

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/10****z dnia 20 lutego 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.18855 – C 5/08 (ex NN 58/07) – Dania****Umowy zawarte między portem lotniczym Aarhus a Ryanaiem w 1999 r.***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 871)***(Jedynie tekst w języku duńskim 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 zgodnie z przywołanymi artykułami <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) W lutym 2005 r. Komisja otrzymała skargę od SAS Group („SAS”). SAS zarzucił Aarhus Airport Ltd./Aarhus Lufthavn A/S („port lotniczy Aarhus”) między innymi udzielenie nielegalnej pomocy Ryanaiowi. Domniemana pomoc polegała na zmniejszeniu opłat lotniskowych i opłat za obsługę naziemną.
- (2) W pismach z dnia 2 marca 2005 r. i 20 maja 2006 r. Komisja wystąpiła do Danii o przekazanie dodatkowych informacji w odniesieniu do wspomnianej skargi. Dania udzieliła odpowiedzi w pismach z dnia 18 maja 2005 r. i 11 lipca 2006 r.
- (3) Pismem z dnia 30 stycznia 2008 r. Komisja poinformowała Danię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) <sup>(2)</sup> („decyzja o wszczęciu postępowania”) w odniesieniu do umowy zawartej między portem lotniczym Aarhus a Ryanaiem. Dania przekazała swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 30 maja 2008 r.
- (4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(3)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag w ciągu miesiąca od daty publikacji.
- (5) Komisja otrzymała uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania od trzech zainteresowanych stron. SAS, Ryanair i Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych przedstawili uwagi odpowiednio w dniach 16 czerwca 2008 r., 29 maja 2008 r. i 4 lipca 2008 r. Komisja przekazała te uwagi Danii w piśmie z dnia 17 lipca 2008 r. Dania uzyskała możliwość udzielenia odpowiedzi na przekazane uwagi w terminie jednego miesiąca. Dania przekazała swoje uwagi w piśmie z dnia 29 września 2008 r.
- (6) Pismem z dnia 25 marca 2011 r. Komisja zwróciła się o przedstawienie dalszych informacji. Dania odpowiedziała pismem z dnia 28 marca 2011 r. Pismem z dnia 8 kwietnia 2011 r. Komisja zwróciła się do Ryanaira o przedstawienie dalszych informacji. Ryanair udzielił odpowiedzi pismem z dnia 15 lipca 2011 r. Uwagi Ryanaira przekazano Danii pismem z dnia 5 sierpnia 2011 r. Dania przedstawiła dodatkowe informacje w pismach z dnia 8 i 22 września 2011 r., 12 kwietnia 2012 r. i 22 maja 2012 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 109 z 30.4.2008, s. 15.

<sup>(2)</sup> Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Treść tych dwóch artykułów jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy rozumieć, w stosownych przypadkach, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W TFUE wprowadzono również pewne zmiany terminologiczne, takie jak zmiana terminu „Wspólnota” na „Unia” oraz „wspólny rynek” na „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji stosowana będzie terminologia TFUE.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 109 z 30.4.2008, s. 15.

## 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY

### 2.1. Kontekst dochodzenia

- (7) Port lotniczy Aarhus znajduje się w Tistrup, 36 km na północny wschód od miasta Aarhus w Danii. Port lotniczy Aarhus, który prowadzi port lotniczy i jest jego właścicielem, jest 100 % publiczną spółką akcyjną. <sup>(1)</sup>
- (8) Port lotniczy jest jednym z sześciu regionalnych portów lotniczych obsługujących rynek Jutlandii z liczbą ludności wynoszącą około 2,5 mln. Port lotniczy Aarhus jest najbliższym portem lotniczym dla około 25 % ludności zamieszkującej Jutlandię. Największym portem lotniczym w regionie Jutlandii jest port lotniczy w Billund znajdujący się 140 km od Aarhus (około 1 godz. 35 min. drogi samochodem). Port lotniczy Aarhus jest, po porcie Billund, drugim największym portem lotniczym Jutlandii obsługującym głównie SAS (około 48 % pasażerów) i Ryanaira (około 34,7 % pasażerów).
- (9) Port lotniczy Aarhus dysponuje zdolnością obsłużenia około miliona pasażerów rocznie. Wartość szczytową port lotniczy odnotował w 1996 r., gdy obsłużył ponad 800 000 pasażerów. W 1996 r. otworzono most nad Wielkim Bełtem łączący wyspy Fionia i Zelandia, przez co skrócono czas podróży drogą lądową między Jutlandią a Kopenhagą. Dzięki mostowi nad Wielkim Bełtem podróżni mogą dostać się samochodem z Aarhus do Kopenhagi. Po otwarciu mostu w 1996 r. liczba pasażerów korzystających z portu lotniczego Aarhus zaczęła spadać, osiągając około 600 000 pasażerów rocznie. W 1999 r. SAS zamknął swoją trasę z Aarhus do Londynu. W tym samym roku Ryanair zawarł umowy z portem lotniczym Aarhus i zaczął codziennie obsługiwać trasę Londyn–Stansted. W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie wzrostu liczby pasażerów w porcie lotniczym Aarhus w latach 1995–2012:

Tabela 1

#### Zmiany liczby pasażerów w porcie lotniczym Aarhus w latach 1995–2012

| Rzeczywista liczba pasażerów w latach 1995–2012 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Rok   | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| Liczba pasażerów (w tysiącach)                  | 782  | 864  | 812  | 625  | 597  | 641  | 655  | 579  | 579  |
| Rok   | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Liczba pasażerów (w tysiącach)                  | 525  | 539  | 554  | 571  | 573  | 526  | 562  | 591  | 485  |

### 2.2. Środki będące przedmiotem postępowania wyjaśniającego oraz ocena początkowa Komisji

- (10) Decyzja o wszczęciu postępowania dotyczy umów zawartych między Ryanaiem a portem lotniczym Aarhus w 1999 r. Niniejsza decyzja pozostaje zatem bez uszczerbku dla wszelkich zmian lub zastąpienia umów zawartych w 1999 r. lub jakiegokolwiek umowy uzupełniającej zawartej po tym roku.
- (11) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja podniosła kwestię dotyczącą tego, czy port lotniczy Aarhus funkcjonował jako podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej w momencie zawierania umów z Ryanaiem z 1999 r. W szczególności Komisja miała na celu ustalenie, czy poziom opłat lotniskowych oraz kolejne rabaty i wsparcie marketingowe oferowane Ryanairowi przez port lotniczy stanowią pomoc państwa.
- (12) Komisja wyraziła przede wszystkim wątpliwości, czy zróżnicowanie opłat lotniskowych stosowanych w porcie lotniczym Aarhus opierało się na przychodach i kosztach przyrostowych, czyli na przychodach i kosztach generowanych przez działalność Ryanaira w porcie lotniczym. Ponadto Dania nie przekazała Komisji kopii umów z Ryanaiem z 1999 r. ani biznesplanu zawierającego ocenę rentowności tych umów dla portu lotniczego Aarhus. W związku z tym Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania wyraziła wątpliwości, czy zachowaniem portu lotniczego Aarhus kierowała perspektywa długookresowej rentowności. Nie można zatem wykluczyć, że umowy zawarte w 1999 r. przyniosły Ryanairowi korzyść, której to przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych.

<sup>(1)</sup> Udziały w porcie lotniczym podzielone są między następujące gminy/okręgi: gmina Århus (64,60 %), gmina Randers (16,70 %), gmina Grenå (4,80 %), gmina Ebeltøft (3,00 %), i okręg Århus (10,90 %).

- (13) Komisja wyraziła wątpliwości, czy pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. W związku z tym Komisja w szczególności wyraziła wątpliwości, czy w tym przypadku zostały spełnione warunki zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. <sup>(1)</sup>.

### 3. UWAGI DANII

#### 3.1. Proces decyzyjny prowadzący do zawarcia umów z Ryanaiem w 1999 r.

- (14) Dania po raz pierwszy przekazała Komisji swoje uwagi dotyczące braku możliwości przypisania temu państwu członkowskiemu umów z Ryanaiem z 1999 r.
- (15) Dania stwierdziła, że umowy z 1999 r. zostały zawarte między portem lotniczym Aarhus a Ryanaiem i nie można ich przypisać żadnemu organowi publicznemu. Dania podkreśla, że ani dane państwo członkowskie, ani żaden inny organ publiczny nie uczestniczył w negocjowaniu umów.
- (16) Dania wyjaśnia, że według portu lotniczego Aarhus wstępne negocjacje między portem lotniczym Aarhus a Ryanaiem rozpoczęły się już na początku 1998 r. Ponadto wyjaśnia, że negocjacje te zostały tymczasowo zawieszono wiosną 1999 r., ponieważ strony nie mogły dojść do porozumienia.
- (17) Co więcej, Dania twierdzi, że w czerwcu 1999 r. SAS ogłosił, że zamyka trasę Aarhus–Londyn ze skutkiem od końca października 1999 r. W związku z tym Dania zwraca uwagę, że latem 1999 r. wznowiono negocjacje pomiędzy Ryanaiem a portem lotniczym Aarhus, reprezentowanym przez dyrektora odpowiedzialnego za partnerstwo użytkowe.
- (18) W odniesieniu do negocjacji dotyczących umów z 1999 r. Dania wyjaśnia, że umowy te były negocjowane bezpośrednio przez dyrektora portu lotniczego, a właściciele publiczni nie zaproponowali ani nie zatwierdzili warunków zwartych w umowach. Według Danii dyrektor negocjujący umowy, w tym przewidziane zniżki, nie kontaktował się z zarządem ani z żadnymi innymi władzami lokalnymi.
- (19) Ponadto Dania wyjaśniła, że umowy z 1999 r. zostały bezpośrednio podpisane przez dyrektora portu lotniczego negocjującego umowy. Dania wyjaśniła również, że umowy z 1999 r. nie zostały przedłożone duńskim organom lotnictwa cywilnego do zatwierdzenia, a opłaty lotniskowe nie zostały zatwierdzone przez Danię w postaci tabeli opłat ani w jakiegokolwiek innej formie.
- (20) Na poparcie tych twierdzeń (zob. motywy 15–19) Dania przedstawiła kopię protokołów posiedzeń zarządu z przedstawicielami władz lokalnych oraz protokołów corocznych walnych zgromadzeń.
- (21) W konsekwencji Dania jest zdania, że ani akcjonariusze portu lotniczego, ani organy lotnictwa cywilnego nie uczestniczyli bezpośrednio ani pośrednio w negocjowaniu umów z Ryanaiem z 1999 r. Zdaniem Danii umów tych nie można zatem przypisać temu państwu członkowskiemu. Jako że jeden z łącznych warunków dotyczących pojęcia pomocy państwa nie został spełniony, Dania uważa, że umowy z Ryanaiem z 1999 r. nie stanowią pomocy państwa.

#### 3.2. Umowy zawarte między portem lotniczym Aarhus a Ryanaiem w 1999 r.

- (22) Dania przedstawiła kopię dwóch umów zawartych między portem lotniczym Aarhus a Ryanaiem w 1999 r. oraz dalsze wyjaśnienia.

##### *Umowa zasadnicza z 1999 r.*

- (23) Dania wyjaśnia, że w dniu 2 listopada 1999 r. port lotniczy Aarhus zawarł umowę z Ryanaiem („umowa zasadnicza”). Ponadto Dania stwierdza, że zgodnie z ustaleniami umowa ta miała obowiązywać do dnia 31 października 2009 r. (tj. przez okres 10 lat).

<sup>(1)</sup> Komunikat Komisji – 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).

- (24) Dania stwierdza, że na mocy umowy zasadniczej Ryanair był zobowiązany do odbycia co najmniej [...] (!) z portu lotniczego Aarhus do portu lotniczego Londyn Stansted statkiem powietrznym B737 (ograniczenie liczby rejsów dozwolone jest wyłącznie w okresie świąt takich jak Boże Narodzenie, Nowy Rok i Wielkanoc). Dania wyjaśnia, że zgodnie z umową zasadniczą Ryanair był zobowiązany obsłużyć co najmniej [...] pasażerów w porcie lotniczym Aarhus w okresie od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2001 r.
- (25) Jeżeli chodzi o opłaty uiszczane przez Ryanaira, Dania wyjaśnia, że zgodnie z umową zasadniczą Ryanair był zobowiązany do zapłacenia portowi lotniczemu Aarhus następujących kwot podsumowanych w tabeli 2.

Tabela 2

**Przegląd opłat lotniskowych do uiszczenia na rzecz portu lotniczego Aarhus przez Ryanaira zgodnie z umową zasadniczą zawartą w 1999 r.**

|   |                               |           |
|---|-------------------------------|-----------|
| Opłaty lotniskowe do uiszczenia przez Ryanaira  | [...]                         | [...]     |
| Opłata za lądowanie/start w przypadku połączeń powrotnych (w tym dopłata z tytułu hałasu i lokalna kontrola ruchu lotniczego) | [...] DKK                     |           |
| Opłata pasażerska za każdego odlatującego pasażera  | [...] DKK                     |           |
| Opłata nocna  | Zgodnie ze standardową taryfą |           |
| Opłata pasażerska i opłata za obsługę ramp w przypadku połączeń powrotnych  | [...] DKK                     | [...] DKK |

- (26) Dania wskazuje, że na mocy umowy zasadniczej port lotniczy Aarhus był zobowiązany udzielić Ryanairowi rabatu w wysokości [...] DKK (przez pierwszych [...] lat, tj. [...]) lub [...] DKK (przez ostatnich [...] lat tj. [...]) z tytułu opłaty za obsługę pasażerską (co oznacza obniżenie [...] obowiązującej opłaty za obsługę pasażerską), jeżeli Ryanair uzyskuje przychód netto w wysokości [...] DKK lub mniejszy od pasażera lecącego w jedną stronę na trasie Londyn Stansted. Dania wyjaśniła, że właśnie taka sytuacja miała miejsce począwszy od 1999 r.

*Umowa marketingowa z 1999 r.*

- (27) Dania wskazuje, że tego samego dnia, tj. 2 listopada 1999 r., Ryanair i port lotniczy Aarhus zawarli drugą umowę („umowa marketingowa”).
- (28) Dania wyjaśnia, że na mocy umowy marketingowej port lotniczy Aarhus jest zobowiązany zapłacić Ryanairowi:
- (i) kwotę odpowiadającą [...] uiszczonym przez Ryanaira zgodnie z umową zasadniczą; oraz
  - (ii) wszystkie podwyżki opłaty za obsługę pasażerską w porcie lotniczym Aarhus ponad [...] DKK [...] i ponad [...] DKK [...].
- (29) Dania wyjaśnia, że zgodnie z umową marketingową obniżenie opłat za lądowanie/start oraz opłat nocnych uznaje się za wsparcie marketingowe. Dania stwierdza, że port lotniczy Aarhus nie znał celu, na jaki udzielono wsparcia marketingowego, jednak zakładał, że przeznaczono je na podział kosztów za obsługę trasy Aarhus/Londyn Stansted.

### 3.3. Stosowanie testu prywatnego inwestora i selektywność

- (30) Jeżeli chodzi o stosowanie testu prywatnego inwestora, Dania uważa, że Komisja powinna porównać zachowanie portu lotniczego Aarhus z przypuszczalnym postępowaniem prywatnego operatora kierującego się perspektywą długoterminowej rentowności i realizującego politykę sektorową.

(!) Informacja ta jest objęta obowiązkiem zachowania tajemnicy zawodowej, o którym mowa w komunikacie Komisji C(2003) 4582 z dnia 1 grudnia 2003 r. w sprawie tajemnicy służbowej w decyzjach dotyczących pomocy państwa (Dz.U. C 297 z 9.12.2003, s. 6).

- (31) Dania stwierdza, że należy ocenić rentowność umów z Ryanaiem z 1999 r. w odniesieniu do całego przewidywanego okresu obowiązywania tych umów (tj. okresu dziesięciu lat). Dania uważa, że umowy z 1999 r. pozytywnie wpłynęły na finanse portu lotniczego w okresie 1999–2009.
- (32) Dania wyjaśnia, że w chwili zawarcia umów z Ryanaiem z 1999 r. port lotniczy Aarhus zmagał się z następującymi wyzwaniami. Po pierwsze, rywalizował o przedsiębiorstwa lotnicze i pasażerów z portem lotniczym Billund, który, jako największy port lotniczy w regionie Jutlandii, miał strategicznie silniejszą pozycję konkurencyjną. Po drugie, port lotniczy Aarhus wykorzystywał zaledwie 40 % swojej przepustowości i odnotował spadek liczby pasażerów z około 860 000 do około 596 000 w latach 1996–1999, przy czym w nadchodzących latach przewidywano dalszy spadek. Po trzecie, ustała działalność wojskowa bazy lotniczej w Tirstrup, co oznacza, że roczne koszty netto Aarhus związane z kontrolą ruchu lotniczego, utrzymaniem straży pożarnej i służb ratowniczych, obsługą techniczną i naziemną wzrosły o 10–12 mln DKK. Po czwarte, na 2004 r. zaplanowano otwarcie nowej autostrady (tj. autostrady Djursland) zapewniającej szybsze i łatwiejsze połączenie transportowe z Tirstrup.
- (33) Ponadto Dania wyjaśnia, że otwarto most nad Wielkim Bełtem (dzięki któremu podróżni mogą podróżować samochodem z Aarhus do Kopenhagi) oraz zamknięto trasę do Londynu oferowaną przez SAS. Dania wskazuje, że otwarcie mostu nad Wielkim Bełtem skróciło czas podróży między Aarhus a Kopenhagą z około pięciu godzin do około trzech w przypadku alternatywnych środków transportu (samochód/pociąg/prom ekspresowy).
- (34) Dania wskazuje, że w związku z powyższym (zob. motywy 32 i 33) port lotniczy Aarhus musiał zapewnić zachęty, aby przyciągnąć nowych klientów i spożytkować niewykorzystaną przepustowość. Dania wyjaśnia, że zgodnie z szacunkami dyrektora portu lotniczego Aarhus Ryanair byłby w stanie pozyskać dla portu lotniczego około [...] dodatkowych pasażerów rocznie. Dania twierdzi, że na podstawie tych prognoz dotyczących pasażerów oczekiwano, iż przedmiotowe umowy wygenerują w 2001 r. dochód netto w wysokości około [...] DKK ([...] EUR). Dania wyjaśnia, że rzeczywiste wyniki potwierdzają wiarygodność prognoz dyrektora, np. w 2001 r. dochód netto wygenerowany w ramach umów z 1999 r. wyniósł [...] DKK ([...] EUR). Dania podkreśla, że wszystkie koszty (takie jak np. koszty związane z marketingiem, obsługą naziemną i inne) ponoszone przez port lotniczy w związku z zawarciem umowy z Ryanaiem są finansowane bezpośrednio z przychodów generowanych w ramach tej umowy. Ponadto, Dania twierdzi, że dochód netto generowany w ramach umowy wpływa na ogólną rentowność portu lotniczego.
- (35) Dania wskazuje, że umowy z Ryanaiem z 1999 r. nie wymagały od portu lotniczego Aarhus żadnych inwestycji, ponieważ port lotniczy wykorzystywał zaledwie 40 % swojej przepustowości. Jeżeli chodzi o koszty operacyjne portu lotniczego Aarhus, Dania wyjaśnia również, że zgodnie z umowami z Ryanaiem z 1999 r. koszty zatrudnienia pracowników mogą pokryć do 60 % przepustowości, np. personel obsługi naziemnej jest już opłacany z przychodów portu lotniczego pochodzących z innego źródła.
- (36) W odniesieniu do wsparcia marketingowego wypłacanego Ryanaiowi przez port lotniczy Aarhus na podstawie umowy marketingowej Dania wskazuje, że zarząd portu lotniczego oczekuje od Ryanaira, że wesprze on port lotniczy, zwiększając liczbę przelotów. Ponadto Dania wyjaśnia, że w tym samym czasie port lotniczy Aarhus podjął decyzję o ograniczeniu swoich działań marketingowych, ponieważ zostały one zastąpione działalnością Ryanaira polegającą m.in. na reklamowaniu portu lotniczego Aarhus na swojej stronie internetowej i w obsługiwanych portach lotniczych.
- (37) Dania wyjaśnia, że celem portu lotniczego Aarhus było zwiększenie swoich przychodów poprzez zwiększenie liczby pasażerów i przychodów z działalności pozalotniczej (tj. ze sprzedaży lub parkingu). Ponadto Dania wyjaśnia, że w czasie zawierania umów z Ryanaiem z 1999 r. port lotniczy Aarhus oczekiwał, iż płatny parking będzie stanowił główne źródło dochodu. W odniesieniu do przychodów ze sprzedaży Dania wyjaśnia, że wynajęto tylko 30 % dostępnej powierzchni portu lotniczego.
- (38) W związku z powyższym Dania jest zdania, że umowy z Ryanaiem z 1999 r. zawarto zgodnie z testem prywatnego inwestora, ponieważ oczekiwano, iż dzięki tym umowom w latach 1999–2009 rentowność portu lotniczego wzrośnie o około [...] DKK i tym samym wzrośnie rentowność operatora portu lotniczego.
- (39) Na poparcie tego stanowiska Dania przedstawiła biznesplan i założenia zarządzającego operatora portu lotniczego dotyczące rentowności. Tabela 3 zawiera podsumowanie spodziewanej rentowności umów z Ryanaiem z 1999 r. przedstawioną przez Danię:

Tabela 3

**Przegląd oczekiwanej rentowności umów zawartych z Ryanairem w 1999 r. dla portu lotniczego Aarhus wyrażonej w tysiącach DKK**

|  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | Ogółem<br>(wartość nominalna) |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------------------|
| <b>Przychody</b>                         | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |
| Przychody z działalności lotniczej       | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |
| Przychody z działalności pozalotniczej   | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |
| <b>Koszty</b>                            | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |
| Obsługa naziemna                         | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |
| Marketing                                | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |
| <b>Wyniki umów z Ryanairem z 1999 r.</b> | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...]                         |

- (40) Dania wyjaśnia, że Ryanair nie uzyskał selektywnej korzyści, ponieważ zniżki przyznane na podstawie umów z Ryanairem z 1999 r. przyznano wcześniej także przedsiębiorstwu SAS. Co więcej, Dania wskazała, że w 1999 r. przedsiębiorstwom Cimber Air A/S i Maersk Air A/S przyznano tak samo wysoką zniżkę co Ryanairowi, tj. 50 %. Ponadto Dania twierdzi, że także regionalni przewoźnicy lotniczy Sunair i EasyJet (dawniej Go) otrzymali oferty zawierające podobne zniżki. Na poparcie swojego stanowiska Dania przedstawiła kopie tych pism.
- (41) Dania jest zdania, że umowy z 1999 r. pomiędzy portem lotniczym Aarhus a Ryanairem zawarto na warunkach rynkowych i nie przynoszą one żadnej korzyści Ryanairowi, a więc nie stanowią pomocy państwa.
- (42) Ponadto Dania wyjaśnia, że rzeczywiste wyniki finansowe odnotowane przez operatora portu lotniczego również potwierdzają oczekiwaną rentowność. Dania twierdzi, że np. w 2010 r. port lotniczy Aarhus osiągnął zysk netto w wysokości około 2 mln DKK, a w kolejnych latach także oczekuje się pozytywnych wyników. Dania wskazuje, że zyski są wynikiem stopniowego wzrostu liczby pasażerów i długoterminowego przejścia z lotów krajowych na międzynarodowe po otwarciu mostu nad Wielkim Bełtem.

#### 4. UWAGI OSÓB TRZECICH

- (43) Komisja otrzymała uwagi od trzech zainteresowanych stron.

##### 4.1. Ryanair

- (44) Ryanair rozpoczął swoje uwagi z dnia 29 maja 2008 r. od stwierdzenia, że jego zdaniem wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego było niesprawiedliwe i zbędne. Stwierdził również, że ubolewa, iż Komisja nie dała mu możliwości udziału we wstępnej ocenie.
- (45) Co do istoty sprawy Ryanair jest zdania, że Komisja powinna była oprzeć się na standardowych porozumieniach handlowych i na tej podstawie zdecydować, czy umowy z 1999 r. spełniały wymogi testu prywatnego inwestora, a zatem nie wiązały się z pomocą państwa. Ryanair uważa, że zarządzający portem lotniczym Aarhus odnosi korzyści z jego obecności w porcie.

- (46) W odniesieniu do testu prywatnego inwestora Ryanair twierdzi, że po stronie przychodów należy uwzględnić zarówno przychody z działalności lotniczej, jak i pozalotniczej. Jeżeli chodzi o koszty, Ryanair wskazuje, że odpowiednie koszty, które należy uwzględnić, to koszty przyrostowe związane z zawarciem odnośnych umów z przedsiębiorstwem lotniczym. Ryanair uważa, iż nie należy brać pod uwagę kosztów utopionych ani stałych kosztów ogólnych. Ryanair twierdzi również, że jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zawiera umowę z portem lotniczym, która stopniowo staje się opłacalna, umowa taka nie zawiera środka pomocy.
- (47) Ryanair uważa, że na ogół od podmiotu działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie oczekuje się zawierania umów, które zaczną stopniowo generować straty. Z drugiej strony Ryanair twierdzi, że należy zrobić wyjątek, jeżeli port lotniczy w momencie zawarcia umowy nie generuje zysków, jednak uważa, że umowa, w pewien sposób, pomoże zwiększyć efektywność portu. W takim przypadku według Ryanaira, umowa byłaby opłacalna, nawet jeżeli w momencie podpisania wydawałoby się, że generuje mniejsze koszty przyrostowe.
- (48) Ponadto, według Ryanaira, Komisja powinna oprzeć swoją ocenę na podejściu porównawczym, tj. porównać umowy zawarte między Ryanairem a innymi publicznymi i prywatnymi portami lotniczymi. Ryanair twierdzi również, że podczas oceny umów należy także uwzględniać zewnętrzne czynniki sieciowe wynikające z umów z 1999 r.
- (49) Zdaniem Ryanaira umowy z 1999 r. będące przedmiotem postępowania odpowiadają standardowym porozumieniom handlowym między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym na zliberalizowanym rynku. Ryanair wskazuje, że wynika to z niezależnej decyzji portu lotniczego dotyczącej poprawy wykorzystania przepustowości poprzez maksymalne zwiększenie liczby pasażerów w celu zwiększenia przychodów z działalności lotniczej i pozalotniczej.
- (50) Ryanair twierdzi, że port lotniczy Aarhus poszedł za przykładem wielu prywatnych portów lotniczych znajdujących się w podobnej sytuacji, uznając, iż najlepszym sposobem na zwiększenie liczby pasażerów jest zachęcenie przedsiębiorstw lotniczych do zwiększenia ruchu pasażerskiego. Według Ryanaira porty lotnicze zapewniają takie zachęty, uznając fakt, że przedsiębiorstwa lotnicze zwiększające ruch pasażerski generują korzyści skali dla operatora portu lotniczego. Zdaniem Ryanaira system zachęt stosowany przez port lotniczy Aarhus opierał się na zobowiązaniu Ryanaira do obsłużenia co najmniej [...] pasażerów rocznie.
- (51) Ryanair przedstawia przykłady innych europejskich portów lotniczych, które stosują strategię podobną do strategii portu lotniczego Aarhus, np. Londyn Stansted, Londyn Luton i Frankfurt-Hahn. Ponadto Ryanair wskazuje, że, aby zachować zgodność z testem prywatnego inwestora, wystarczy, jeżeli umowy poprawią sytuację finansową portu lotniczego w perspektywie długoterminowej.
- (52) Ryanair wyjaśnia, że opłat wnoszonych przez SAS nie można porównać z opłatami wnoszonymi przez Ryanair ze względu na różny poziom usług (wymogi obsługi i eksploatacja statków powietrznych) świadczonych przez dwa przedsiębiorstwa lotnicze.
- (53) Ryanair jest zdania, że umowy z 1999 r. zawarte z portem lotniczym Aarhus są zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (54) W odniesieniu do możliwości przypisania umów z 1999 r. Ryanair uważa, że port lotniczy Aarhus jest niezależnym przedsiębiorstwem. Ryanair twierdzi, że właściciele nie sprawują kontroli nad jego zarządem i finansami. Ponadto wyjaśnia, że to zarząd określił wysokość opłat i wynegocjował porozumienie z przedsiębiorstwem lotniczym. Ani organy publiczne, ani Dania nie uczestniczyły w negocjacjach. Co więcej, Ryanair uważa, że akcjonariusze portu lotniczego nie mają wpływu na wysokość ustalanych opłat, w tym na ustalanie warunków umowy z Ryanairem.
- (55) Jeżeli chodzi o selektywną korzyść, Ryanair jest zdania, że ponieważ port lotniczy Aarhus nie zajmuje dominującej pozycji na żadnym z europejskich, krajowych i regionalnych rynków usług portu lotniczego, nie jest zobowiązany, aby, zgodnie z unijnymi regułami konkurencji, traktować wszystkich klientów przedsiębiorstwa lotniczego w sposób niedyskryminujący. Ryanair wyjaśnia jednak, że port lotniczy Aarhus zawsze przestrzegał zasady niedyskryminacji i w istocie zaproponował porozumienie, na które ostatecznie przystał Ryanair, wielu innym przedsiębiorstwom lotniczym, takim jak SAS, Cimber Air, Sun Air i Maersk. Ryanair wskazuje, że fakt, iż żadne z tych przedsiębiorstw lotniczych nie było zainteresowane rozszerzeniem swojej działalności w porcie lotniczym Aarhus, nie oznacza, że Ryanair jest traktowany w sposób uprzywilejowany. Ponadto Ryanair twierdzi, że umowy zawarte z portem lotniczym Aarhus w 1999 r. nie zawierają żadnego odniesienia do wyłączości.

- (56) W związku z powyższym, zdaniem Ryanaira, umowy zawarte z portem lotniczym Aarhus nie stanowią pomocy państwa.

#### 4.2. SAS

- (57) SAS przedstawił swoje uwagi w dniu 16 czerwca 2008 r.
- (58) Zdaniem SAS port lotniczy Aarhus nie jest niezależny od swoich właścicieli publicznych (tj. organów publicznych). SAS twierdzi, że większość członków zarządu jest mianowana i wybierana przez publicznych właścicieli portu lotniczego. SAS uważa, że członkowie zarządu nie są zatem niezależni od swoich pracodawców i właścicieli, których reprezentują.
- (59) Jeżeli chodzi o sytuację finansową portu lotniczego, SAS zauważa, że zdaniem portu lotniczego Aarhus jego sytuacja finansowa jest stabilna, a Ryanair zapewnia mu roczny wkład netto w wysokości około 5–6 mln DKK. SAS twierdzi, że nawet jeżeli dane te są prawidłowe, port lotniczy Aarhus odnotował negatywne wyniki w 2007 r. (2 311 410 DKK) pomimo wzrostu przychodów o 12,5 %.
- (60) Ponadto SAS twierdzi, że o słabych wynikach finansowych operatora portu lotniczego świadczy również fakt, że skumulowane negatywne wyniki z ostatnich pięciu lat wyniosły ponad 20 mln DKK. SAS uważa, że bez dotacji przyznanych Ryanairowi sytuacja finansowa operatora portu lotniczego byłaby o wiele lepsza.
- (61) Według SAS port lotniczy Aarhus przyznał Ryanairowi preferencyjne traktowanie w postaci znacznie obniżonych opłat za usługi pasażerskie oraz obniżonych opłat za start i lądowanie. SAS twierdzi, że przyznanie Ryanairowi preferencyjnego traktowania powoduje dyskryminację innych przewoźników prowadzących działalność w przedmiotowym porcie lotniczym.
- (62) Ponadto SAS twierdzi, że upusty te także nie spełniają kryteriów zgodności określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., które dotyczą pomocy państwa na rozpoczęcie działalności przyznawanej przedsiębiorstwom lotniczym. Według SAS wydaje się, że Ryanair nie oferuje żadnej gwarancji dotyczącej liczby pasażerów ani innej podobnej gwarancji w umowach zawartych z operatorem portu lotniczego w 1999 r. Ponadto SAS twierdzi, iż Ryanairowi nie groziły, jak się wydaje, żadne szczególne sankcje w przypadku niezapewnienia odpowiedniej liczby pasażerów lub niewywiązania się z pierwotnych zobowiązań wobec portu lotniczego wynegocjowanych podczas zawierania umowy w 1999 r. Ponadto SAS uważa, że w ciągu kilku ostatnich lat Ryanair uruchamiał i zamykał trasy, które nie miały wyraźnego negatywnego wpływu na korzyści finansowe przyznane mu przez operatora portu lotniczego.
- (63) Zdaniem SAS pomoc przyznana Ryanairowi przez operatora portu lotniczego nie miała na celu rozwinięcia słabo rozwiniętego regionu, a raczej uruchomienie dodatkowych działalności stanowiących konkurencję dla innych portów lotniczych.
- (64) Ponadto SAS twierdzi, że umowy zawarte z Ryanairem w 1999 r. obowiązują już od prawie dziesięciu lat. SAS uważa, że nawet jeśli przyjmie się, iż umowy z 1999 r. spełniają kryteria dotyczące przyznawania przedsiębiorstwom lotniczym pomocy na rozpoczęcie działalności zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., już same ramy czasowe powinny świadczyć o tym, że umowy z 1999 r. są niezgodne z rynkiem wewnętrznym, z uwagi na rygorystyczne warunki dotyczące zatwierdzania tego rodzaju pomocy.
- (65) W związku z powyższym, zdaniem SAS, umowy zawarte pomiędzy Ryanairem a portem lotniczym Aarhus w 1999 r. stanowią pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

#### 4.3. Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych

- (66) Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA) przedstawiło swoje uwagi w dniu 4 lipca 2008 r. Uwagi AEA były w całości zgodne z tymi przedstawionymi przez SAS.

#### 5. UWAGI DANII DO UWAG OSÓB TRZECICH

- (67) Dania otrzymała uwagi od trzech zainteresowanych stron.
- (68) Dania rozpoczęła swoje uwagi od stwierdzenia, że wytyczne, o których mówi SAS, są bez znaczenia dla oceny istnienia pomocy państwa w odniesieniu do umów z 1999 r.

- (69) Dania twierdzi, że nie zgadza się z uwagami SAS, zgodnie z którymi możliwe było przypisanie umów z 1999 r. danemu państwu członkowskiemu. Dania uważa, że, aby wykazać możliwość przypisania państwu umów z 1999 r., nie wystarczy stwierdzić, iż port lotniczy Aarhus jest własnością publiczną, ale należy wykazać, że było skutecznie zaangażowane w realizowanie decyzji podejmowanych przez operatora portu lotniczego. Dania twierdzi, że w danym czasie organy publiczne nie uczestniczyły w negocjacjach dotyczących umów z 1999 r.
- (70) Ponadto Dania odrzuca uwagi przedstawione przez SAS, z których wynika, że umowy nie przewidują „gwarancji dotyczącej liczby pasażerów” ani mechanizmu sankcji na wypadek złamania warunków umowy przez Ryanaira. Dania wyjaśnia, że w umowach z 1999 r. uwzględniono możliwość ponownego wynegocjowania warunków umów, na wypadek gdyby Ryanair nie obsłużył co najmniej [...] pasażerów rocznie w ciągu pierwszych kilku lat od zawarcia umów. Według Danii taki zapis w umowie można uznać za mechanizm sankcji. Co więcej, zdaniem Danii kryteria dotyczące pomocy na rozpoczęcie działalności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. nie mają zastosowania do umów z 1999 r.
- (71) Jeżeli chodzi o zobowiązania Ryanaira, Dania wyjaśnia, że umowy zawarte pomiędzy portem lotniczym Aarhus a Ryanairem w 1999 r. są przykładem i odzwierciedleniem ogólnego rozwoju na rynku regionalnych portów lotniczych.

## 6. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

- (72) 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”.
- (73) Kryteria przewidziane w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter kumulacyjny. Aby zatem stwierdzić, że środek objęty postępowaniem stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. Mianowicie wsparcie finansowe powinno:
- (i) zapewniać korzyść;
  - (ii) być przyznane przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych;
  - (iii) przynosić korzyści określonym przedsiębiorstwom lub produkcji określonych dóbr;
  - (iv) zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji; oraz
  - (v) mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (74) Z uwagi na fakt, że port lotniczy Aarhus jest własnością publiczną, oczywiste jest, że dysponuje zasobami publicznymi. Nie jest zatem konieczne określenie, w jakim stopniu korzystał z pomocy państwa w przeszłości. W każdym razie, gdy w 1999 r. zawierano przedmiotowe umowy, zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. finansowanie portów lotniczych i ich infrastruktury przez państwo uznawano za ogólny środek polityki gospodarczej, który nie podlegał kontroli na podstawie zasad pomocy państwa określonych w Traktacie. W swoim wyroku z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie *Aéroports de Paris* <sup>(1)</sup> Sąd unieważnił tę interpretację, wyjaśniając, że obsługa portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą. Do momentu wydania wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* organy publiczne mogły jednak zgodnie z prawem uznawać, że finansowanie portów lotniczych ze środków publicznych nie stanowi pomocy państwa. W związku z niepewnością panującą przed tym wyjaśnieniem prawa nie można już kwestionować tego rodzaju środków w zakresie finansowania przyznanych przed wydaniem wyroku, opierając się na zasadach pomocy państwa.
- (75) Aby ocenić, czy umowy z 1999 r. przyznają korzyść Ryanairowi, Komisja musi zbadać, czy w podobnych okolicznościach port lotniczy działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej oraz kierujący się perspektywą długoterwalej rentowności zgodziłby się na takie same lub podobne ustalenia handlowe co port lotniczy Aarhus <sup>(2)</sup>. Zazwyczaj istnienie korzyści gospodarczej można wykluczyć, jeżeli a) cena usług portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej lub b) można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, że umowy zawarte z przedsiębiorstwem lotniczym stopniowo przyczyniają się do zwiększenia rentowności portu lotniczego i stanowią część ogólnej strategii prowadzącej do zwiększenia rentowności w perspektywie długoterminowej.

<sup>(1)</sup> Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., *Aéroports de Paris/Komisja*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, pkt 125.

<sup>(2)</sup> W celu przeprowadzenia oceny Komisja zleciła również badanie Moore'owi Stephensowi („ekspert Komisji”). Ekspert Komisji przeanalizował dane i założenia finansowe oraz umowy z 1999 r. zawarte między Ryanairem a portem lotniczym Aarhus.

Ponadto infrastruktura portu lotniczego musi być otwarta dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych (w tym infrastruktura, z której prawdopodobnie częściej korzystają konkretne kategorie przedsiębiorstw lotniczych, takie jak operatorzy tanich linii lotniczych lub linii czarterowych).

- (76) Zgodnie z wyrokiem w sprawie Charleroi przy badaniu środków objętych postępowaniem Komisja ma obowiązek uwzględnić wszystkie elementy mające znaczenie dla sprawy i ich kontekst<sup>(1)</sup>. Innymi słowy Komisja musi przeanalizować spodziewany wpływ umów z 1999 r. na działalność portu lotniczego Aarhus, uwzględniając wszystkie elementy przedmiotowej sprawy.
- (77) W wyroku w sprawie Stardust Marine Sąd orzekł, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej”<sup>(2)</sup>.
- (78) Aby móc przeprowadzić test prywatnego inwestora, Komisja musi postawić się w sytuacji, jaka miała miejsce w czasie podpisania umów z 1999 r. między portem lotniczym Aarhus a Ryanairem (tj. dnia 2 listopada 1999 r.). Komisja musi również oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi port lotniczy dysponował w chwili podpisania umów z 1999 r. o okresie obowiązywania wynoszącym dziesięć lat.

*Porównanie z ceną rynkową: analiza porównawcza*

- (79) Ryanair twierdzi, że w celu wykluczenia korzyści gospodarczej, której nie uzyskano by w normalnych warunkach rynkowych, należy porównać opłaty określone w umowach z 1999 r. z opłatami lotniskowymi stosowanymi w innych europejskich portach lotniczych w odniesieniu do tanich przewoźników.
- (80) Komisja uważa, że w istocie można zastosować analizę porównawczą opłat lotniskowych jako ewentualne podejście do oceny istnienia pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. Warunkiem ustalenia punktu odniesienia jest jednak możliwość wybrania wystarczającej liczby porównywalnych portów lotniczych, które w normalnych warunkach rynkowych świadczą porównywalne usługi.
- (81) W tym względzie Komisja zauważa, że w 1999 r., gdy zawierano przedmiotowe umowy, unijnych portów lotniczych nie uznawano za przedsiębiorstwa.
- (82) Ponadto Komisja zauważa, że nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów społecznych lub regionalnych, silny wpływ na ceny stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć ceny stosowane przez większość zarządzających portami lotniczymi subsydiowanych ze środków publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przedsiębiorstwa lotnicze biorą pod uwagę właśnie ceny ustalane przez zarządzających portami lotniczymi subsydiowanych ze środków publicznych.
- (83) W takim przypadku porty lotnicze stanowiące punkt odniesienia są albo własnością publiczną, albo otrzymały środki publiczne w przeszłości. Ponadto wydaje się również, że poziom usług świadczonych przez porównywalne porty lotnicze jest różny – dotyczy to np. parkingu dla bazujących statków powietrznych, parkingu samochodowego dla personelu lądowego Ryanaira, biura, hangaru, zaplecza gastronomicznego, sali szkoleniowej itd.; oraz że umowy mają różny czas obowiązywania.
- (84) W tych okolicznościach (zob. motywy 79–83) Komisja uważa, że obecnie nie można wyznaczyć odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia ceny rynkowej za usługi świadczone przez operatora portu lotniczego.

*Analiza rentowności umów z 1999 r.*

- (85) Wobec braku możliwości wyznaczenia rynkowego punktu odniesienia Komisja uznaje przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej za właściwe kryterium oceny umów zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (86) Komisja jest zdania, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Wyrok z dnia 17 grudnia 2008 r., Ryanair/Komisja, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, pkt 59 („wyrok w sprawie Charleroi”).

<sup>(2)</sup> Wyrok z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 71 („wyrok w sprawie Stardust Marine”).

<sup>(3)</sup> Zob. decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24) oraz decyzja Komisji w sprawie C 25/07, Finlandia – Port lotniczy Tampere Pirkkala i Ryanair (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.).

- (87) Dania twierdzi, że port lotniczy Aarhus działał racjonalnie i uzasadnia swoje twierdzenie kopią obliczeń przeprowadzonych *ex ante*, które dotyczyły portu lotniczego Aarhus.
- (88) W związku z powyższym Komisja zauważa, że infrastruktura portu lotniczego użytkowana przez Ryanaira jest również dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych.
- (89) Komisja musi ponadto ocenić, czy umowy z 1999 r. można uznać za zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (90) W związku z powyższym Komisja jest zdania, że umowę zawartą między przedsiębiorstwem lotniczym a portem lotniczym można uznać za zgodną z testem prywatnego inwestora, jeżeli powoduje stopniowe zwiększanie, z punktu widzenia *ex ante*, rentowności portu lotniczego. Port lotniczy powinien wykazać, że w okresie obowiązywania umowy ma zdolność do pokrycia wszystkich kosztów wynikających z umowy zawartej z przedsiębiorstwem lotniczym, uzyskując przy tym rozsądną marżę zysku<sup>(1)</sup>, na podstawie solidnych perspektyw długoterminowych<sup>(2)</sup> obowiązujących w momencie dokonywania tych ustaleń.
- (91) Aby stwierdzić, czy dana umowa zawarta między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym jest zgodna z testem prywatnego inwestora, oprócz opłat lotniskowych należy uwzględnić oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności danego przedsiębiorstwa lotniczego, po odliczeniu wszystkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programów zachęt. Podobnie należy uwzględnić wszystkie oczekiwane koszty stopniowo ponoszone przez port lotniczy w związku z działalnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Takie koszty przyrostowe mogą obejmować wszystkie kategorie wydatków lub inwestycji, takie jak koszty przyrostowe związane z personelem, sprzętem i inwestycjami poniesione w związku z obecnością danego przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym. Natomiast w ocenie zgodności z testem prywatnego inwestora nie należy uwzględniać kosztów, które port lotniczy poniósłby tak czy inaczej, niezależnie od porozumienia zawartego z przedsiębiorstwem lotniczym.
- (92) Podczas obliczania rentowności przez zarząd portu lotniczego uwzględniono zobowiązania Ryanaira określone w umowach z 1999 r. oraz oczekiwany wzrost liczby pasażerów. Na podstawie umów z 1999 r. Ryanair zobowiązał się do rozpoczęcia działalności w porcie lotniczym Aarhus z co najmniej [...]. Jednocześnie Ryanair zobowiązał się do obsłużenia co najmniej [...] pasażerów rocznie w porcie lotniczym Aarhus w 2001 r. Umowa zasadnicza z 1999 r. zawiera tabelę opłat dotyczącą połączeń powrotnych (zob. tabela 2). Oczekiwano, że port lotniczy Aarhus obsłuży około 150 000 pasażerów rocznie w ciągu pierwszych lat od rozpoczęcia działalności Ryanaira w porcie, zakładając, że stosunek pasażerów odlatujących do pasażerów przylatujących będzie wynosił 50/50 i będzie opierał się na [...] połączeniach powrotnych.
- (93) Proporcjonalnie do wzrostu liczby pasażerów port lotniczy Aarhus oczekiwał również wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej pochodzących przede wszystkim z parkingu samochodowego. Ponadto, port lotniczy oczekiwał, że w okresie obowiązywania umowy z Ryanaiem wzrosną również przychody ze sprzedaży.
- (94) W odniesieniu do spodziewanych kosztów związanych z obecnością Ryanaira w porcie lotniczym port lotniczy Aarhus oczekiwał, że nie będą wymagane żadne dodatkowe inwestycje w celu świadczenia usług Ryanairowi. Przed rozpoczęciem działalności Ryanaira w porcie lotniczym Aarhus wykorzystywano jedynie około 40 % przepustowości portu lotniczego. Dlatego port lotniczy Aarhus założył, że nie powstaną żadne dodatkowe koszty operacyjne związane ze startem/ładowaniem oraz obsługą naziemną.
- (95) W swoich obliczeniach port lotniczy Aarhus uwzględnił koszty obsługi naziemnej. Wysokość tych kosztów prognozowano na podstawie wynagrodzenia trzech członków personelu za dwie godziny pracy na każde połączenie na stanowisku odprawy i przyjmowania na pokład pasażerów Ryanaira, choć można przypuszczać, że pełny skład załogi nie byłby wymagany na cały dwugodzinny okres odprawy. Ponadto Ryanair obsługuje loty poza rannymi i wieczornymi godzinami szczytu. Personel obsługi naziemnej portu lotniczego Aarhus ma zatem wolny czas, aby świadczyć usługi Ryanairowi, dlatego nie było konieczne zatrudnienie dodatkowego personelu. Co więcej, usługi obsługi naziemnej dotyczące statków powietrznych Ryanaira także są ograniczone. Port lotniczy Aarhus nie świadczy żadnych usług z zakresu obsługi technicznej statku powietrznego, ani nie czyści statku powietrznego Ryanaira. Ponadto nie są wymagane usługi z zakresu wypychania statku powietrznego ani przewozu osób po strefie operacyjnej lotniska. Pasażerowie Ryanaira pieszo przechodzą ze statku powietrznego na terminal.

(1) Rozsądna marża zysku stanowi „zwykłą” stopę zwrotu z kapitału, tj. stopę zwrotu, której typowe przedsiębiorstwo wymagałoby w przypadku inwestycji obciążonej podobnym ryzykiem.

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

- (96) Oprócz kosztów związanych z usługami obsługi naziemnej port lotniczy Aarhus uwzględnił w swoich obliczeniach koszty marketingowe wynikające z umowy marketingowej z 1999 r.
- (97) Poniższa tabela 4 zawiera zestawienie obliczeń przychodów i kosztów powstałych w związku z umowami z 1999 r. oraz przedstawia ich pozytywny wpływ na rentowność portu lotniczego Aarhus w okres obowiązywania umów. Obliczenia te opierają się na biznesplanie przedstawionym przez Danię i wcześniej opisanych założeniach.

Tabela 4

**Obliczenia rentowności przyrostowej (w wartości bieżącej netto) umów zawartych z Ryanairem w 1999 r.**

| w DKK  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Przychody z  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| umów zawartych z Ryanairem w 1999 r.   | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Przychody z działalności lotniczej   | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Przychody z działalności pozalotniczej   | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Koszty ponoszone przez port lotniczy Aarhus w związku z umowami zawartymi z Ryanairem          | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Obsługa naziemna   | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Marketing  | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Wyniki uzyskane przez port lotniczy Aarhus w związku z umowami zawartymi z Ryanairem w 1999 r. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Wartość bieżąca netto przychodów netto   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| pochodzących z umów zawartych z Ryanairem  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| — Stopa dyskontowa = 8,5 %   |       | [...] |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| — Stopa dyskontowa = 15 %  |       | [...] |       |       |       |       |       |       |       |       |       |

- (98) Komisja zauważa, że w obliczeniach rentowności przeprowadzonych przez zarząd portu lotniczego Aarhus uwzględniono wszystkie koszty powstałe w związku z działalnością Ryanaira w porcie lotniczym (tzn. wszystkie koszty przyrostowe). Koszty związane z obecnością Ryanaira obejmowały wsparcie marketingowe oraz koszty usług obsługi naziemnej. Ponadto Komisja zauważa, że nie było konieczności zatrudnienia dodatkowego personelu obsługi naziemnej w związku z obsługą lotów Ryanaira. Komisja zauważa, że dzięki obsłudze lotów Ryanaira poza godzinami szczytu port lotniczy może lepiej wykorzystać swoją przepustowość i zwiększyć swoją efektywność. W związku z powyższym także koszty usług obsługi naziemnej wydają się w dużej mierze być kosztami nieprzyrostowymi.



| w DKK   | 1999 | 2000  | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Wartość bieżąca netto przychodów netto pochodzących z |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| umów zawartych z Ryanairem                            |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| — Stopa dyskontowa = 8,5 %                            |      | [...] |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| — Stopa dyskontowa = 15 %                             |      | [...] |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

- (104) Komisja zauważa, że nawet po uwzględnieniu dodatkowych kosztów (w tym także kosztów nieprzyrostowych), takich jak wkład w koszty związane z wodą, energią elektryczną, ochroną i amortyzacją w stosunku do liczby przewożonych pasażerów <sup>(1)</sup>, umowy z 1999 r. nadal pozytywnie wpływają na rentowność operatora portu lotniczego. Ponadto, zgodnie z oceną przeprowadzoną przez eksperta Komisji, z uwagi na wysoki odsetek kosztów nieprzyrostowych i niewykorzystywaną przepustowość, jeżeli port lotniczy nie zawarłby umowy z Ryanairem, odnotowałby straty z działalności operacyjnej.
- (105) Ponadto Komisja zauważa, że przy dokonywaniu oceny porozumień między portem lotniczym a przedsiębiorstwami lotniczymi należy również ocenić zakres, w jakim porozumienia te można uznać za wpisujące się w realizację ogólnej strategii portu lotniczego na rzecz uzyskania rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej. W tym względzie Komisja musi wziąć pod uwagę udokumentowane informacje, które były dostępne, oraz zmiany, jakich można było w uzasadniony sposób oczekiwać w momencie zawarcia umów z 1999 r., a w szczególności warunki panujące w tamtym czasie na rynku, zwłaszcza zmiany na rynku wywołane liberalizacją rynku transportu lotniczego, wejściem na rynek i rozwojem tanich przewoźników oraz innych przewoźników bezpośrednich, zmiany w strukturze organizacyjnej i gospodarczej sektora portów lotniczych oraz stopień zróżnicowania i złożoności funkcji pełnionych przez porty lotnicze, zwiększenie konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi a portami lotniczymi, niepewne otoczenie gospodarcze spowodowane zmianami panujących warunków rynkowych lub wszelkie inne źródła niepewności w otoczeniu gospodarczym.
- (106) Jak określono w motywie 74, umowy z 1999 r. zawarto w okresie, gdy sama Komisja uznawała finansowanie portów lotniczych i ich infrastruktury przez państwo za ogólny środek polityki gospodarczej, który nie podlega kontroli na podstawie zasad pomocy państwa określonych w Traktacie. Przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris organy publiczne mogły zatem zgodnie z prawem uznawać, że finansowanie portu lotniczego ze środków publicznych nie stanowi pomocy państwa.
- (107) Komisja zauważa ponadto, że liberalizacja transportu lotniczego w 1997 r. <sup>(2)</sup> doprowadziła do powstania tanich przewoźników prowadzących działalność zgodnie z nowym modelem biznesowym. W okresie zawarcia umów z 1999 r. udział tanich przewoźników w rynku UE wynosił około 5 %, przy czym przewidywano, że odsetek ten jeszcze wzrośnie.
- (108) W obecnym przypadku Komisja zauważa ponadto, że w związku z otwarciem mostu nad Wielkim Bełtem port lotniczy Aarhus postanowił zmienić swój model biznesowy i przejść z lotów krajowych na międzynarodowe.
- (109) Ponadto, jak wspomniano w motywie 102, umowy z 1999 r. przyczyniają się do wzrostu rentowności portu lotniczego. Komisja zauważa również, że według Danii dzięki stopniowemu wzrostowi liczby pasażerów i długoterminowemu przejściu z lotów krajowych na międzynarodowe po otwarciu mostu nad Wielkim Bełtem port lotniczy Aarhus osiągnął zyski netto w wysokości około 2 mln DKK w 2010 r. i spodziewa się pozytywnych wyników w nadchodzących latach.
- (110) W rezultacie umowy z 1999 r. można uznać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej.
- (111) Ponadto Komisja zauważa, że infrastruktura portu lotniczego użytkowana przez Ryanaira jest również dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych.

<sup>(1)</sup> Udział pasażerów Ryanaira w porcie lotniczym Aarhus wynosi około 30 %.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1), rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8) oraz rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 15).

## Wniosek

- (112) Biorąc pod uwagę przeprowadzone obliczenia rentowności przyrostowej (zob. motywy 82 do 103), Komisja stwierdza, że umowy z 1999 r. <sup>(1)</sup> zawarte między portem lotniczym Aarhus a Ryanairem są zgodne z testem prywatnego inwestora, ponieważ z punktu widzenia *ex ante* w sposób przyrostowy przyczyniły się do zwiększenia rentowności portu lotniczego. Innymi słowy wszystkie koszty portu lotniczego powstałe w wyniku zawarcia porozumienia z Ryanairem są pokrywane z przychodów (zarówno z działalności lotniczej, jak i pozalotniczej) przy rozsądnej marży zysku. Ponadto umowy z 1999 r. można uznać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej, a infrastruktura wykorzystywana przez Ryanaira jest także otwarta dla wszystkich pozostałych przedsiębiorstw lotniczych.
- (113) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że decyzja portu lotniczego Aarhus o zawarciu umów z Ryanairem z 1999 r. nie przyniosła przedsiębiorstwu lotniczemu żadnej korzyści gospodarczej, jakiej nie uzyskaloby ono w normalnych warunkach rynkowych.

## 7. WNIOSEK

- (114) Ponieważ nie zostało spełnione jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja uważa, że umowy między portem lotniczym Aarhus a Ryanairem z 1999 r. zawarte w dniu 2 listopada 1999 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## Artykuł 1

Umowa zasadnicza i umowa marketingowa zawarte w dniu 2 listopada 1999 r. między Aarhus Lufthavn A/S a przedsiębiorstwem Ryanair Ltd. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

## Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Danii.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 lutego 2014 r.

W imieniu Komisji  
Joaquín ALMUNIA  
Wiceprzewodniczący

---

<sup>(1)</sup> Niniejsza decyzja pozostaje zatem bez uszczerbku dla wszelkich zmian lub zastąpienia umów zawartych w 1999 r. lub jakiegokolwiek umowy uzupełniającej zawartej bezpośrednio między Ryanairem lub innym podmiotem kontrolowanym przez Ryanaira a zarządzającym portem lotniczym Aarhus.