki, nie żądając od niego żadnego świadczenia wzajemnego, i w związku z tym uwolniły go od konieczności sfinansowania infrastruktury z kredytów bankowych albo z kapitału własnego.
- (202) Coroczne wkłady udziałowców zostały przeznaczone na pokrycie rocznych strat spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Coroczne wkłady udziałowców służyły zatem pokryciu części normalnych wydatków operacyjnych portu lotniczego i w związku z tym zwolniły go z obciążenia gospodarczego, które w normalnych warunkach musiałby ponieść. Niemcy nie wyjaśniły, dlaczego prywatny inwestor zasilałby dalszym kapitałem przedsiębiorstwo ciągle ponoszące straty.
- (203) W świetle powyższych ustaleń Komisja jest zdania, że prywatny inwestor nie zdecydowałby się na rokroczne pokrywanie coraz większych strat spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. W związku z tym dotacje przekazane przez niemieckie władze regionalne i instytucje publiczne na pokrycie strat uwolniły spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH z obciążenia poprzez pokrycie wszelkich poniesionych przez nią strat operacyjnych oraz przyniosły jej korzyść gospodarczą, której sama nie uzyskaby w normalnych warunkach rynkowych.

Selektywność

- (204) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, aby środek mógł zostać uznany za pomoc państwa, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów.” Komisja zwraca uwagę na to, że dotacje na pokrycie strat operacyjnych zostały wypłacone tylko spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. W związku z tym dotacje te stanowią selektywne środki w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (205) W przypadku gdy pomoc przyznana państwu członkowskiemu wzmacnia pozycję jednego przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy przyjąć, że przyznana pomoc zaszkodziła tym innym przedsiębiorstwom. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁸⁹⁾, do tego, aby środek zakłócał konkurencję, wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (206) Jak już określono, eksploatacja portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą i porty lotnicze konkurują ze sobą w zakresie pozyskiwania pasażerów i przyciągania przedsiębiorstw lotniczych. Z tego względu spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynku otwartym na konkurencję. Uzyskana korzyść gospodarcza wzmacnia jej pozycję w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na europejskim rynku usług portu lotniczego.
- (207) W związku z tym publiczne środki finansowe, które stanowią przedmiot kontroli, zakłócają konkurencję lub grożą jej zakłóceniem. Oprócz tego wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Wniosek

- (208) Na podstawie przedstawionych przesłanek Komisja stwierdza, że dotacje przekazane przez niemieckie władze regionalne i instytucje publiczne po dniu 12 grudnia 2000 r. na pokrycie strat poniesionych przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽⁸⁷⁾ „Bezzwrotne dotacje” – zob. komunikat władz niemieckich z 30.3.2012 r.

⁽⁸⁸⁾ Sprawa C-40/85 *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1986, s. I-2321.

⁽⁸⁹⁾ Sprawa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji*, Rec. 1998, s. II-717.

8.1.3. Środek 3: Opłaty lotniskowe i płatności na rzecz Ryanaira w ramach umów o świadczenie usług portu lotniczego oraz umów marketingowych

- (209) Komisja nie uwzględni w badaniu ostatniej umowy marketingowej zawartej w dniu 21 września 2010 r. z przedsiębiorstwem AMS, ponieważ jej finansowanie zapewniły prywatne przedsiębiorstwa regionalne, które zobowiązały się do utrzymania działalności Ryanaira w porcie lotniczym ⁽⁹⁰⁾.

Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (210) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE przepisy dotyczące pomocy państwa obowiązują tylko wtedy, gdy odbiorca jest „przedsiębiorstwem”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zdefiniował przedsiębiorstwo jako każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego formy prawnej, struktury własnościowej i sposobu finansowania ⁽⁹¹⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku ⁽⁹²⁾.
- (211) Ryanair oferuje na rynku usługi komunikacji lotniczej polegające na przewozie pasażerów. Ryanair jednoznacznie prowadzi działalność gospodarczą.
- (212) AMS jest w całości spółką zależną przedsiębiorstwa Ryanair. Można zatem przyjąć, że Ryanair w decydujący sposób wpływał na postępowanie AMS. Ponadto umowy marketingowe z 2008 i 2010 r. zostały podpisane w imieniu AMS przez Eddiego Wilsona, który obejmował wówczas stanowisko dyrektora zarówno w AMS, jak i w Ryanairze ⁽⁹³⁾. W preambule przedmiotowych umów marketingowych jest określone, że „AMS ma wyłączną licencję na oferowanie usług marketingowych na stronie internetowej www.ryanair.com, tj. stronie internetowej irlandzkich tanich linii lotniczych Ryanair”. W związku z tym do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa AMS i Ryanaira traktuje się w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE jako jedno przedsiębiorstwo.

Zasoby państwowe

- (213) Pomoc państwa występuje zawsze wtedy, gdy państwo przyznaje z zasobów państwowych korzyść samo albo za pośrednictwem organu działającego na podstawie przekazanych przez państwo uprawnień ⁽⁹⁴⁾. W odniesieniu do środków organów lokalnych stosuje się art. 107 TFUE ⁽⁹⁵⁾.
- (214) W przedmiotowej sprawie państwo we wszystkich ważnych momentach sprawowało pośrednią i bezpośrednią kontrolę nad środkami, których dotyczy przedmiotowa sprawa. Od momentu nawiązania przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH stosunków handlowych z Ryanairem państwo jest w posiadaniu większości udziałowców publicznych. Obecnie państwo jest w posiadaniu wszystkich udziałowców publicznych: wszyscy udziałowcy są albo organami publicznymi, albo w całości są własnością publiczną, a sama spółka posiada 32 % ich udziałów.
- (215) W związku z tym Komisja jest zdania, że wszystkie zasoby spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH należy uznać za zasoby państwowe.

Możliwość przypisania państwu

- (216) Trybunał Sprawiedliwości rozstrzygnął, że jeśli nawet państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na dokonywane przez nie czynności, to nie można automatycznie zakładać rzeczywistego sprawowania tej kontroli w konkretnym przypadku. Przedsiębiorstwo publiczne może działać z większą lub mniejszą niezależnością, zgodnie z pozostawionym mu przez państwo stopniem autonomii. Sam więc fakt, że przedsiębiorstwo publiczne jest kontrolowane przez państwo, nie jest w związku z tym wystarczający do przypisania państwu środków stosowanych przez to przedsiębiorstwo, takich jak umowa zawarta w dniu 3 marca 2003 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem i zawarte na jej podstawie umowy marketingowe ⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁰⁾ Zob. motyw 105.

⁽⁹¹⁾ Zob. Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4), część 2.1 oraz powiązane orzecznictwo, w szczególności sprawy połączone od C-180/98 do C-184/98 *Pavlov i in.*, Rec. 2000, s. I-6451.

⁽⁹²⁾ Sprawa 118/85 *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1987, s. 2599, pkt 7; sprawa C-35/96 *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1998, s. I-3851, pkt 36; *Pavlov i in.*, pkt 75.

⁽⁹³⁾ Zob. <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, dostęp w dniu 23 czerwca 2014 r.

⁽⁹⁴⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji* (dalej: „*Stardust Marine*”), Rec. 2002, s. I-4397.

⁽⁹⁵⁾ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, dotychczas nieopublikowany w Zb. Orz., pkt 108.

⁽⁹⁶⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, pkt 52 i 57.

- (217) Trybunał Sprawiedliwości jest zdania, że na możliwość przypisania zasobów państwu mogą wskazywać następujące elementy ⁽⁹⁷⁾:
- a) to, że przedmiotowe przedsiębiorstwo nie mogło podjąć kwestionowanej decyzji bez wzięcia pod uwagę wymogów organów publicznych;
 - b) to, że przedsiębiorstwo musiało brać pod uwagę dyrektywy wydane przez organy rządowe;
 - c) zintegrowanie przedsiębiorstwa publicznego ze strukturami administracji publicznej;
 - d) charakter działalności przedsiębiorstwa publicznego i prowadzenie tej działalności na rynku w warunkach normalnej konkurencji z podmiotami prywatnymi;
 - e) status prawny przedsiębiorstwa;
 - f) stopień, w jakim organy publiczne nadzorują zarządzanie przedsiębiorstwem;
 - g) dowolny inny element wskazujący w danym przypadku na zaangażowanie organów publicznych w przyjęcie środka lub na znikome prawdopodobieństwo braku takiego zaangażowania, biorąc pod uwagę zakres tego środka, jego treść lub określające go warunki.
- (218) Niemcy podnoszą argument, że w momencie zawierania umów z Ryanaiem lub AMS Ministerstwo Budownictwa i Komunikacji Turyngii nie miało prawa do wywierania wpływu. Zdaniem Niemiec odnośnie ministerstwo i rząd Turyngii brały udział tylko w procesie podejmowania decyzji w sprawie inwestycji infrastrukturalnych w porcie lotniczym. Niemcy odrzucają argumentację Komisji w odniesieniu do funkcji nadzorczej Ministerstwa Budownictwa i Komunikacji Turyngii oraz tym samym domniemaną możliwość przypisania przedmiotowego środka państwu.
- (219) Niemcy odrzucają również argumentację Komisji, zgodnie z którą ustalenie opłat lotniskowych przed ich wejściem w życie zgodnie z niemiecką ustawą o ruchu lotniczym, tzn. § 43 a LuftVZO, musi zostać zatwierdzone przez organ nadzorujący. Niemcy uważają, że spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mogła ustalić opłaty lotniskowe także bez zatwierdzenia ich przez organ nadzorujący, ponieważ organ nadzorujący musi jedynie sprawdzić, czy opłaty te nie przekraczają określonej wysokości.
- (220) W sierpniu 2010 r. Izba Handlowa w Gerze, która jest instytucją publiczną, rozpoczęła kampanię na rzecz kontynuacji realizacji koncepcji obsługi tanich połączeń lotniczych w porcie lotniczym AOC i wezwała rząd Turyngii do niezwłocznego podjęcia negocjacji z Ryanaiem w sprawie miejsc docelowych i środków marketingowych ⁽⁹⁸⁾. Zdaniem Niemiec argument ten wyjaśnia przeprowadzenie badania zgodnie z zasadą prywatnego inwestora, która uzasadnia zachowanie i wsparcie tras Ryanaira z perspektywy gospodarczej.
- (221) Komisja jest jednak zdania, że odpowiednie ministerstwa Turyngii uczestniczyły w zawieraniu umów z Ryanaiem. Wydaje się, że zanim spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zawarła umowę o świadczenie usług portu lotniczego z Ryanaiem, kraj związkowy Turyngia brał udział w negocjacjach. Z artykułu prasowego wynika, że negocjacje przedłużyły się, ponieważ ministerstwa Turyngii próbowały zablokować transakcje ⁽⁹⁹⁾. Jednocześnie minister gospodarki Turyngii Franz Schuster twierdził, że Turyngia jest w stanie zatwierdzić wymagane środki. Cytuje się jego wypowiedź, że jeśli Ryanair potrzebuje dłuższego pasa startowego, to zostanie

⁽⁹⁷⁾ Tamże.

⁽⁹⁸⁾ <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, gazeta Osterländer Volkszeitung z 24. „Dlatego wezwał on rządu kraju związkowego do niezwłocznego podjęcia negocjacji z Ryanaiem w sprawie stworzenia od trzech do pięciu połączeń lotniczych i jednocześnie w sprawie reklamowania działalności turystycznej w krajach docelowych”.

⁽⁹⁹⁾ *Dresdner Neue Nachrichten* z dnia 5.3.2003 r.: „Regionalny port lotniczy Altenburg-Nobitz w ostatnich latach został zmodernizowany przy użyciu środków finansowych w wysokości wielu milionów euro i wciąż starał się o możliwość obsługi tanich lotów. Negocjacje z Ryanaiem trwały wiele miesięcy. Ostatnią przeszkodą okazał się opór ministerstw erfurckich, które próbowały zablokować zaoferowanie takiej działalności.”

on wydłużony. W artykule prasowym wyjaśniono również, że wraz z rozpoczęciem przez Ryanaira działalności w porcie lotniczym AOC może zmniejszyć się liczba podróży na lotniskach w Dreźnie i Lipsk-Halle ⁽¹⁰⁰⁾.

- (222) Ministerstwo Budownictwa i Transportu Turyngii jest organem nadzorującym spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Ponadto zgodnie z niemiecką ustawą o ruchu lotniczym, tzn. § 43 LuftVZO, ustalenie opłat lotniskowych przed ich wejściem w życie musi zostać zatwierdzone przez organ nadzorujący. Z tego względu w taryfie opłat AOC z dnia 18 września 2006 r. przewidziany jest podpis przedstawiciela Ministerstwa Budownictwa i Transportu.
- (223) Udział ministerstw na szczeblu politycznym można również wywnioskować z debaty, która odbyła się w Landtagu Turyngii. Zgodnie ze szczegółowym protokołem podczas debaty omówiono nie tylko kwestie specjalistyczne, lecz także ogólną gospodarczą rentowność portu lotniczego ⁽¹⁰¹⁾.
- (224) Umowy marketingowe z Ryanairem zostały ponadto wyjaśnione na poziomie rady powiatu. W artykule prasowym poinformowano, że rada powiatu zatwierdziła płatność w wysokości 670 000 EUR na rzecz środków marketingowych w odniesieniu do otwarcia nowego połączenia lotniczego przez Ryanaira ⁽¹⁰²⁾. Zacytowano wypowiedź rady kraju związkowego, że bez wypłaty środków marketingowych połączenia lotnicze zostałyby zawieszane.
- (225) Komisja zauważa również, że udział Izby Handlowej w Gerze – publicznoprawnego organu samorządowego – w zawieraniu umów z Ryanairem potwierdza wywieranie publicznego wpływu na proces decyzyjny dotyczący tych umów.
- (226) Uwzględniając funkcję nadzorczą Ministerstwa Budownictwa i Transportu Turyngii, udział ministerstw na szczeblu politycznym, różne debaty w Landtagu Turyngii oraz udział instytucji publicznych, wydaje się, że organy publiczne były w stanie kontrolować działania spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Wydaje się również, że uczestniczyły one w podejmowaniu ważnych decyzji dotyczących gospodarczego wykorzystania portu lotniczego. Zwłaszcza wtedy, gdy port lotniczy borykał się z problemami, organy publiczne dyskutowały na temat jego przyszłości. Na szczeblu politycznym odbywały się w Turyngii kontrowersyjne debaty. Zmiana rządu kraju związkowego w 2010 r. przyczyniła się do podjęcia decyzji o adaptacji portu lotniczego oraz o zawieszeniu tanich połączeń lotniczych ⁽¹⁰³⁾.
- (227) W związku z tym Komisja uważa, że decyzję o realizacji umowy z dnia 3 marca 2003 r. i umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r., które zostały zawarte pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem, oraz umów marketingowych zawartych później pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Airport Marketing Services należy przypisać organom publicznym.

⁽¹⁰⁰⁾ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: „Turyngia chce zachęcić irlandzkie tanie linie lotnicze Ryanair milionowymi inwestycjami do obsługi portu lotniczego Altenburg-Nobitz. Zgodnie z wypowiedziami umieszczonymi w »Leipziger Volkszeitung« do dyspozycji jest około 28 milionów euro pochodzących ze specjalnego programu rozwoju infrastruktury. Minister gospodarki Turyngii Franz Schuster powiedział, że Ministerstwo Gospodarki jest dostatecznie elastyczne, aby zatwierdzić konieczne środki już w tym roku. Jeśli Ryanair będzie potrzebować na przykład dłuższego pasa startowego, zostanie on odpowiednio wydłużony. Gdyby Ryanair zdecydował się na obsługę portu lotniczego Altenburg-Nobitz, wówczas lotniskom w Dreźnie i Lipsku/Halle groziłby dalszy odpływ pasażerów. Z geograficznego punktu widzenia byłoby lotnisko wojskowe znajduje się w samym centrum. Lotnisko w Dreźnie do tej pory odnotowało w tym roku stratę wynoszącą około 15 procent, natomiast lotnisko w Lipsku/Halle około 12 procent”.

⁽¹⁰¹⁾ Landtag Turyngii, 4. kadencja, protokół posiedzenia plenarnego 4/11, 28 stycznia 2005 r., 11. posiedzenie, piątek, 28 stycznia 2005 r., Perspektywy portu lotniczego Altenburg-Nobitz, s. 1097.

⁽¹⁰²⁾ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: „Wcześniej rada powiatu podjęła decyzję o przekazaniu irlandzkim tanim liniom lotniczym Ryanair dotacji marketingowych w wysokości 670 000 euro na otwarcie dodatkowego połączenia lotniczego. »Gdyby taka decyzja nie została podjęta, regularne przewozy lotnicze faktycznie byłyby zagrożone i port lotniczy siłą rzeczy straciłby swoje znaczenie«, Landrat i przewodniczący rady nadzorczej spółki operacyjnej Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH uzasadnia zastrzyk finansowy. Oprócz dotychczasowych lotów z i do portu lotniczego w Stansted (Londyn), Edynburgu (Szkocja) i Gironie (Barcelona) od marca 2010 r. ma być obsługiwane dwa razy w tygodniu połączenie do Alicante”.

⁽¹⁰³⁾ Zob. motyw 32 lit. d).

Korzyść gospodarcza

- (228) Aby stwierdzić, czy Ryanair lub AMS uzyskało korzyść wynikającą z realizacji umów o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych, Komisja musi zbadać, czy port lotniczy działający w normalnych warunkach rynkowych i mający długoterminowe perspektywy zysku w podobnych okolicznościach zawarłby takie same albo podobne umowy handlowe co spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Istnienie korzyści można zwykle wykluczyć w sytuacji, gdy a) cena pobierana za usługi portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej lub gdy b) na podstawie przeprowadzonej *ex ante* analizy można stwierdzić, że umowy zawarte z przedsiębiorstwem lotniczym stopniowo przyczyniają się do rentowności portu lotniczego i że są one częścią długoterminowej ogólnej strategii na rzecz rentowności.
- (229) Zgodnie z wyrokiem w sprawie *Charleroi* ⁽¹⁰⁴⁾ Komisja musi uwzględnić w ocenie przedmiotowych środków wszystkie istotne właściwości tych środków oraz ich kontekst. Innymi słowy: Komisja musi zbadać oczekiwany wpływ umów na AOC z uwzględnieniem wszystkich istotnych właściwości przedmiotowych środków.
- (230) W wyroku w sprawie *Stardust Marine* Trybunał orzekł, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej” ⁽¹⁰⁵⁾.
- (231) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi odnieść się do czasu, gdy zostały zawarte umowy pomiędzy AOC a Ryanairem lub AMS, czyli do roku 2003, jeśli chodzi o umowę o świadczenie usług portu lotniczego i pierwszą umowę marketingową, do roku 2008, jeśli chodzi o drugą umowę marketingową, i do roku 2010, jeśli chodzi o trzecią umowę. Ponadto Komisja musi uwzględnić w swojej ocenie informacje i założenia, którymi dysponował port lotniczy w momencie podpisania odnośnych umów.

Analiza ceny rynkowej

- (232) Komisja musi stwierdzić, czy warunki cenowe stosowane przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wobec Ryanaira lub AMS odpowiadają cenie rynkowej. W tym względzie Niemcy argumentują, że umowa o świadczenie usług portu lotniczego, zawarta w dniu 3 marca 2003 r. pomiędzy AOC a Ryanairem, jest zgodna z rynkiem oraz że opłaty lotniskowe obowiązujące wobec Ryanaira odpowiadają opłatom określonym we wspomnianej w sekcji 3.4.1 taryfie opłat lotniskowych. Taryfy opłat obowiązują w odniesieniu do wszystkich linii lotniczych, które potencjalnie obsługują loty do lub z danego portu lotniczego. Zdaniem Niemiec to, że w latach 2003–2011 Ryanair był jedynym przedsiębiorstwem prowadzącym działalność w porcie lotniczym Altenburg-Nobitz, jest nieistotne.
- (233) Niemcy uważają, że umowy o świadczenie usług marketingowych, które zostały zawarte z Ryanairem i AMS, należy rozpatrywać oddzielnie. Komisja zwraca jednak uwagę na to, że AMS jest w 100 % spółką-córką Ryanaira. Z tego powodu Komisja jest zdania, że oba rodzaje umów z Ryanairem i AMS należy rozpatrywać razem. Po drugie, jeżeli chodzi o możliwe oddzielne rozpatrywanie umowy z Ryanairem o świadczenie usług portu lotniczego i umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r., w samej umowie marketingowej zaznaczono, że aby obliczyć opłatę netto należną od Ryanaira, należy odliczyć opłatę uzależnioną od wyniku. W samej umowie optuje się wynikiem netto, który z jednej strony obejmuje opłaty należne od Ryanaira za usługi portu lotniczego, a z drugiej strony – opłaty marketingowe należne od portu lotniczego.
- (234) Aby ustalić, czy dana spółka zapłaciła cenę rynkową, Komisja musi uwzględnić łączną cenę zapłaconą przez przedsiębiorstwo lotnicze. W latach 2003–2011, kiedy to obsługiwał AOC, Ryanair faktycznie płacił opłaty lotniskowe na rzecz Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH i otrzymywał od portu lotniczego zapłatę za usługi marketingowe. Jak wspomniano w motywie 49, AOC – według władz niemieckich – pobiera od Ryanaira stałą opłatę za lądowanie w wysokości [...] * za statek powietrzny oraz opłatę pasażerską w wysokości [...] * za pasażera. Z ustaleń wynika, że nie jest pobierana specjalna opłata związana z odprawą, ponieważ opłaty płacone przez Ryanaira już uwzględniają odprawę ⁽¹⁰⁶⁾. Opłaty te są jednak pomniejszone o opłatę marketingową „uzależnioną od wyniku”, w związku z czym Ryanair ostatecznie płaci na rzecz portu lotniczego tylko stałą opłatę w wysokości [...] * ⁽¹⁰⁷⁾ za każdego odlatującego pasażera. W rezultacie Ryanair jest uprawniony do niższych opłat urzędowych, określonych w taryfie opłat AOC i opisanych w sekcji 3.4.1.

⁽¹⁰⁴⁾ Sprawa T-196/04 *Ryanair przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, pkt 59 („wyrok w sprawie *Charleroi*”).

⁽¹⁰⁵⁾ Sprawa C-482/99 *Francja przeciwko Komisji*, Rec. 2002, s. I-04397, pkt 71 („wyrok w sprawie *Stardust Marine*”).

⁽¹⁰⁶⁾ Zob. motyw 52.

⁽¹⁰⁷⁾ W odniesieniu do pierwszych pięciu lat oraz poniżej czterech rotacji – zob. tabela 12.

- (235) Aby móc ustalić, czy cena pobierana przez port lotniczy od przedsiębiorstwa lotniczego odpowiada cenie rynkowej, należy określić odpowiednią wielkość referencyjną. Komisja ma jednak poważne wątpliwości co do tego, czy w omawianym przypadku można określić odpowiednią wielkość referencyjną w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej usług świadczonych przez Ryanaira lub AMS na podstawie metody porównawczej. W każdym razie Komisja jest zdania, że za podstawę metody porównawczej musi służyć porównanie opłat lotniskowych – po odliczeniu ceny usług zrealizowanych na rzecz danego przedsiębiorstwa lotniczego (na przykład wsparcia marketingowego, rabatów lub innych zachęt) – oraz że taka metoda musi opierać się na dostatecznej liczbie odpowiednich porównywanych portów lotniczych, zarządzanych przez operatorów prywatnych. W odniesieniu do trudności związanych z określeniem porównywanych portów lotniczych w omawianym przypadku Komisja uważa, że przeprowadzona *ex ante* analiza rentowności przyrostowej jest najważniejszym kryterium oceny umów zawartych pomiędzy AOC a Ryanairem lub AMS.

Analiza ex ante służąca potwierdzeniu rentowności portu lotniczego

- (236) Komisja jest zdania, że porozumienia zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a portem lotniczym można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora, jeżeli powodują stopniowe zwiększanie – z perspektywy *ex ante* – rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w momencie zawierania porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym (na przykład pojedynczej umowy lub ogólnej taryfy opłat lotniskowych) jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia w okresie jego obowiązywania, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku⁽¹⁰⁸⁾, na podstawie solidnych perspektyw średnioterminowych⁽¹⁰⁹⁾.
- (237) W związku z tym Komisja uwzględni wszystkie oczekiwane koszty stopniowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym⁽¹¹⁰⁾. Koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami poniesione w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Przykładowo, jeżeli port lotniczy musi dokonać rozbudowy lub wybudować nowy terminal bądź inne obiekty głównie po to, aby sprostać potrzebom konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, koszty te należy uwzględnić przy obliczaniu kosztów przyrostowych.
- (238) Swoją stopniową analizę *ex ante* Komisja oprze na pierwotnym, przewidzianym w umowie harmonogramie, nawet wtedy, gdy umowa faktycznie zakończy się przed pierwotnie zaplanowanym terminem.
- (239) W ocenie rentowności wszystkich czterech umów zawartych pomiędzy portem lotniczym a Ryanairem lub AMS Komisja uwzględni trzy stopniowe analizy:
- a) stopniową analizę umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych, które zostały zawarte w 2003 r. na dziesięć lat;
 - b) stopniową analizę służącą wspólnej ocenie umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2003 r., umowy o świadczenie usług marketingowych z 2003 r. i umowy o świadczenie usług marketingowych z 2008 r.: w zawartej z AMS umowie marketingowej z 2008 r. wprowadzono stałe opłaty za usługi marketingowe, chociaż zawarta z Ryanairem umowa o świadczenie usług marketingowych z 2003 r. jeszcze obowiązywała;
 - c) stopniową analizę służącą wspólnej ocenie umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2003 r., umowy o świadczenie usług marketingowych z 2003 r. i umowy o świadczenie usług marketingowych z 2010 r.: w zawartej z AMS umowie marketingowej z 2010 r., która zastąpiła umowę z 2008 r., wprowadzono jednorazową opłatę za usługi marketingowe. Zawarta z Ryanairem umowa o świadczenie usług marketingowych z 2003 r. wówczas jeszcze obowiązywała.

— Umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych z 2003 r.

- (240) Najpierw Komisja zbada na podstawie analizy *ex ante*, która zostanie przeprowadzona za okres 2003–2013 ze względu na to, że obydwie umowy były przewidziane na dziesięć lat, to, czy zawarta z Ryanairem umowa o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r. i zawarta z Ryanairem pierwsza umowa marketingowa z dnia 7 kwietnia 2003 r. stopniowo przyczyniają się do rentowności portu lotniczego.

⁽¹⁰⁸⁾ Rozsądna marża zysku stanowi „zwykłą” stopę zwrotu z kapitału, tj. stopę zwrotu, której typowe przedsiębiorstwo wymagałoby w przypadku inwestycji obciążonej podobnym ryzykiem. Zwrot mierzy się jako wewnętrzną stopę zwrotu z przewidywanych przepływów pieniężnych, wynikających z porozumienia z przedsiębiorstwem lotniczym.

⁽¹⁰⁹⁾ Nie wyklucza to przewidywania, że początkowe straty zostaną w czasie obowiązywania porozumienia zrekomensowane przyszłymi korzyściami.

⁽¹¹⁰⁾ Wyrok w sprawie *Charleroi*, pkt 59.

- (241) Aby ocenić kwotę obydwu umów z Ryanaiem mających na celu zwiększenie rentowności portu lotniczego, Komisja ustali przyrostowe koszty i przychody, na których mogła bazować spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH na podstawie informacji dostępnych w momencie nawiązania stosunków handlowych z Ryanaiem w 2003 r. Komisja oprze swoją ocenę na danych, które władze niemieckie przekazały w sporządzonej przez port lotniczy tabeli, która została przedłożona na zgromadzeniu wspólników w dniu 22 kwietnia 2003 r. Tabela ta pokazuje, że nawiązanie stosunków handlowych z Ryanaiem pozwoliłoby osiągnąć dodatkowy zysk w wysokości [...] * rocznie ⁽¹¹¹⁾.
- (242) Do kosztów przyrostowych zalicza się:
- koszty usług marketingowych;
 - koszty inwestycyjne bezpośrednio powiązane z umowami Ryanaira;
 - przyrostowe koszty operacyjne wygenerowane bezpośrednio w związku z umowami Ryanaira.
- (243) Jak wynika z umowy marketingowej z 2003 r., koszty usług marketingowych znajdują odzwierciedlenie w opłacie netto, którą Ryanair uiszcza za każdego odlatującego pasażera.
- (244) Jeśli chodzi o przyrostowe koszty inwestycyjne, Komisja zauważa, że wydłużenie pasa startowego było obowiązkiem AOC wynikającym z umowy zawartej pomiędzy AOC a Ryanaiem. Chociaż Niemcy wyjaśniają, że pas startowy nie został wydłużony w sposób określony w umowie z Ryanaiem, wydłużenie pasa startowego zostało potwierdzone w sprawozdaniach rocznych spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH za 2003 i 2004 r. W sprawozdaniach tych wskazano, że wydłużenie pasa startowego było wymagane w związku z realizacją umowy usługowej zawartej z Ryanaiem, aby Ryanair mógł prowadzić swoją działalność w porcie lotniczym. W związku z tym Komisja uwzględni wydłużenie pasa startowego w 2003 i 2004 r. Z uwagi na to, że Niemcy nie przygotowały żadnej prognozy *ex ante* powiązanych kosztów, Komisja weźmie pod uwagę efektywną całkowitą kwotę 687 882 EUR ⁽¹¹²⁾ dotyczącą obydwu wydłużeń – pierwsze wydłużenie zostało przeprowadzone w 2003 r., a drugie w 2004 r. ⁽¹¹³⁾. Zdaniem Niemców pas startowy nie został wydłużony w zakresie wymaganym przez Ryanaira, lecz w mniejszym zakresie. Takie założenie jest korzystne dla Ryanaira.
- (245) W odniesieniu do przyrostowych kosztów operacyjnych powiązanych bezpośrednio z Ryanaiem Komisja uwzględni miesięczną kwotę w wysokości 12 137,50 EUR, którą Niemcy wskazały w tabeli z dnia 22 kwietnia 2003 r. i która wynosi 145 650 EUR za rok. Kwota ta jest co roku korygowana o wskaźnik inflacji (2 % rocznie).
- (246) W odniesieniu do przyrostowych przychodów wynikających z tej nowej działalności Ryanaira Komisja uwzględni następujące przychody:
- Przychody z działalności lotniczej: Przychody spodziewane z działalności Ryanaira za każdego odlatującego pasażera powinny wynieść w pierwszych pięciu latach [...] * i w ostatnich pięciu latach [...] *. Kwoty te są określone w umowie marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. jako opłata netto, którą Ryanair musi uiszczać na rzecz AOC za każdego odlatującego pasażera w odniesieniu do 1–4 rotacji i która obejmuje już wszystkie opłaty ⁽¹¹⁴⁾. Komisja uwzględni średnią ważoną opłatę w wysokości [...] * za 2008 r. ⁽¹¹⁵⁾.
 - Przychody z działalności pozalotniczej: W odniesieniu do danych *ex ante* dotyczących przychodów z działalności pozalotniczej Niemcy nie przekazały żadnych informacji ⁽¹¹⁶⁾. Komisja stwierdza, że port lotniczy w swoich prognozach z dnia 22 kwietnia 2003 r. nie uwzględnił żadnych przychodów z działalności pozalotniczej za pasażera. Niemcy udostępniły Komisji dane *ex post* dotyczące przychodów z działalności pozalotniczej w latach 2006–2011. Są one zawarte w tabeli 16. Wobec braku właściwych informacji *ex ante* Komisja wyjątkowo oprze swoją analizę na średniej wartości określonej na podstawie danych przekazanych przez Niemcy. Wartość ta wynosi 1,50–2,00 [...] * EUR za pasażera. Z uwagi na to, że ta średnia wartość została obliczona dla okresu 2006–2011, Komisja przyjmie ją za wartość referencyjną dla roku 2009. W odniesieniu do tej średniej wartości następnie stosuje się stopę wzrostu inflacji na poziomie 2 %. Wspomniane przychody z działalności pozalotniczej w wysokości 1,50–2,00 [...] * EUR odnoszą się zarówno do pasażerów odlatujących, jak i do pasażerów lądujących.

⁽¹¹¹⁾ Zob. motyw 99.

⁽¹¹²⁾ Zob. tabela 3 w motywie 38.

⁽¹¹³⁾ Z uwagi na to, że Komisja nie otrzymała oddzielnego zestawienia za 2003 i 2004 r., zakłada ona, że w każdym roku zapłacono połowę kwoty własnych środków (187 882 EUR).

⁽¹¹⁴⁾ W 2003 r. uzgodniono jedyne połączenie lotnicze z Londynu-Stansted do Altenburga.

⁽¹¹⁵⁾ W umowie tej na pierwszych pięć lat przewidziano [...] *, przy czym termin wygaśnięcia został ustalony na dzień 30 kwietnia 2008 r. Za okres od dnia 1 maja 2008 r. do dnia 30 kwietnia 2013 r. opłata wzrasta do [...] *. Średnia ważona wynosi [...] * za cały 2008 r.

⁽¹¹⁶⁾ Pomimo licznych próśb Komisji Niemcy nie przekazały żadnych danych dotyczących określonych *ex ante* przychodów z działalności pozalotniczej i odsyłają do tabeli 13 – zob. motyw 99.

Tabela 16

Określone *ex post* przychody z działalności pozalotniczej ⁽¹⁾

(w EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Przychody z działalności pozalotniczej	30 000–40 000 [...]*	80 000–90 000 [...]*	280 000–290 000 [...]*	290 000–300 000 [...]*	330 000–40 000 [...]*	25 000–30 000 [...]*
Liczba pasażerów	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Przychody z działalności pozalotniczej za pasażera	0,10–0,50 [...]*	0,30–0,80 [...]*	1,80–2,20 [...]*	2,00–2,20 [...]*	2,50–3,00 [...]*	1,50–2,00 [...]*

⁽¹⁾ Dane przekazane przez Niemcy. Liczba pasażerów jest zgodna z danymi przedstawionymi w tabeli 1.

- (247) Komisja zakłada taką liczbę pasażerów, która opiera się na tym, czego powinna była oczekiwać spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w 2003 r. W 2003 r. uzgodniono uruchomienie codziennego lotu z Altenburg-Nobitz do Londynu. W przypadku uwzględnienia stopnia wykorzystania zdolności przewozowej na poziomie 80 %, który odpowiada jeszcze optymistyczniejszej kalkulacji niż kalkulacja stanowiąca podstawę prognoz portu lotniczego z kwietnia 2003 r. (70 %), dzienna liczba pasażerów wynosi 118 ⁽¹¹⁷⁾. Daje to dodatkowo roczną liczbę pasażerów Ryanaira w wysokości 43 216 ⁽¹¹⁸⁾.
- (248) Niemcy nie podały danych o stopie dyskontowej ani o średnich ważonych kosztach kapitału w odniesieniu do portu lotniczego. W związku z tym Komisja na podstawie swojego komunikatu w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r. ⁽¹¹⁹⁾, z którego wynika stopa referencyjna dla Niemiec na poziomie 4,80 % dla okresu od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 lipca 2003 r., uwzględni stopę dyskontową na poziomie 4,80 %.
- (249) W tabeli 17 jest określony wynikający z tego stopniowy biznesplan uwzględniający wszystkie opisane założenia. Aby mieć pewność, że umowy z Ryanairem stopniowo przyczyniają się do rentowności portu lotniczego, spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH musiałaby uwzględnić ten plan przed nawiązaniem stosunków handlowych z Ryanairem. Wartość bieżąca netto przepływów gotówkowych jest dodatnia. Świadczy to o tym, że umowa usługowa zawarta z Ryanairem w połączeniu z pierwszą umową marketingową z 2003 r. przy prognozie *ex ante* okazałaby się rentowna dla portu lotniczego.

⁽¹¹⁷⁾ W swojej tabeli z dnia 22 kwietnia 2003 r. Niemcy podały zdolność przewozową samolotu na poziomie 148 pasażerów.

⁽¹¹⁸⁾ Komisja opiera wszystkie obliczenia na standardowej liczbie 365 dni w roku.

⁽¹¹⁹⁾ Komunikat Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6). Przynależna tabela dotycząca stóp referencyjnych i dyskontowych dla 15 państw członkowskich UE (od 1.8.1997 r. do 1.5.2004 r.).

Tabela 17

Biznesplan *ex ante* w odniesieniu do umowy o świadczenie usług portu lotniczego oraz umowy marketingowej z 2003 r.

Rok	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Liczba pasażerów odlatujących rocznie	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
OCZEKIWANE PRZYCHODY (w EUR)											
Opłata netto uiszczana przez Ryanaira za każdego pasażera odlatującego	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Przychody z działalności lotniczej ogółem	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej za pasażera	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej ogółem	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Przychody roczne ogółem	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
OCZEKIWANE OPŁATY (w EUR)											
Miesięczne opłaty operacyjne	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Roczne opłaty operacyjne	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Koszty inwestycyjne – wydłużenie pasa startowego	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koszty roczne ogółem	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
WYNIK ROCZNY NETTO (w EUR)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Stopa dyskontowa	4,8 %	Wartość bieżąca netto	637 143
		(w EUR)	

- Umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowy marketingowe z 2003 r. oraz umowa marketingowa z 28 sierpnia 2008 r.
- (250) Na podstawie analizy *ex ante* Komisja zbada, czy umowa marketingowa zawarta z AMS w dniu 28 sierpnia 2008 r. oraz umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowa marketingowa z 2003 r. stopniowo przyczyniają się do rentowności portu lotniczego. Następnie Komisja określi przyrostowe koszty i przychody, jakich spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mogłaby oczekiwać w związku z tą nową umową z uwzględnieniem informacji, jakimi dysponowała w 2008 r. Z uwagi na to, że umowa została zawarta w 2008 r. na dwa lata, analiza zostanie przeprowadzona za okres dwóch lat ⁽¹²⁰⁾.
- (251) Do kosztów przyrostowych zalicza się:
- koszty usług marketingowych;
 - przyrostowe koszty operacyjne wygenerowane bezpośrednio w związku z umowami Ryanaira.
- (252) Jak wynika z umowy marketingowej z 2003 r., koszty usług marketingowych znajdują odzwierciedlenie w opłacie netto w wysokości [...]*, którą Ryanair uiszcza za każdego odlatującego pasażera ⁽¹²¹⁾. Dodatkowo w drugiej umowie marketingowej z 2008 r. wprowadzono opłatę stałą, którą port lotniczy musiał uiszczać na rzecz AMS w wysokości [...]* EUR za 2008 r. i [...]* EUR za 2009 r.
- (253) W odniesieniu do przyrostowych kosztów operacyjnych powiązanych bezpośrednio z Ryanaiem Komisja uwzględni miesięczną kwotę w wysokości 12 137,50 EUR, którą Niemcy początkowo wskazały w tabeli z kwietnia 2003 r.; w 2008 r. kwota ta, z uwzględnieniem rocznego wskaźnika inflacji na poziomie 2 %, wyniosła 13 401 EUR. Kwota ta jest następnie co roku aktualizowana na podstawie wskaźnika inflacji (2 % rocznie).
- (254) W celu oceny przychodów przyrostowych Komisja uwzględni następujące przychody:
- Przychody z działalności lotniczej: Przychody spodziewane z działalności Ryanaira za każdego odlatującego pasażera powinny wynieść zgodnie z umową marketingową z dnia 7 kwietnia 2003 r. w danym okresie [...]* oraz powinny stanowić opłatę netto za każdego odlatującego pasażera, uwzględniającą już wszystkie opłaty, uiszczaną przez Ryanaira na rzecz AOC za 1–4 rotacji ⁽¹²²⁾.
 - Przychody z działalności pozalotniczej: Jak wyjaśniono w motywie 246 lit. b), wobec braku właściwych informacji *ex ante* Komisja wyjątkowo oprze swoją analizę na danych *ex post*. Średnia wartość wynosząca 1,50–2,00 [...]* EUR wydaje się odpowiednia dla 2009 r. Kwota ta jest każdorazowo korygowana z uwzględnieniem wskaźnika inflacji na poziomie 2 %. Te przychody z działalności pozalotniczej odnoszą się zarówno do pasażerów odlatujących, jak i do pasażerów lądujących.
- (255) Komisja zakłada taką liczbę pasażerów, która opiera się na tym, czego powinna była oczekiwać spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w 2008 r. Przedmiotem umowy o świadczenie usług marketingowych z 2008 r. są trasy pomiędzy AOC a Londynem, które w sezonie zimowym powinny być obsługiwane cztery razy w tygodniu, a latem codziennie, jak również połączenie lotnicze do Girony, które powinno być obsługiwane tylko latem trzy razy w tygodniu ⁽¹²³⁾. Biorąc pod uwagę stopień wykorzystania zdolności przewozowej na poziomie 80 % w samolocie dysponującym 189 miejscami ⁽¹²⁴⁾, Komisja stwierdza, że oczekiwana roczna liczba pasażerów powinna wynieść 45 333 dla lotów do Londynu i 13 797 dla lotów do Girony.
- (256) Niemcy nie poinformowały portu lotniczego ani o stopie dyskontowej, ani o średnich ważonych kosztach kapitału. W związku z tym Komisja na podstawie swojego komunikatu w sprawie stóp referencyjnych z 2008 r. ⁽¹²⁵⁾, z którego wynika stopa podstawowa dla Niemiec na poziomie 4,59 % dla okresu od dnia 1 lipca 2008 r. do dnia 31 sierpnia 2008 r., do której należy doliczyć 100 punktów bazowych, uwzględni stopę dyskontową na poziomie 5,59 %.

⁽¹²⁰⁾ Inną możliwością byłoby przeprowadzenie analizy za okres od dnia 28 sierpnia 2008 r. do dnia 27 sierpnia 2010 r., czyli za faktyczny czas trwania umowy. Ze względu na to, że wszystkie założenia pozostają takie same, Komisja zdecydowała się na przeprowadzenie analizy za okres dwóch lat bez uwzględniania późniejszego okresu. Takie podejście ułatwia analizę oraz prowadzi do takiego samego rezultatu.

⁽¹²¹⁾ W dniu podpisania drugiej umowy marketingowej (28 sierpnia 2008 r.) opłata netto uiszczana przez Ryanaira na rzecz AOC wyniosła [...]* EUR, ponieważ liczba rotacji nie przekraczała czterech.

⁽¹²²⁾ W 2003 r. uzgodniono jedyne połączenie lotnicze z Londynu-Stansted do Altenburga.

⁽¹²³⁾ Jak określono w przypisie 48, sezon letni IATA trwa siedem miesięcy, a sezon zimowy – pięć miesięcy.

⁽¹²⁴⁾ Obłożenie samolotu, o którym mowa w umowie marketingowej z 2008 r.

⁽¹²⁵⁾ Komunikat Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6). – Przynależna tabela dotycząca stóp referencyjnych i dyskontowych dla 27 państw członkowskich UE (od 1.7.2008 r. do 30.6.2013 r.).

- (257) W tabeli 18 jest określony wynikający z tego stopniowy biznesplan uwzględniający wszystkie opisane założenia. Aby mieć pewność, że umowa ta stopniowo przyczynia się do rentowności portu lotniczego, spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH musiałaby uwzględnić ten plan przed zawarciem umowy marketingowej z AMS w 2008 r. Wartość bieżąca netto przepływów gotówkowych jest dodatnia. Świadczy to o tym, że ta druga umowa marketingowa w połączeniu z umową o świadczenie usług portu lotniczego i z pierwszą umową marketingową z 2003 r. przy prognozie *ex ante* okazałaby się rentowna dla portu lotniczego.

Tabela 18

Biznesplan *ex ante* w odniesieniu do umowy o świadczenie usług portu lotniczego oraz umowy marketingowej z 2003 r. i umowy marketingowej z 28 sierpnia 2008 r.

	Rok 1	Rok 2
Liczba pasażerów odlatujących rocznie	59 130	59 130
OCZEKIWANE PRZYCHODY (w EUR)		
Opłata netto uiszczana przez Ryanaira za każdego pasażera odlatującego	[...]*	[...]*
Przychody z działalności lotniczej ogółem	[...]*	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej za pasażera	[...]*	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej ogółem	[...]*	[...]*
Przychody roczne ogółem	[...]*	[...]*
OCZEKIWANE OPŁATY (w EUR)		
Stałe opłaty marketingowe	[...]*	[...]*
Miesięczne opłaty operacyjne	13 401	13 669
Roczne opłaty operacyjne	160 812	164 028
Koszty roczne ogółem	[...]*	[...]*
WYNIK ROCZNY NETTO (w EUR)	141 938	42 455
Stopa dyskontowa	5,59 %	
Wartość bieżąca netto (w EUR)	182 146	

- Umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowy marketingowe z 2003 r. oraz umowa marketingowa z 25 stycznia 2010 r.
- (258) Na podstawie analizy *ex ante* Komisja zbada, czy umowa marketingowa zawarta z AMS w dniu 25 stycznia 2010 r. oraz umowa o świadczenie usług portu lotniczego i umowa marketingowa z 2003 r. stopniowo przyczyniają się do rentowności portu lotniczego. Następnie Komisja określi przyrostowe koszty i przychody, jakich spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mogłaby oczekiwać w związku z tą nową umową z uwzględnieniem informacji, jakimi dysponowała w 2010 r.
- (259) Czas trwania umowy zawartej w 2010 r. wynosi ponad rok (umowa ta rozpoczyna się w dniu 25 stycznia 2010 r. i kończy rok później po otwarciu pierwszego połączenia lotniczego, które powinno nastąpić w sezonie letnim 2010). Usługi świadczone przez Ryanaira obejmują jednak okres wynoszący siedem miesięcy (sezon letni IATA). Z tego względu Komisja przeprowadzi swoją stopniową analizę za okres siedmiu miesięcy.
- (260) Do kosztów przyrostowych zalicza się:
- koszty usług marketingowych;
 - przyrostowe koszty operacyjne wygenerowane bezpośrednio w związku z umowami Ryanaira.
- (261) Jak wynika z umowy marketingowej z 2003 r., koszty usług marketingowych znajdują odzwierciedlenie w opłacie netto w wysokości [...]*, którą Ryanair uiszcza za każdego odlatującego pasażera ⁽¹²⁶⁾. Dodatkowo w trzeciej umowie marketingowej z 2010 r. wprowadzono opłatę stałą, którą port lotniczy musiał uiszczać na rzecz AMS w wysokości [...]* EUR za 2010 r.
- (262) W odniesieniu do przyrostowych kosztów operacyjnych powiązanych bezpośrednio z Ryanaiem Komisja uwzględni miesięczną kwotę w wysokości 12 137,50 EUR, którą Niemcy początkowo wskazały w tabeli z kwietnia 2003 r.; w 2010 r. kwota ta, z uwzględnieniem rocznego wskaźnika inflacji na poziomie 2 %, wyniosła 13 942 EUR.
- (263) W celu oceny przychodów przyrostowych Komisja uwzględni następujące przychody:
- Przychody z działalności lotniczej: Przychody spodziewane z działalności Ryanaira za każdego odlatującego pasażera powinny wynieść zgodnie z umową marketingową z dnia 7 kwietnia 2003 r. w danym okresie [...] * oraz powinny stanowić opłatę netto za każdego odlatującego pasażera, uwzględniając już wszystkie opłaty, uiszczaną przez Ryanaira na rzecz AOC za 1–4 rotacji ⁽¹²⁷⁾.
 - Przychody z działalności pozalotniczej: Jak wyjaśniono w motywie 246 lit. b), wobec braku właściwych informacji *ex ante* Komisja wyjątkowo oprze swoją analizę na danych *ex post*, które Niemcy przedstawiły w tabeli 16. Komisja przyjmie, że w styczniu 2010 r., kiedy podpisano trzecią umowę marketingową, port lotniczy uwzględnił przy określaniu możliwych do osiągnięcia przychodów z działalności pozalotniczej rzeczywiste przychody z poprzednich lat, które znacznie wzrosły w porównaniu z 2006 i 2007 r. Z tego powodu wydaje się prawdopodobne, że w 2010 r. port lotniczy uwzględnił w swoich prognozach przychodów z działalności pozalotniczej oba poprzednie lata; w 2008 i 2009 r. odnośna średnia kwota wyniosła 1,80–2,30 [...] * EUR za pasażera. Te przychody z działalności pozalotniczej odnoszą się zarówno do pasażerów odlatujących, jak i do pasażerów lądujących.
- (264) Komisja zakłada taką liczbę pasażerów, która opiera się na tym, czego powinna była oczekiwać spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w 2008 r. od podpisania umowy o świadczenie usług marketingowych w 2010 r. Przedmiotem umowy są – od sezonu letniego 2010 – codziennie obsługiwane połączenia z AOC do Londynu, obsługiwane trzy razy w tygodniu połączenia do Girony i obsługiwane dwa razy w tygodniu połączenia do Alicante. Biorąc pod uwagę stopień wykorzystania zdolności przewozowej na poziomie 80 % w samolocie dysponującym 189 miejscami ⁽¹²⁸⁾, Komisja stwierdza, że w odniesieniu do tych siedmiu miesięcy oczekiwana liczba pasażerów powinna wynieść 32 193 dla lotów do Londynu, 13 797 dla lotów do Barcelony i 9 198 dla lotów do Alicante.
- (265) W tabeli 19 jest określony wynikający z tego stopniowy biznesplan uwzględniający wszystkie opisane założenia. Aby mieć pewność, że umowa ta stopniowo przyczynia się do rentowności portu lotniczego, spółka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH musiałaby uwzględnić ten plan przed zawarciem umowy marketingowej z AMS w 2010 r. Przepływ pieniężny w danym okresie jest ujemny. Świadczy to o tym, że ta trzecia umowa marketingowa w połączeniu z umową o świadczenie usług portu lotniczego i z umową marketingową z 2003 r. przy prognozie *ex ante* była nierentowna dla portu lotniczego.

⁽¹²⁶⁾ W dniu podpisania trzeciej umowy marketingowej (25 stycznia 2010 r.) opłata netto uiszczana przez Ryanaira na rzecz AOC wyniosła [...]*, ponieważ liczba rotacji nie przekraczała czterech.

⁽¹²⁷⁾ W 2003 r. uzgodniono jedyne połączenie lotnicze z Londynu-Stansted do Altenburga.

⁽¹²⁸⁾ Obłożenie samolotu, o którym mowa w umowie marketingowej z 2010 r.

Tabela 19

Biznesplan *ex ante* w odniesieniu do umowy o świadczenie usług portu lotniczego oraz umowy marketingowej z 2003 r. i umowy marketingowej z 25 stycznia 2010 r.

	Sezon letni 2010
Liczba pasażerów odlatujących	55 188
OCZEKIWANE PRZYCHODY (w EUR)	
Opłata netto uiszczana przez Ryanaira za każdego pasażera odlatującego	[...]*
Przychody z działalności lotniczej ogółem	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej za pasażera	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej ogółem	[...]*
Przychody ogółem	[...]*
OCZEKIWANE OPŁATY (w EUR)	
Stałe opłaty marketingowe	[...]*
Miesięczne opłaty operacyjne	13 943
Opłaty operacyjne ogółem	97 601
Opłaty ogółem	[...]*
STRATA NETTO (w EUR)	– 318 569

(266) Wobec tego port lotniczy w 2010 r. zapłacił na rzecz Ryanaira lub AMS [...]* EUR za siedem miesięcy świadczenia usług portu lotniczego, które przyniosły mu [...]* EUR przychodu z działalności lotniczej i [...]* EUR przychodu z działalności pozalotniczej. W tym czasie oraz od 2003 r., tj. od roku, w którym port lotniczy nawiązał stosunki handlowe z Ryanaiem, port lotniczy nigdy nie był rentowny, również na szczeblu operacyjnym bez dotacji publicznych.

— Wniosek

(267) Podsumowując, Komisja stwierdza, że warunki zaoferowane Ryanairowi lub AMS w ramach realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej w dniu 3 marca 2003 r. i umów marketingowych zawartych w dniu 7 kwietnia 2003 r. i 28 sierpnia 2008 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanaiem lub AMS są zgodne z rynkiem. W związku z tym Komisja uważa, że Ryanair lub AMS nie odniósł żadnej selektywnej korzyści gospodarczej w wyniku realizacji tych umów.

- (268) Z drugiej strony Komisja stwierdza, że warunki zaferowane Ryanairowi lub AMS w ramach realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej w dniu 3 marca 2003 r. i umów marketingowych zawartych w dniu 7 kwietnia 2003 r. i 25 stycznia 2010 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanair lub AMS nie są zgodne z rynkiem. W związku z tym Komisja uważa, że Ryanair lub AMS odniósł selektywną korzyść gospodarczą w wyniku realizacji tych umów.

Selektywność

- (269) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, aby środek mógł zostać uznany za pomoc państwa, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów.” Komisja stwierdza, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych zostały zawarte wyłącznie z Ryanair i jego w całości zależną spółką AMS w odniesieniu do usług marketingowych.
- (270) Chociaż w latach 2000–2002 z Altenburga latały również inne linie lotnicze (Eurowings i Air Berlin), nie czerpały one korzyści z tego rodzaju umów marketingowych. Niemcy twierdzą, że warunki umowy usługowej Ryanaira zostały określone zgodnie z wówczas obowiązującą taryfą opłat lotniskowych, mającą zastosowanie do wszystkich potencjalnych przedsiębiorstw lotniczych. Komisja jest jednak zdania, że Ryanair uzyskał korzyść wynikającą z połączenia tej konkretnej umowy usługowej z późniejszymi umowami marketingowymi. W rezultacie wszystkie te umowy stanowią selektywne środki w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (271) W przypadku gdy pomoc przyznana państwu członkowskiemu wzmacnia pozycję jednego przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach wymiany handlowej wewnątrz UE, należy przyjąć, że przyznana pomoc zaszkodziła tym innym przedsiębiorstwom⁽¹²⁹⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽¹³⁰⁾, do tego, aby środek zakłócał konkurencję, wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (272) Przedmiotowe umowy usługowe i umowy marketingowe przyczyniają się do znacznego obniżenia opłat lotniskowych uiszczanych przez Ryanaira. W ten sposób maleją normalne koszty operacyjne ponoszone przez przedsiębiorstwo lotnicze korzystające z takiego obniżenia opłat. Z tego względu to przedsiębiorstwo lotnicze jest w stanie wzmocnić swoją pozycję rynkową. Ponadto sektor lotniczy charakteryzuje się ostrą konkurencją pomiędzy operatorami z różnych państw członkowskich, w szczególności od wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeci pakiet lotniczy”) w dniu 1 stycznia 1993 r.⁽¹³¹⁾. Wynika z tego, że niższe opłaty wpłynęły na wymianę handlową między państwami członkowskimi oraz zakłócają konkurencję w sektorze lotniczym lub grożą jej zakłóceniem.
- (273) W rezultacie umowy usługowe i marketingowe zawarte z Ryanair zakłócają konkurencję lub grożą jej zakłóceniem. Poza tym wpływają one na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Wniosek

- (274) Komisja stwierdza, że umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta w dniu 3 marca 2003 r. w połączeniu z umowami marketingowymi zawartymi w dniu 7 kwietnia 2003 r. i 28 sierpnia 2008 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanair lub AMS – zgodnie z wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris* – nie stanowi pomocy państwa na rzecz Ryanaira lub AMS w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (275) Komisja ponadto stwierdza, że umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta w dniu 3 marca 2003 r. w połączeniu z umowami marketingowymi zawartymi w dniu 7 kwietnia 2003 r. i 25 stycznia 2010 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanair lub AMS – zgodnie z wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris* – stanowi pomoc państwa na rzecz Ryanaira lub AMS w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.2. ZGODNOŚĆ POMOCY

8.2.1. Środek 1: Finansowanie infrastruktury portu lotniczego AOC

- (276) Komisja musi ocenić, czy przedmiotowa pomoc może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym. W art. 107 ust. 3 TFUE przewiduje się pewne odstępstwa od ogólnej zasady ustanowionej w art. 107 ust. 1 TFUE, zgodnie z którą pomoc państwa nie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Przedmiotową pomoc można

⁽¹²⁹⁾ Sprawa 730/79 *Philip Morris*, Rec. 1980, s. I-2671, pkt 11.

⁽¹³⁰⁾ Sprawa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji*, Rec. 1998, s. II-717, pkt 46.

⁽¹³¹⁾ Zob. rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 (Dz.U. L 240 z 28.8.1992, s. 1), (EWG) nr 2408/92 (Dz.U. L 240 z 28.8.1992, s. 8) i (EWG) nr 2409/92 (Dz.U. L 240 z 28.8.1992, s. 15).

ocenić tylko na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, który stanowi, że „pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

- (277) W tym względzie jako ramy na potrzeby oceny, czy pomoc na rzecz portów lotniczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, służą wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Jak przewidziano w pkt 173 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., w odniesieniu do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w momencie udzielenia pomocy. Komisja nie stosuje zatem zasad określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w przypadku niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych, przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r., czyli dniem przyjęcia tych wytycznych.
- (278) Środki przeznaczone na finansowanie infrastruktury AOC zostały przyznane w latach 2000–2011. W związku z tym w odniesieniu do oceny zgodności środków przeznaczonych na finansowanie infrastruktury, przyznanych w latach 2005–2011, obowiązują zasady określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Podczas rozpatrywanego okresu w odniesieniu do środków przeznaczonych na finansowanie infrastruktury, przyznanych przed 2005 r., nie obowiązywały żadne szczególne kryteria zgodności, które miałyby zastosowanie do oceny zgodności pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych. Z tego względu Komisja musi ocenić te środki z uwzględnieniem stosowanej w tym przypadku praktyki decyzyjnej bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Praktyka Komisji dotycząca oceny zgodności pomocy przyznanej operatorom portów lotniczych została podsumowana w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. W związku z tym Komisja oceni zgodność pomocy inwestycyjnej przyznanej na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH przed 2005 r. na podstawie kryteriów określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (279) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. służą jako ramy na potrzeby oceny, czy pomoc infrastrukturalną na rzecz operatorów portów lotniczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE. Zgodnie z pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Komisja musi zbadać, czy:
- a) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania (rozwój regionalny, dostęp itp.);
 - b) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
 - c) infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
 - d) dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący;
 - e) rozwój wymiany handlowej nie jest naruszony w zakresie pozostającym w sprzeczności z interesem Unii Europejskiej.
- (280) Oprócz wymogu spełnienia konkretnych kryteriów zgodności określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. pomoc państwa na rzecz portów lotniczych, jak każdy inny środek pomocy państwa, powinna mieć efekt zachęty. Dodatkowo pomoc państwa musi być niezbędna i współmierna w odniesieniu do zamierzonego i zgodnego z prawem celu, aby mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym ⁽¹³²⁾.

8.2.1.1. *Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania (rozwój regionalny, dostęp itp.)*

- (281) Zdaniem Niemiec oraz zgodnie z umową spółki celem działalności spółki jest poprawa infrastruktury istotnej z ekonomicznego punktu widzenia w celu wzmocnienia siły gospodarczej regionów Ostthüringen i Westsachsen.
- (282) Poprzez finansowanie najważniejszych projektów infrastrukturalnych w porcie lotniczym w rozpatrywanym okresie kraj związkowy Turyngia dążył do zwiększenia dostępności regionu i tym samym do pobudzenia rozwoju regionalnego oraz stworzenia nowych miejsc pracy w regionie znajdującym się w niekorzystnej sytuacji, ponieważ dobre połączenia w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego mają decydujące znaczenie dla konkurencyjności lokalnych przedsiębiorstw i lokalnego przemysłu.

⁽¹³²⁾ Trybunał Sprawiedliwości konsekwentnie orzekał, że Komisja może uznać środek pomocy za zgodny z rynkiem wewnętrznym tylko wtedy, gdy jest on niezbędny do osiągnięcia zgodnego z prawem celu (zob. na przykład sprawa 730/79 Philip Morris; sprawa C-390/06 Nuova Agricast; sprawa T-162/06 Kronoply).

- (283) W 2007 r. Niemcy oparły swoją ocenę dotyczącą finansowania środków infrastrukturalnych na analizie Klophausa, z której w szczególności wynika, że bezpośrednie, pośrednie i pochodne efekty, jak również odgrywanie przez port lotniczy AOC roli katalizatora wpływającego na gospodarkę i atrakcyjność regionu, w szczególności w odniesieniu do miejsc pracy, są pozytywne i znaczące. Rosnąca liczba pasażerów sprawiłaby, że port lotniczy AOC stałby się lotniskiem regionalnym i umożliwiłby powiatowi Altenburger Land zmianę jego międzynarodowego profilu i tym samym poprawę jego struktury gospodarczej i handlowej. Zgodnie z tą analizą port lotniczy AOC przyniósłby całemu środkowoniemieckiemu regionowi znaczące i szeroko zakrojone korzyści gospodarcze leżące w ogólnym interesie.
- (284) Jak wynika z tabeli 1, liczba pasażerów w porcie lotniczym znacznie zwiększyła się w latach 2007–2010. Port lotniczy przyciągnął do regionu znaczącą liczbę przybywających pasażerów, co ma szczególne znaczenie dla gospodarki tego obszaru. Od początku 2000 r. do mniej więcej 2007 r. prognozy ruchu były pozytywne i potwierdzały konieczność realizacji kolejnych projektów infrastrukturalnych. Poza tym sam port lotniczy odgrywał ważną rolę jako pracodawca i pośrednio przyczynił się do stworzenia pochodnych miejsc pracy w regionie ⁽¹³³⁾.
- (285) Przedmiotowe inwestycje infrastrukturalne nie powielały istniejącej już infrastruktury. Lotniskiem położonym najbliżej AOC jest port lotniczy Lipsk-Halle, który jest oddalony od AOC o około 85 km lub o ponad godzinę jazdy samochodem. Oprócz tego port lotniczy Lipsk-Halle jest międzynarodowym portem lotniczym, który obsługuje zarówno Lipsk (Saksonia), jak i Halle (Saksonia-Anhalt). Jako regionalny port lotniczy AOC obsługuje południową część kraju związkowego Turyngia. Z punktu widzenia prowadzenia działalności gospodarczej port lotniczy AOC jest ważny dla przedsiębiorstw działających w pobliskiej strefie przemysłowej.
- (286) W związku z tym Komisja może stwierdzić, że finansowanie infrastruktury portu lotniczego AOC służyło realizacji jasno sprecyzowanego celu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania.

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

- (287) Zgodnie z umową spółki celem działalności spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jest poprawa infrastruktury istotnej z ekonomicznego punktu widzenia w celu wzmocnienia siły gospodarczej regionów Ostthüringen i Westsachsen. W latach 2000–2011 w porcie lotniczym zrealizowano inwestycje infrastrukturalne, które były niezbędne do spełnienia wymogów określonych w ramach wyznaczonego celu.
- (288) Na początku rozpatrywanego okresu, w związku z przekształceniem byłego wojskowego portu lotniczego w cywilny port lotniczy, konieczna była realizacja inwestycji mających na celu dostosowanie ogólnej infrastruktury do wymogów przedsiębiorstw lotniczych.
- (289) Jak wyjaśniły Niemcy, później trzeba było przedsięwziąć w porcie lotniczym odpowiednie środki infrastrukturalne, aby spełnić wymagania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony portu lotniczego, wynikające ze wzrostu liczby pasażerów, który był celem umowy usługowej zawartej z Ryanaiem. Renowacja i modernizacja portu lotniczego również wymagały inwestycji. W celu dostosowania portu lotniczego do oczekiwanego wzrostu liczby pasażerów linii lotniczych Ryanair w całym przedmiotowym okresie przedsięwzięto środki w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Wszelkie analizy przeprowadzone w 2007 r. ⁽¹³⁴⁾ w celu oceny rentowności gospodarczej portu lotniczego przewidywały intensyfikację działalności w AOC w latach 2007–2015.
- (290) Przebudowa terminala w 2009 r. została przeprowadzona w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa oraz organizacji oddzielnej odprawy pasażerów z państw należących do strefy Schengen i pasażerów z państw nienależących do strefy Schengen. Niemcy twierdzą, że wzięto pod uwagę rozwiązania alternatywne wobec tej przebudowy. Ze względu na wyższą liczbę pasażerów oraz wysokie koszty tych alternatywnych opcji zdecydowano się jednak na długoterminowe rozwiązanie polegające na przebudowie terminala.
- (291) Z uwagi na to, że operator portu lotniczego nie dysponował wystarczającymi środkami, a według Niemiec główne inwestycje dotyczyły działalności wchodzącej w zakres zadań władzy publicznej, konieczne było skorzystanie ze środków publicznych.
- (292) Z tego powodu Komisja uważa, że inwestycje w infrastrukturę, mające na celu dostosowanie do rosnącej liczby pasażerów oraz spełnienie aktualnych wymogów w zakresie nowoczesnej infrastruktury lotniskowej, były niezbędne. Tylko poprzez realizację konkretnych projektów infrastrukturalnych port lotniczy mógł zapewnić połączenie komunikacyjne oraz rozwój regionu.

⁽¹³³⁾ Zob. motyw 96.

⁽¹³⁴⁾ Zob. przypis 58.

- (293) W rezultacie konieczność i proporcjonalność pomocy inwestycyjnej na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wynika z konieczności spełnienia aktualnych wymogów w zakresie nowoczesnej infrastruktury lotniskowej. Komisja stwierdza zatem, że przedmiotowe inwestycje infrastrukturalne były niezbędne i współmierne z punktu widzenia wyznaczonego celu.

8.2.1.3. *Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą*

- (294) Istniejąca infrastruktura co najmniej do 2009 r. oferowała zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie. Zarząd spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH już podczas swojego posiedzenia w dniu 23 czerwca 2000 r. przewidział oczekiwaną całkowitą kwotę wynoszącą ok. 20 mln EUR w odniesieniu do inwestycji infrastrukturalnych w całym okresie od 2000 do 2010 r. Liczby rocznie przewożonych pasażerów zwiększały się aż do szczytowych lat 2008–2009.
- (295) Po okresie znacznego wzrostu na ruch lotniczy w Niemczech i w Europie negatywnie wpłynął kryzys gospodarczy i finansowy z 2009 r., który doprowadził do spadku lotniczego ruchu pasażerskiego w Niemczech o 4,6 % w 2009 r. i który zapoczątkował jedne z najgorszych lat dla ruchu lotniczego. Ogólna tendencja wzrostowa w transporcie lotniczym nie zatrzymała się jednak, a jedynie opóźniła. Od czerwca 2010 r. miesięczne stopy wzrostu lotniczego ruchu pasażerskiego w Niemczech wzrosły i były o 7 % wyższe niż miesięczne stopy wzrostu w roku poprzednim. Zgodnie z prognozami od 2009 r. Niemcy odnotowywały wysoki wzrost gospodarczy na poziomie ok. 3 % rocznie. Wzrost na rynku transportu lotniczego jest zazwyczaj wyższy niż ogólny wzrost gospodarczy ⁽¹³⁵⁾.
- (296) Z trzech analiz przeprowadzonych w 2007 r. ⁽¹³⁶⁾ wynika wspólny wniosek, że operator portu lotniczego powinien poprawić swoje wyniki roczne oraz do 2015 r. powinien osiągnąć równy wynik w odniesieniu do przychodów operacyjnych. Poza tym powinna zostać wzmocniona pobliska strefa przemysłowa. Zostało to potwierdzone w projekcie biznesplanu przygotowanego na lata 2007–2015. Niemcy oparły swoją argumentację na rentowności tanich połączeń lotniczych oraz na możliwym scenariuszu, że do 2015 r. port lotniczy AOC może osiągnąć liczbę 500 000 pasażerów.
- (297) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy przedmiotowa infrastruktura zaspokaja zatem średniookresowe potrzeby odnoszące się do działalności przedsiębiorstw lotniczych i pasażerów oraz oferuje dobre możliwości jej wykorzystania.

8.2.1.4. *Dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący*

- (298) Niemcy potwierdzają, że dostęp do infrastruktury – pomimo tego, że w latach 2003–2011 Ryanair był jedynym przedsiębiorstwem lotniczym prowadzącym działalność w porcie lotniczym AOC – był otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób wolny od nieuzasadnionej ekonomicznie dyskryminacji.

8.2.1.5. *Stopień wpływu na rozwój wymiany handlowej nie jest sprzeczny z interesem Unii*

- (299) Zgodnie z pkt 39 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. kategoria portu lotniczego odgrywa rolę „wskaźnika” pozwalającego określić stopień, w jakim porty lotnicze mogą wzajemnie ze sobą konkurować, oraz w jakiej mierze środki publiczne przekazane portowi lotniczemu mogą zakłócać konkurencję. W wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. wyjaśniono, że finansowanie publiczne przyznane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych (kategoria D) niesie ze sobą mniejsze ryzyko zakłócenia konkurencji lub wywarcia na wymianę handlową wpływu sprzecznego ze wspólnym interesem. Na tej podstawie nie można jednak stwierdzić, że zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową są wykluczone.
- (300) Podczas rozpatrywanego okresu port lotniczy AOC zawsze obsługiwał mniej niż 150 000 pasażerów rocznie, w związku z czym zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. można go uznać za mały regionalny port lotniczy (kategoria D).

⁽¹³⁵⁾ Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden (Zaktualizowana opinia na temat prognozy popytu w odniesieniu do portu lotniczego Kassel-Calden), Intraplan Consult GmbH, 12 marca 2012 r., s. 8.

⁽¹³⁶⁾ Zob. przypis 34.

- (301) AOC jest typowym portem lotniczym o charakterze regionalnym. Świadczy to o tym, że znaczna liczba pasażerów korzystających z tego portu lotniczego pochodziła z Turyngii. Biorąc pod uwagę koncepcję obszaru ciężenia wynoszącego około 100 km oraz koncepcję czasu jazdy wynoszącego 60 minut, można przyjąć, że najbliższy port lotniczy, tj. port lotniczy Lipsk-Halle (85 km i około 1 godz. 10 min jazdy od AOC), leży na zewnętrznej granicy tego samego obszaru ciężenia. Port lotniczy Lipsk-Halle jest międzynarodowym portem lotniczym, który obsługuje zarówno Lipsk (Saksonia), jak i Halle (Saksonia-Anhalt). Jako regionalny port lotniczy AOC obsługuje południową część kraju związkowego Turyngia.
- (302) Pomijając ich odległość geograficzną, oba porty lotnicze realizują poza tym bardzo różne modele biznesowe i są ukierunkowane na obsługę różnych rodzajów pasażerów. Port lotniczy Lipsk-Halle jest dobrze funkcjonującym portem lotniczym, który dysponuje lepszą jakościowo infrastrukturą, zapewniającą większy komfort pasażerom. Oferuje on zarówno loty międzynarodowe, jak i loty krajowe, szereg celów turystycznych oraz lotniczy przewóz towarów. Port lotniczy AOC posiada infrastrukturę o porównywalnie niskim komforcie a jego model biznesowy opiera się na obsłudze tanich linii lotniczych.
- (303) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza zatem, że pomoc inwestycyjna udzielona na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ani nie zakłóca konkurencji, ani nie wpływa na wymianę handlową w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.

8.2.1.6. *Pomoc ma efekt zachęty oraz jest konieczna i proporcjonalna*

- (304) Pomoc służąca sfinansowaniu infrastruktury, którą Niemcy przekazały spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, powinna mieć efekt zachęty oraz powinna być konieczna i proporcjonalna do zamierzonego, zgodnego z prawem celu.
- (305) Komisja musi stwierdzić, czy pomoc państwa udzielona spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wpłynęła na postępowanie korzystającego z tej pomocy przedsiębiorstwa w sposób umożliwiający mu prowadzenie działalności, która przyczynia się do osiągnięcia celu leżącego w interesie publicznym oraz której przedsiębiorstwo (i) nie mogłoby prowadzić bez pomocy lub którą (ii) mogłoby prowadzić w ograniczonym zakresie lub w inny sposób. Ponadto pomoc uznaje się za proporcjonalną tylko wtedy, gdy nie można osiągnąć takiego samego wyniku przy niższej kwocie pomocy lub przy mniejszym zakłóceniu konkurencji. Oznacza to, że wysokość i intensywność pomocy muszą być ograniczone do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.
- (306) Z informacji przedstawionych przez Niemcy wynika, że inwestycje w infrastrukturę, które były wymagane w celu osiągnięcia standardu portu lotniczego otwartego dla ruchu handlowego, nie mogłyby zostać zrealizowane bez pomocy. Przez większość okresu, o którym mowa, port lotniczy ponosił straty. Niemcy zawsze uważały, że tego rodzaju regionalny port lotniczy nie będzie w stanie funkcjonować bez wsparcia finansowego ze środków publicznych. W szczególności port lotniczy nie osiągnąłby bez pomocy takiego poziomu usług, jakiego oczekiwalyby przedsiębiorstwa lotnicze i pasażerowie, oraz zakres działalności gospodarczej portu lotniczego uległby zmniejszeniu.
- (307) Można zatem wyciągnąć wniosek, że przedmiotowy środek pomocy miał efekt zachęty, ponieważ umożliwił beneficjentowi realizację niezbędnych inwestycji.
- (308) W odniesieniu do oceny proporcjonalności pomocy można przyjąć, że intensywność pomocy służącej realizacji projektu była ograniczona do inwestycji niezbędnych do przekształcenia byłego lotniska wojskowego w lotnisko cywilne, otwarte dla wszystkich potencjalnych przedsiębiorstw lotniczych. Ponadto sposób finansowania inwestycji przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH był opracowany w sposób umożliwiający uniknięcie nadmiernych rekompensat. Na koniec każdego roku uzgadniano biznesplan na kolejny rok, który w ciągu roku był następnie dostosowywany do panujących warunków gospodarczych⁽¹³⁷⁾. W przypadku nadmiernego finansowania projektu port lotniczy musiał zwrócić inwestorom publicznym otrzymane środki. Z uwagi na to, że wysokość pomocy była ograniczona do minimum niezbędnego do umożliwienia prowadzenia działalności objętej pomocą, pomoc inwestycyjną można zatem uznać w omawianym przypadku za konieczną oraz za proporcjonalną do celu zgodnego z prawem.

8.2.1.7. *Wniosek*

- (309) W świetle powyższej oceny Komisja stwierdza, że pomoc inwestycyjna udzielona spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH jest zgodna z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, ponieważ spełnia wymogi zgodności określone w pkt 61 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Przedmiotowy środek jest zatem zgodny z rynkiem wewnętrznym.

⁽¹³⁷⁾ Niemcy przekazały roczne biznesplany za okres 2000–2005 z odnośnymi aneksami.

8.2.2. Środek 2: Pokrycie strat operacyjnych poniesionych przez Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w latach 2000–2011

- (310) Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa w sektorze lotnictwa z 2014 r. Komisja jest zdania, że w odniesieniu do spraw zawisłych dotyczących pomocy operacyjnej niezgodnej z prawem, którą przyznano portom lotniczym przed dniem 4 kwietnia 2014 r., nie należy stosować przepisów zawiadomienia Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem. Komisja będzie zamiast tego stosować zasady określone w tych wytycznych do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. i przed rozpoczęciem okresu przejściowego⁽¹³⁸⁾.
- (311) W wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. określono warunki, na których pomoc operacyjną przyznaną portom lotniczym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym⁽¹³⁹⁾. Zgodnie z pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.⁽¹⁴⁰⁾ muszą być spełnione wszystkie poniżej określone warunki, aby pomoc operacyjną udzieloną przed opublikowaniem tych wytycznych można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym:
- środek musi przyczyniać się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;
 - interwencja państwa musi być konieczna;
 - środek pomocy musi być właściwym instrumentem polityki do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;
 - musi istnieć efekt zachęty;
 - pomoc musi być ograniczona do niezbędnego minimum oraz
 - należy unikać nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi.

8.2.2.1. Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania

- (312) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. a) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., aby dać portom lotniczym czas na dostosowanie się do nowych warunków rynkowych oraz umożliwić im uniknięcie zakłóceń w ruchu lotniczym i zakłóceń w odniesieniu do łączenia regionów, pomoc operacyjną dla portów lotniczych uznaje się za kwotę przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli:
- zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami poprzez otwarcie nowych tras;
 - zapobiega zatłoczeniu przestrzeni powietrznej w dużych węzłach lotniczych w Unii; lub
 - sprzyja rozwojowi regionalnemu.
- (313) Zdaniem władz niemieckich pokrycie strat operacyjnych poniesionych przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH było niezbędne do zapewnienia kontynuacji działalności w porcie lotniczym w celu realizacji wskazanego w umowie spółki celu, tj. poprawy infrastruktury istotnej z ekonomicznego punktu widzenia w celu wzmocnienia siły gospodarczej regionów Ostthüringen i Westsachsen.
- (314) Biorąc pod uwagę to, że aby wesprzeć rozwój regionalny środkowych Niemiec, konieczne są dobre możliwości dostępu, uznaje się, że utrzymanie działalności portu lotniczego miało zasadnicze znaczenie. Działalność portu lotniczego przyczynia się do rozwoju regionalnego oraz do tworzenia miejsc pracy. Z tego względu celem zatwierdzonej pomocy operacyjnej było jednoznacznie wsparcie rozwoju regionalnego.

8.2.2.2. Konieczność interwencji państwa

- (315) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. b) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. na pytanie o to, czy pomoc państwa może skutecznie przyczynić się do realizacji celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, można odpowiedzieć dopiero po przeanalizowaniu konkretnego problemu. Pod tym względem każda pomoc państwa dla portu lotniczego musi być ukierunkowana na przyczynienie się do znaczącej poprawy, której sam rynek nie jest w stanie wywołać.

⁽¹³⁸⁾ Pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽¹³⁹⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3), pkt 104.

⁽¹⁴⁰⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, pkt 137.

- (316) Niemcy twierdzą, że interwencja była konieczna, ponieważ port lotniczy miał trudności ze sfinansowaniem swojej działalności we własnym zakresie. W sprawozdaniach finansowych spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH często pojawia się informacja, że sytuacja finansowa portu lotniczego jest ściśle powiązana z wkładami udziałowców lub innymi dotacjami publicznymi. Bez interwencji finansowej państwa istnienie przedsiębiorstwa jest nawet zagrożone ⁽¹⁴¹⁾.
- (317) Dzięki przyznaniu pomocy operacyjnej port lotniczy otrzymał środki niezbędne do zapewnienia swojego funkcjonowania oraz do dostosowania swojego modelu biznesowego do wymogów linii lotniczych oferujących tanie połączenia lotnicze.
- (318) Komisja uznaje, że AOC jest małym regionalnym portem lotniczym obsługującym poniżej 150 000 pasażerów rocznie, który w normalnych warunkach rynkowych nie byłby w stanie pokryć swoich wszystkich kosztów operacyjnych. Z tego powodu interwencja państwa była konieczna.

8.2.2.3. Proporcjonalność środka pomocy

- (319) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. c) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. każdy środek pomocy na rzecz portu lotniczego musi być właściwym instrumentem polityki, umożliwiającym osiągnięcie celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania. Państwo członkowskie musi więc wykazać, że tego samego celu nie można osiągnąć przy zastosowaniu innych instrumentów polityki lub instrumentów pomocy w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.
- (320) Zdaniem Niemiec przedmiotowy środek pomocy jest właściwym instrumentem polityki, umożliwiającym osiągnięcie celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, którego nie można by osiągnąć przy zastosowaniu innych instrumentów polityki w mniejszym stopniu zakłócających konkurencję.
- (321) Kwota pomocy była przeznaczona na pokrycie spodziewanej luki finansowej w kosztach operacyjnych obliczonych dla kolejnego roku.
- (322) W świetle powyższych ustaleń Komisja jest zdania, że przedmiotowy środek był odpowiedni do osiągnięcia zamierzonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania.

8.2.2.4. Istnienie efektu zachęty

- (323) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc operacyjna ma efekt zachęty, jeśli w przypadku braku takiej pomocy poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego nie zostałby prawdopodobnie zwiększony. W przedmiotowej ocenie należy uwzględnić istnienie pomocy inwestycyjnej oraz natężenie ruchu w porcie lotniczym.
- (324) W sprawozdaniach finansowych spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH podkreśla się, że bez interwencji finansowej państwa istnienie przedsiębiorstwa jest zagrożone. Bez pomocy operacyjnej służącej pokryciu strat poniesionych przez operatora portu lotniczego port lotniczy ostatecznie przestałby funkcjonować na rynku ze względu na niepokryte straty operacyjne.
- (325) W świetle powyższych ustaleń Komisja jest zdania, że przedmiotowy środek pomocy miał efekt zachęty.

8.2.2.5. Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do minimum)

- (326) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. e) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych mogła zostać uznana za proporcjonalną, musi pozostać ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.
- (327) W omawianym przypadku udziałowcy publiczni operatora portu lotniczego określili kwotę pomocy operacyjnej na podstawie rocznego biznesplanu *ex ante* i ograniczyli ją do zapotrzebowania finansowego portu lotniczego.
- (328) Parametry tych biznesplanów zostały w każdym roku obrotowym zaktualizowane o bieżące wyniki portu lotniczego. Na przykład w dniu 8 listopada 2002 r. zarząd zatwierdził biznesplan na rok 2003 na podstawie danych dostępnych we wrześniu 2002 r. Ten biznesplan został później zaktualizowany na posiedzeniu zarządu w dniu 24 października 2003 r. na podstawie danych dostępnych w październiku 2003 r. ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Zob. motyw 43.

⁽¹⁴²⁾ Niemcy przekazały Komisji biznesplany na lata 2000–2005 oraz aneksy do tych biznesplanów na lata 2002–2005.

- (329) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że pomoc operacyjna udzielona wówczas operatorowi portu lotniczego pozwoliła mu na dostosowanie swojego modelu biznesowego do nowych wymogów operacyjnych powiązanych z umową usługową zawartą z Ryanaiem. Wysokość środków finansowych wymaganych w celu pokrycia strat była przy tym stale kontrolowana. W ten sposób kwota pomocy była ograniczona do oczekiwanych strat operacyjnych.
- (330) Niemcy ponadto informują, że adaptacja portu lotniczego przeprowadzona na podstawie licznych projektów⁽¹⁴³⁾ zrealizowanych w latach 2010–2012 przyczyniła się do zmniejszenia ogólnej luki finansowej portu lotniczego oraz tym samym do obniżenia wysokości wkładów udziałowców. Pomoc operacyjna była kontrolowana w całym odnośnym okresie, aby umożliwić dostosowanie do faktycznych wymogów portu lotniczego.
- (331) Z tego względu Komisja uważa, że w omawianym przypadku pomoc operacyjna była proporcjonalna oraz ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą.

8.2.2.6. *Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi*

- (332) Zgodnie z sekcją 5.1.2. lit. f) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w ocenie zgodności pomocy operacyjnej należy uwzględnić zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową. Oznaką ewentualnych zakłóceń konkurencji lub wpływu na wymianę handlową może być to, że port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość.
- (333) W omawianym przypadku Komisja stwierdza, że najbliższym portem lotniczym jest port lotniczy Lipsk-Halle, który jest oddalony od AOC o 85 km lub 1 godz. 10 min jazdy samochodem osobowym. Jak wyjaśniono w motywach 299 i 300, model biznesowy spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH od początku polegał na utworzeniu regionalnego portu lotniczego w celu rozwoju pobliskiej strefy przemysłowej. Nawet gdyby spełniła się prognoza prof. Klophausa z 2007 r., do 2015 r. liczba pasażerów portu lotniczego osiągnęłaby 500 000, co jeszcze nie pozwalałoby portowi lotniczemu na konkurowanie z portem lotniczym obsługującym ponad dwa miliony pasażerów, takim jak port lotniczy Lipsk-Halle.
- (334) Niemcy ponadto zwracają uwagę na to, że dostęp do infrastruktury AOC, aby dalej ograniczyć negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej, był otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników, a nie wyłącznie dla konkretnego użytkownika.
- (335) W świetle powyższych ustaleń Komisja jest zdania, że nadmierne negatywne skutki dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi są ograniczone do minimum.

8.2.2.7. *Wniosek*

- (336) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że pokrycie strat operacyjnych poniesionych przez spółkę Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w latach 2000–2011 na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE oraz wymogów zgodności określonych w sekcji 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. jest zgodne z rynkiem wewnętrznym.

8.2.3. **Środek 3: Opłaty lotniskowe oraz płatności na rzecz Ryanaira w ramach realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego z 2003 r. i umów marketingowych z 2003 i 2010 r.**

- (337) Niemcy twierdzą, że umowa o świadczenie usług portu lotniczego oraz umowy o świadczenie usług marketingowych nie stanowią pomocy państwa. Z tego względu Niemcy nie przedstawiają żadnej podstawy prawnej dla ewentualnej zgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym. W takich okolicznościach oraz biorąc pod uwagę to, że ciężar udowodnienia zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym w drodze odstępstwa od art. 107 ust. 1 zasadniczo spoczywa na państwie członkowskim, które musi spełnić wymagania takiego odstępstwa, można stwierdzić, że przedmiotowa pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Ponadto Komisja jest zdania, że przedmiotowej pomocy państwa nie można uznać zgodnie z właściwymi przepisami za zgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc na rozpoczęcie działalności.

⁽¹⁴³⁾ Zob. motyw 34.

8.2.3.1. *Obowiązująca podstawa prawna*

- (338) W odniesieniu do pomocy na rozpoczęcie działalności w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. określone jest, że

„[...] 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.”⁽¹⁴⁴⁾.

- (339) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. stanowią natomiast, co następuje:

„Komisja zbada zgodność [...] pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej bez zgody Komisji, a tym samym z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu [obecnie art. 108 ust. 3 TFUE] na podstawie niniejszych wytycznych, jeżeli zaczęto przyznawać pomoc po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*”.

8.2.3.2. *Ocena zgodności umowy zawartej w dniu 25 stycznia 2010 r. w połączeniu z umową zawartą w dniu 3 marca 2003 r. o świadczenie usług portu lotniczego oraz z umową marketingową zawartą w dniu 7 kwietnia 2003 r.*

- (340) Umowa z AMS została zawarta w 2010 r., tj. po opublikowaniu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Przedmiotowa pomoc została udzielona na podstawie umowy marketingowej z 2010 r., której skutki są zbieżne ze skutkami obu umów zawartych w 2003 r., które – na podstawie odrębnej oceny – nie stanowią pomocy państwa. Z tego względu zgodność pomocy musi zostać zbadana na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (341) Zważywszy na to, że wszystkie wymogi zgodności pomocy na rozpoczęcie działalności, o których mowa w pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., muszą zostać spełnione łącznie, aby stwierdzić niezgodność pomocy udzielonej na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego, wystarczy więc udowodnić, że jeden z tych wymogów nie jest spełniony. W celu oceny zgodności przedmiotowego środka pomocy Komisja zbada jednak szereg kryteriów określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (342) Zgodnie z pkt 79 lit. c) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., aby pomoc została uznana za zgodną, musi ona dotyczyć jedynie otwierania nowych tras lub nowych połączeń na danej trasie. Umowa z 2010 r. obejmuje codzienne połączenie do Londynu, które uruchomiono w 2003 r., oraz uruchomione w 2007 r. połączenie do Girony. W 2010 r. uruchomiono jedynie połączenie do Alicante. W związku z tym przedmiotowy środek pomocy nie spełnia tego kryterium.
- (343) Zgodnie z pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. wymagane są żywotność docelowa środka i jego zmniejszanie z czasem: „[...] linia otrzymująca pomoc musi docelowo okazać się żywotna z ekonomicznego punktu widzenia, czyli co najmniej pokrywać swoje koszty bez dofinansowania publicznego. Dlatego pomoc na rozpoczęcie działalności musi być ograniczona w czasie i zmniejszać się wraz z jego upływem”. Nic nie wskazuje na to, aby trasy, o których mowa, mogły być rentowne bez finansowania udzielonego ze środków publicznych na rzecz Ryanaira w ramach umów marketingowych. Potwierdza to fakt, że po zakończeniu otrzymywania finansowania publicznego Ryanair zlikwidował połączenia.
- (344) W pkt 79 lit. e) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. dochodzi kryterium wyrównania dodatkowych kosztów uruchomienia działalności: „[...] kwota pomocy musi być ściśle powiązana z dodatkowymi kosztami rozpoczęcia działalności, które wynikają z uruchomienia nowej trasy lub zwiększenia częstotliwości lotów i których operator lotniczy nie ponosiłby w optymalnym rytmie działalności”. Przedmiotowa pomoc zdaje się nie mieć związku ze szczególnymi kosztami uruchomienia działalności. Wpłata dotacji marketingowych na rzecz Ryanaira była kontynuowana przez cały okres, w którym port lotniczy utrzymywał stosunki handlowe z przedsiębiorstwem lotniczym. Z tego względu również to kryterium nie jest spełnione.
- (345) Ponadto zgodnie z pkt 79 lit. f) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. kwota pomocy w ciągu jednego roku nie może przekroczyć 50 % wysokości kosztów kwalifikowalnych poniesionych w ciągu tego roku. Nie ma żadnych dowodów na to, że faktyczne wydatki na marketing były dwukrotnie wyższe od kwoty pomocy.

⁽¹⁴⁴⁾ Pkt 174 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

8.2.3.3. Wniosek

- (346) Podsumowując, pomocy udzielonej na rzecz Ryanaira i AMS nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc na rozpoczęcie działalności, ponieważ nie są spełnione wymogi zgodności. W związku z tym pomoc państwa udzielona na rzecz Ryanaira i AMS w ramach realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 25 stycznia 2010 r. stanowi pomoc państwa niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, która musi zostać odzyskana.

9. WNIOSEK

9.1. ŚRODEK 1: FINANSOWANIE INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W LATACH 2000–2011

- (347) Komisja jest zdania, że pomoc udzielona spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w formie sfinansowania inwestycji infrastrukturalnych w latach 2000–2011 jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

9.2. ŚRODEK 2: POKRYCIE STRAT OPERACYJNYCH PONIESIONYCH PRZEZ FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH W LATACH 2000–2011

- (348) Komisja jest zdania, że pomoc udzielona portowi lotniczemu Altenburg-Nobitz w formie pokrycia strat operacyjnych w latach 2000–2011 jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

9.3. ŚRODEK 3: UMOWY USŁUGOWE I MARKETINGOWE Z RYANAIREM

- (349) Komisja jest zdania, że realizacja umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 28 sierpnia 2008 r. nie stanowi pomocy państwa na rzecz Ryanaira lub AMS.
- (350) Komisja jest zdania, że Niemcy – na podstawie realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 25 stycznia 2010 r. – udzieliły na rzecz spółki Ryanair Ltd. i jej 100-procentowej spółki-córki AMS pomocy niezgodnej z prawem, z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
- (351) Podpisanie w 2010 r. umowy z Ryanaiirem i AMS nie umożliwiło spółce Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH – patrząc z perspektywy *ex ante* – pokrycia wszystkich kosztów przyrostowych mających związek z działalnością Ryanaira w porcie lotniczym. Ryanair/AMS uzyskał nieuzasadnioną korzyść w formie pomocy, którą należy zwrócić Niemcom.

Odzyskanie pomocy udzielonej Ryanairowi/AMS

- (352) Zgodnie z TFUE i z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości w przypadku stwierdzenia, że pomoc państwa jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym, Komisja jest organem właściwym do podejmowania decyzji o tym, że dane państwo musi ją wycofać lub zmienić⁽¹⁴⁵⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nałożenie na państwo obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu stanu pierwotnego⁽¹⁴⁶⁾. W tym kontekście Trybunał ustalił, że cel ten jest osiągnięty, gdy beneficjent pomocy przyznanej w sposób niezgodny z prawem dokonał jej zwrotu i utracił w tym samym korzyść posiadaną względem swoich konkurentów na rynku oraz gdy została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy⁽¹⁴⁷⁾.
- (353) Na podstawie przedmiotowego orzecznictwa w art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽¹⁴⁸⁾ określono, że: „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”.
- (354) W związku z tym wspomniana pomoc państwa, o ile została wypłacona, musi zostać zwrócona Niemcom.

⁽¹⁴⁵⁾ Sprawa C-70/72 *Komisja przeciwko Niemcom*, Rec. 1973, s. 813, pkt 13.

⁽¹⁴⁶⁾ Sprawy połączone C-278/92, C-279/92 i C-280/92 *Hiszpania przeciwko Komisji*, Rec. 1994, s. I-04103, pkt 75.

⁽¹⁴⁷⁾ Sprawa C-75/97 *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1999, s. I-3671, pkt 64–65.

⁽¹⁴⁸⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

- (355) W odniesieniu do kwot podlegających zwrotowi Komisja uwzględni biznesplany *ex ante*, które zostały przedstawione w sekcji 8.1.3, tabela 19, w następujących dodatkowych aspektach:
- Kwota pomocy do odzyskania powinna odpowiadać ujemnemu przyrostowemu przepływowi pieniężnemu, który występował w momencie podjęcia decyzji o podpisaniu umowy. Ujemny przepływ pieniężny odpowiada wysokości środków finansowych, które są niezbędne do zapewnienia zgodności umowy z zasadami rynkowymi.
 - Komisja uważa, że za czasowe ramy przedmiotowego biznesplanu należy przyjąć sezon letni 2010. Efektywna korzyść uzyskana przez przedsiębiorstwo lotnicze faktycznie jest ograniczona do czasu trwania danej umowy, ponieważ jak tylko umowa ta została zakończona, Ryanair/AMS przestał czerpać korzyści z portu lotniczego.
- (356) W tabeli 20 przedstawione są wyniki dotyczące orientacyjnych kwot podlegających odzyskaniu przez Niemcy.
- (357) Aby uwzględnić korzyść faktycznie uzyskaną przez przedsiębiorstwo lotnicze i jego spółki-córki w ramach realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 25 stycznia 2010 r., można jeszcze dostosować kwoty wskazane w tabeli 20 na podstawie przekazanych przez Niemcy dokumentów uzupełniających. Podstawę takiego dostosowania powinna stanowić (i) różnica pomiędzy przedstawionymi *ex post*, faktycznymi płatnościami uiszczonymi przez przedsiębiorstwo lotnicze w związku z opłatami lotniskowymi a przedstawionymi w tabeli 19, prognozowanymi przepływami pieniężnymi (*ex ante*) w odniesieniu do danych pozycji przychodów oraz (ii) różnica pomiędzy przedstawionymi *ex post*, faktycznymi opłatami marketingowymi uiszczonymi w ramach umowy marketingowej na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego i jego spółek-córek a przewidzianymi *ex ante*, wskazanymi w tabeli 19 kwotami odpowiednich kosztów marketingowych.
- (358) Jak już wyjaśniono w motywie 212, Komisja jest zdania, że do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa AMS i Ryanair należy traktować jako jedno przedsiębiorstwo. W związku z tym przedsiębiorstwa Ryanair i AMS powinny solidarnie odpowiadać za spłatę całej pomocy otrzymanej w ramach realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 25 stycznia 2010 r.
- (359) Ponadto zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ⁽¹⁴⁹⁾ Niemcy powinny dodać do kwoty pomocy odsetki od zwracanej pomocy, naliczone od dnia przekazania beneficjentowi pomocy niezgodnej z prawem do dnia jej odzyskania ⁽¹⁵⁰⁾. Z uwagi na to, że w omawianym przypadku przepływy pieniężne odpowiadające kwotom pomocy są złożone i odnoszą się do całego okresu realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 25 stycznia 2010 r., Komisja uważa, że do celów obliczenia odsetek od zwracanej pomocy za termin wypłaty pomocy można przyjąć koniec sezonu letniego IATA 2010 (tzn. 30 października 2010 r.),

Tabela 20

Kwota do odzyskania na podstawie umowy o świadczenie usług portu lotniczego oraz umów marketingowych z 2003 i 2010 r.

	Sezon letni 2010
Liczba pasażerów odlatujących	55 188
OCZEKIWANE PRZYCHODY (w EUR)	
Opłata netto uiszczana przez Ryanaira za każdego pasażera odlatującego	[...]*
Przychody z działalności lotniczej ogółem	[...]*

⁽¹⁴⁹⁾ 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).

⁽¹⁵⁰⁾ Zob. art. 14 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 659/99.

	Sezon letni 2010
Przychody z działalności pozalotniczej za pasażera	[...]*
Przychody z działalności pozalotniczej ogółem	[...]*
Przychody ogółem	[...]*
OCZEKIWANE OPŁATY (w EUR)	
Stałe opłaty marketingowe	[...]*
Miesięczne opłaty operacyjne	13 943
Opłaty operacyjne ogółem	97 601
Opłaty ogółem	[...]*
WYNIK NETTO (w EUR)	
KWOTA PODLEGAJĄCA ODZYSKANIU	– 318 569

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Pomoc państwa, którą Niemcy przyznały w latach 2000–2011 niezgodnie z prawem, a mianowicie z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w formie sfinansowania inwestycji infrastrukturalnych w latach 2000–2011, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
2. Pomoc państwa, którą Niemcy przyznały w latach 2000–2011 niezgodnie z prawem, a mianowicie z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na rzecz spółki Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH w formie pokrycia strat operacyjnych w latach 2000–2011, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
3. Zawarta w dniu 3 marca 2003 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem umowa o świadczenie usług portu lotniczego, powiązana z umową o świadczenie usług marketingowych zawartą w dniu 7 kwietnia 2003 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem oraz z umową o świadczenie usług marketingowych zawartą w dniu 28 sierpnia 2008 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a AMS, nie stanowi pomocy.
4. Pomoc państwa, którą Niemcy przyznały na rzecz Ryanaira lub AMS niezgodnie z prawem, a mianowicie z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w drodze połączenia realizacji umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej w dniu 3 marca 2003 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem, umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej w dniu 7 kwietnia 2003 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a Ryanairem oraz umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej w dniu 25 stycznia 2010 r. pomiędzy spółką Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a AMS, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

1. Niemcy odzyskują od beneficjentów niezgodną pomoc, o której mowa w art. 1 ust. 4.
2. Biorąc pod uwagę to, że Ryanair i AMS stanowią do celów niniejszej decyzji jeden podmiot gospodarczy, przedsiębiorstwa te wspólnie odpowiadają za zwrot pomocy państwa otrzymanej przez każde z nich na podstawie powiązanego zastosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego z dnia 3 marca 2003 r., umowy marketingowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. oraz umowy marketingowej z dnia 25 stycznia 2010 r.

3. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.
4. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004.
5. Niemcy anulują wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 1 ust. 4, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 3

1. Odzyskanie środków pomocy, o których mowa w art. 1 ust. 4, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Niemcy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 4

1. W ciągu dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Niemcy przekazują Komisji następujące informacje:
 - a) łączną kwotę (kwotę główną i odsetki od zwracanej pomocy) pomocy zwróconej przez beneficjentów;
 - b) łączną kwotę (kwotę główną i odsetki od zwracanej pomocy) pomocy do odzyskania od beneficjentów zgodnie z art. 2;
 - c) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
 - d) dokumenty potwierdzające, że beneficjenci zostali zobowiązani do zwrotu pomocy.
2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2, Niemcy na bieżąco informują Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Niemcy bezzwłocznie przedstawiają informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Niemcy dostarczają również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjentów.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 października 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący