

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2023/105

z dnia 26 lipca 2022 r.

w sprawie pomocy państwa SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) wdrożonej przez Republikę Francuską na rzecz kolejnych organów zarządzających portem lotniczym Beauvais Tillé i przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność w tym porcie lotniczym

(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 5076)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z 27 listopada 2009 r. Komisja otrzymała skargę dotyczącą domniemanych korzyści, jakie przedsiębiorstwo lotnicze Ryanair miało otrzymywać we wszystkich regionalnych i lokalnych portach lotniczych we Francji. W odniesieniu do portu lotniczego Beauvais Tillé („port lotniczy Beauvais”) w skardze wspomina się również o pomocy finansowej, jaką mieli otrzymać kolejne organy zarządzające portem – Izba Handlowo-Przemysłowa departamentu Oise (fr. *Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise*, „CCIO”) oraz spółka zajmująca się zarządzaniem i eksploatacją portu lotniczego Beauvais (fr. *Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais*, „SAGEB”). Skarga opierała się w szczególności na sprawozdaniu Regionalnej Izby Obrachunkowej (fr. *Chambre Régionale des Comptes*, „CRC”) dla regionu Pikardii z dnia 3 września 2007 r. ⁽²⁾
- (2) Pismem z 16 marca 2010 r. Komisja przesłała władzom francuskim wersję skargi nieobjętą klauzulą poufności i wezwała je do przedstawienia wyjaśnień w odniesieniu do środków, których dotyczyła skarga („przedmiotowe środki”). Władze francuskie udzieliły odpowiedzi w pismach z 31 maja i 7 czerwca 2010 r., uzupełnionych pismem z 2 listopada 2011 r. Komisja przekazała te informacje skarżącemu i pismem z 5 grudnia 2011 r. zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie przesyłały swoje uwagi i odpowiedzi w piśmie z 31 stycznia 2012 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 279 z 14.9.2012, s. 23.

⁽²⁾ Sprawozdanie dotyczące zarządzania Izby Handlowo-Przemysłową departamentu Oise (fr. *Rapport d'observations définitives sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise*), dostępne na stronie <http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf>.

- (3) Pismem z 30 maja 2012 r. Komisja poinformowała Francję o swojej decyzji („decyzja o wszczęciu postępowania”) o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do potencjalnej pomocy wypłaconej kolejno CCIO i SAGEB w latach 2000–2008 oraz potencjalnej pomocy wypłaconej przez CCIO i SAGEB różnym przedsiębiorstwom lotniczym w okresie od 1 stycznia 1997 r. do 30 maja 2012 r.
- (4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽³⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowych środków.
- (5) Pismem z 14 sierpnia 2012 r. Komisja otrzymała uwagi władz francuskich. Następnie 25 października 2012 r. Komisja otrzymała uwagi przedstawione wspólnie przez konsorcjum mieszane portu lotniczego Beauvais (fr. *Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais*, „SMABT”), CCIO i SAGEB. Przedsiębiorstwa lotnicze Ryanair i Wizz Air przekazały Komisji swoje uwagi 26 października 2012 r. Pismem z 21 grudnia 2012 r. Francja poinformowała, że nie zamierza ustosunkowywać się do przekazanych uwag.
- (6) Ponadto w pismach z 10 kwietnia 2013 r., 20 grudnia 2013 r., 9 i 31 stycznia 2014 r., 7 lutego 2014 r., 28 marca 2014 r., 27 stycznia 2015 r., 7 grudnia 2015 r. i 1 kwietnia 2019 r. Ryanair przedstawił szereg ogólnych i wspólnych uwag w wielu sprawach odnoszących się do pomocy państwa wszczętych przez Komisję i jej dotyczących. Ryanair przedłożył też Komisji sprawozdania z analizy ekonomicznej przygotowane przez firmę konsultingową Oxera 12 i 26 września 2014 r. oraz 6 listopada 2014 r.
- (7) Wizz Air również przedstawił swoje uwagi 21 marca 2014 r. Następnie 4 listopada 2014 r. przedsiębiorstwo to przedłożyło sprawozdania z analizy ekonomicznej przygotowane przez firmę Oxera dotyczące portu lotniczego Beauvais.
- (8) Komisja przekazała Francji uwagi przedstawione przez zainteresowane strony i umożliwiła jej ustosunkowanie się do tych uwag ⁽⁴⁾. Władze francuskie odpowiedziały pismami z 13 lipca 2012 r., 21 grudnia 2012 r., 7 czerwca 2013 r., 29 stycznia 2014 r., 23 maja 2014 r., 18 grudnia 2015 r. i 24 czerwca 2019 r. W piśmie z 13 lipca 2012 r. Francja poinformowała Komisję, że otrzymane uwagi nie wymagają od niej komentarzy, z zastrzeżeniem już przedstawionych w kontekście sprawy dotyczącej portu lotniczego Marseille Provence ⁽⁵⁾. Ponadto pismami z 25 lipca 2012 r., 29 stycznia 2014 r., 23 maja 2014 r. i 18 grudnia 2015 r. Francja poinformowała Komisję, że nie zamierza ustosunkowywać się do uwag osób trzecich.
- (9) Pismem z 24 lutego 2014 r. Komisja przesłała Francji i zainteresowanym osobom trzecim, które przedstawiły już swoje uwagi, zamiar dokonania oceny zgodności przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych ⁽⁶⁾ („wytyczne z 2014 r.”). Komisja wezwała adresatów tych pism do przedstawiania ich ewentualnych uwag na ten temat. Ponadto 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁷⁾ opublikowano zaproszenie do przedstawiania uwag na ten temat skierowane do Francji i zainteresowanych osób trzecich.
- (10) 19 marca 2014 r. Francja przedstawiła swoje uwagi dotyczące wytycznych z 2014 r. 14 marca 2014 r. SMABT, SAGEB i CCIO wspólnie przekazały Komisji swoje uwagi. Wizz Air i Air France wniosły swoje uwagi odpowiednio 21 marca 2014 r. i 25 kwietnia 2014 r., a organizacja pozarządowa Transport & Environnement – pismem z 13 maja 2014 r. Poszczególne uwagi zostały przekazane Francji pismem z 28 maja 2014 r. Francja nie wyraziła woli ich komentowania.
- (11) Pismami z 16 kwietnia 2014 r. i 16 lipca 2014 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie odpowiedziały pismami odpowiednio z 19 czerwca 2014 r. i 18 sierpnia 2014 r.

⁽³⁾ Dz.U. C 279 z 14.9.2012, s. 23.

⁽⁴⁾ Pismami z 30 maja 2012 r., 15 czerwca 2012 r., 3 maja 2013 r., 9 stycznia 2014 r., 23 stycznia 2014 r., 4 lutego 2014 r., 2 lipca 2014 r., 12 września 2014 r., 16 grudnia 2015 r. i 17 maja 2019 r.

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji (UE) 2016/1698 z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) wdrożonej przez Francję na rzecz portu lotniczego Marseille Provence i korzystających z niego przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. L 260 z 27.9.2016, s. 1).

⁽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⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

2. KONTEKST PRZYZNANIA POMOCY

2.1. Charakterystyka portu lotniczego Beauvais

- (12) Port lotniczy Beauvais jest francuskim cywilnym portem lotniczym położonym w gminie Tillé w departamencie Oise, 3 km na północ od Beauvais i około 90 km od Paryża. Obsługuje krajowy i międzynarodowy ruch komercyjny. Port lotniczy Beauvais znajduje się 68 km od portu lotniczego Amiens-Glisy, 80 km od portu lotniczego Roissy-Charles de Gaulle, około 90 km od portu lotniczego Rouen i 106 km od portu lotniczego Orly-Sud.
- (13) Od 1 maja 1997 r. przedsiębiorstwo Ryanair otworzyło kilka połączeń z portu lotniczego Beauvais do miejsc przeznaczenia w Europie. Od 2002 r. kilka przedsiębiorstw lotniczych (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling itp.) stopniowo otwierało regularne połączenia z portem lotniczym Beauvais. Pomimo wzrostu ruchu i pojawienia się nowych przedsiębiorstw lotniczych Ryanair pozostał głównym przedsiębiorstwem lotniczym portu: przypisywane mu natężenie ruchu stanowiło średnio ponad 80 % całkowitej działalności portu lotniczego pod względem liczby pasażerów w latach 1997–2011. Ruch *low-cost* stanowił niemal całą działalność portu lotniczego w 2011 r.
- (14) W tabeli 1 przedstawiono ruch pasażerski w porcie lotniczym w latach 1997–2011.

Tabela 1

Ruch pasażerski w porcie lotniczym Beauvais (pasażerowie) w latach 1997–2011 ⁽⁸⁾

	Pasażerowie	w tym Ryanair	w tym Blue Air	w tym Wizz Air
1997	207 000	127 453 (62 %)		
1998	260 000	194 211 (75 %)		
1999	387 000	315 771 (81,5 %)		
2000	387 229	346 551 (89 %)		
2001	422 972	371 376 (87 %)		
2002	677 857	459 572 (68 %)		
2003	969 445	806 383 (83 %)		
2004	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

⁽⁸⁾ Zgodnie z załącznikami do pisma władz francuskich z 31 stycznia 2012 r.

2.2. Operatorzy portu lotniczego Beauvais

2.2.1. Zarządzanie portem lotniczym przez CCIO (1960 – 31.5.2008)

- (15) Do 31 grudnia 1992 r. CCIO eksploatowała port lotniczy Beauvais na podstawie trzydziestoletniej koncesji na obiekty użyteczności publicznej, podpisanej w 1960 r. z państwem, które było właścicielem portu lotniczego. Następnie CCIO eksploatowała port lotniczy na podstawie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie mienia publicznego (zwanego dalej „AOT”) wydanego zarządzeniem prefekta z 1 października 1997 r., które to zezwolenie zgodnie z prawem obejmowało zarządzanie portem lotniczym od 1 stycznia 1993 r. do 31 grudnia 1999 r. AOT było kilkakrotnie przedłużane do 3 maja 2002 r.
- (16) Na mocy zawartej 30 stycznia 2002 r. umowy koncesyjnej, która weszła w życie 4 maja 2002 r., państwo przyznało CCIO budowę, utrzymanie i eksploatację portu lotniczego Beauvais na okres pięciu lat.
- (17) Na mocy umowy z 1 marca 2007 r. państwo przekazało SMABT własność i uprawnienia w zakresie rozbudowy i utrzymania portu lotniczego Beauvais oraz zarządzania nim, ze skutkiem od 1 marca 2008 r.
- (18) Konsorcjum SMABT, ustanowione zarządzeniem prefekta z 20 października 2006 r., skupia region Pikardii (38 % finansowania SMABT), departament Oise (38 % finansowania) i wspólnotę aglomeracji (obecnie wspólnotę gmin) Beauvaisis („CCB”, 24 % finansowania). SMABT działa zgodnie z zasadą łączenia wcześniej istniejących usług wspólnot terytorialnych będących jego członkami i w związku z tym z departamentem Oise zawarto umowę o świadczenie usług, umożliwiającą delegowanie urzędników z departamentu. SMABT podlega kontroli budżetowej⁽⁹⁾ i ustawowej państwa w rozumieniu przepisów ogólnego kodeksu jednostek samorządu terytorialnego (fr. *Code général des collectivités territoriales*) obowiązującego w chwili jej utworzenia, w szczególności art. L. 1612-1 do L. 1612-20 i od L. 3132-1 do L. 3132-4 tego kodeksu.
- (19) Uchwałą z 7 czerwca 2007 r. SMABT zajęło stanowisko w sprawie zasady przekazania obowiązku użyteczności publicznej w zakresie obsługi portu lotniczego Beauvais i połączenia autobusowego między portem lotniczym Beauvais a Paryżem oraz upoważniło prezesa SMABT do wszczęcia procedury przetargowej. Procedura ta przewidywała powierzenie osobie upoważnionej następujących zadań:
- konserwacji, utrzymania i eksploatacji portu lotniczego Beauvais;
 - wykonania szeregu prac w ramach wieloletniego planu inwestycyjnego, które powinny obejmować w szczególności inwestycje związane z utrzymaniem instalacji i budową infrastruktury komercyjnej (w szczególności budowę drugiego terminalu);
 - obsługi połączeń autokarowych między portem lotniczym a Paryżem i innymi miejscami docelowymi w regionie Île-de-France.
- (20) Do czasu zakończenia procedury przetargowej, o której mowa w motywie 19, umowa koncesyjna z 30 stycznia 2002 r. zawarta z CCIO została przedłużona przez państwo do 1 marca 2008 r. (⁽¹⁰⁾ Aneks z 29 lutego 2008 r. konsorcjum SMABT, zastępujące państwo, przedłużyło po raz drugi okres obowiązywania umowy do 31 maja 2008 r.
- (21) Należy zauważyć, że działalność polegająca na eksploatacji portu lotniczego w Beauvais przez CCIO została przypisana do odrębnego rachunku względem pozostałej działalności działu ogólnego CCIO. Ponadto do celów obliczenia opłaty lotniskowej pobieranej przez dyrekcję generalną lotnictwa cywilnego w celu sfinansowania infrastruktury i wyposażenia portu lotniczego wchodzących w zakres działalności wynikającej z funkcji państwa, rachunki dotyczące działalności komercyjnej portu lotniczego w Beauvais były odrębne od rachunków związanych z funkcjami państwa. Główne dane księgowe i handlowe CCIO dotyczące zarządzania portem lotniczym w latach 1997–2008 przedstawiono w tabeli 2:

⁽⁹⁾ Celem kontroli budżetowej jest zapewnienie zgodności z obowiązującymi przepisami dotyczącymi sporządzania, przyjmowania i wykonywania budżetów samorządów lokalnych i ich instytucji publicznych. Kontrolę tę sprawuje wyłącznie prefekt, zgodnie z przepisami art. L.1612-1 do L.1612-20 ogólnego kodeksu jednostek samorządu terytorialnego (CGCT) oraz art. 72 konstytucji Republiki Francuskiej, w porozumieniu z regionalnymi izbami obrachunkowymi. Prefekt jest uprawniony do modyfikacji dokumentów budżetowych w ramach swoich uprawnień pełnomocnika, co pozwala mu z urzędu na rozliczanie i nadawanie budżetowi wykonalności. Kontrola budżetowa obejmuje datę przyjęcia budżetu, rzeczywiste saldo budżetu, rozliczenia rachunków i deficyt na rachunku administracyjnym oraz ujęcie wydatków obowiązkowych i ich autoryzację z urzędu.

⁽¹⁰⁾ Art. 58 ustawy z 30 grudnia 2006 r. zmieniającej ustawę budżetową na 2006 r.

Tabela 2

Najważniejsze dane liczbowe w sprawozdaniu finansowym działu ds. portu lotniczego CCIO
(w tys. EUR) ⁽¹⁾

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Przychody związane z autobusami	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Dochody Ryanair	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	706	848
Przychody ogółem	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Płatności na rzecz Ryanair	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	462	534
Koszty ogółem	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Zysk (strata)	149	- 521	522	- 475	- 440	40
Aktywa trwałe netto	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Suma bilansowa	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ⁽²⁾
Przychody związane z autobusami	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Dochody Ryanair	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Przychody ogółem	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Płatności na rzecz Ryanair	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Koszty związane z autobusami			6 078	6 210	6 403	2 821
Koszty ogółem	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Zysk (strata)	3 042	- 3 480	803	1 794	3 335	- 17
Aktywa trwałe netto	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Suma bilansowa	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

⁽¹⁾ Informacje przekazane przez władze francuskie z 31 stycznia 2012 r. Usługę transportu autobusowego na linii Paryż – Beauvais zaczęto świadczyć w maju 1997 r. Według Francji spadek wyniku w 2004 r. należy tłumaczyć szczególnie dużą kwotą rezerw na odnowienie przyznanych aktywów (5 216 500 EUR) oraz rezerwy na główne naprawy (590 000 EUR). Pozycje objęte planem odnowienia dotyczą w szczególności remontu głównego pasa startowego, parkingu i dróg kołowania statków powietrznych, dróg i instalacji grzewczych, elektrycznych i wodociągowych.

⁽²⁾ Za okres od 1 stycznia 2008 r. do 31 maja 2008 r.

2.2.2. Zarządzanie portem lotniczym przez SAGEB (od 01/06/2008)

- (22) Po zakończeniu procedury przetargowej, o której mowa w motywie 19, SMABT powierzyło ⁽¹³⁾ obsługę portu lotniczego Beauvais grupie CCIO-Veolia Transport na podstawie umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej zawartej 19 marca 2008 r. (ze skutkiem od 1 czerwca 2008 r.) na okres 15 lat ⁽¹⁴⁾. Zgodnie z warunkami umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej, SAGEB automatycznie zastąpiła grupę CCIO-Veolia Transport z chwilą jej powołania jako zleceniobiorcy. Umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej nadal obowiązuje w dniu przyjęcia niniejszej decyzji.
- (23) SAGEB jest spółką akcyjną uproszczoną, której kapitał początkowo w 51 % należy do CCIO, a w 49 % do Veolia Transport, która sama jest własnością większości prywatnej grupy Veolia Environnement ⁽¹⁵⁾. W marcu 2011 r. Veolia Transport została zastąpiona przez Veolia-Transdev (spółkę w 50 % należącą do grupy Veolia Environnement, a w 50 % do Caisse des Dépôts et Consignations), która przejęła wszystkie udziały Veolia Transport w SAGEB. Wewnętrzne funkcjonowanie i organizację SAGEB opisano w motywach 291 i nast.
- (24) W tabeli 3 przedstawiono kolejne umowy dotyczące obsługi portu lotniczego Beauvais.

Tabela 3

Obsługa portu lotniczego Beauvais – streszczenie

Właściciel	Okres	Operator	Rodzaj aktu prawnego	Data aktu prawnego
Państwo	1.1.1993– 4.5.2002	CCIO	AOT	Zarządzenie prefekta z 1.10.1997
	4.5.2002– 29.2.2008	CCIO	Umowa koncesyjna	30.1.2002
SMABT	1.3.2008– 1.6.2008	CCIO		
	1.6.2008– 31.5.2023	SAGEB	Umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej	19.3.2008

3. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW

- (25) Przedmiotowe środki polegają, po pierwsze, na wsparciu finansowym udzielanym przez wspólnoty terytorialne kolejnym organom zarządzającym portem lotniczym Beauvais, a po drugie, na wsparciu finansowym udzielanym przez kolejne organy zarządzające portem lotniczym Beauvais różnym przedsiębiorstwom lotniczym.

3.1. Wsparcie finansowe dla portu lotniczego Beauvais

- (26) Wsparcie finansowe przyznane portowi lotniczemu Beauvais jest dwojakiego rodzaju: obejmuje z jednej strony finansowanie inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego Beauvais, a z drugiej strony wkłady wpłacone z tytułu obsługi tego portu lotniczego.

⁽¹³⁾ Uchwała SMABT z 25 lutego 2008 r.

⁽¹⁴⁾ Bardziej szczegółowy opis procedury przekazywania uprawnień przedstawiono w motywach 159 i następnym.

⁽¹⁵⁾ W 2008 r. kapitał Veolia Environnement został podzielony między: Caisse des dépôts et consignations (podmiot publiczny) w wysokości 10 %, Groupama (5,55 %), Capital Research and Management Company (5,04 %), EDF (3,87 %), Veolia Environnement (3,17 %) oraz osoby prywatne i innych inwestorów prywatnych w formie akcji (72,37 %) (https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf).

3.1.1. Ramy umowne dotyczące dotacji dla portu lotniczego Beauvais

3.1.1.1. Zezwolenie na tymczasowe użytkowanie mienia publicznego (1.1.1993–3.5.2002)

- (27) Zgodnie z tym zezwoleniem CCIO – na własne ryzyko – odpowiadała za utworzenie, utrzymanie, odnowienie, eksploatację i rozbudowę obiektów budowlanych, gruntów, budynków, instalacji, wyposażenia i usług niezbędnych do funkcjonowania portu lotniczego Beauvais⁽¹⁶⁾. Państwo pozostało jednak właścicielem do świadczenia niektórych usług przyczyniających się do bezpieczeństwa, ochrony i regularności ruchu lotniczego⁽¹⁷⁾, podczas gdy CCIO jest odpowiedzialna za służby ratowniczo-gaśnicze, zapobieganie niebezpieczeństwu zderzenia z ptakami oraz służbę informacji powietrznej⁽¹⁸⁾.
- (28) Co do zasady CCIO otrzymywała wynagrodzenie z opłat lotniskowych i przychodów operacyjnych⁽¹⁹⁾. Pomoc finansowa mogła też zostać przyznana na pokrycie kosztów związanych z rozwojem i utrzymaniem infrastruktury, które nałożono na CCIO⁽²⁰⁾. W odniesieniu do tych samych wydatków CCIO mogła również ubiegać się o wkład finansowy innych podmiotów prawa publicznego na podstawie art. 3 AOT. W zamian za to CCIO była zobowiązana do uiszczania na rzecz państwa opłaty z tytułu użytkowania w wysokości 1 000 FRF rocznie.

3.1.1.2. Umowa koncesyjna portu lotniczego Beauvais (4.5.2002–31.5.2008)

- (29) Umowa koncesyjna z dnia 4 maja 2002 r., której część dotyczyła stosowania standardowych specyfikacji zawartych w dekrete z 29 maja 1997 r.⁽²¹⁾, przewidywała podział zadań między państwo a CCIO. Jako koncesjodawca, państwo świadczyło i finansowało wszystkie usługi ruchu lotniczego⁽²²⁾. Jeśli chodzi o CCIO, oprócz komercyjnej działalności portu lotniczego⁽²³⁾ izba sama świadczyła i finansowała niektóre usługi w zakresie ochrony, takie jak służby ratowniczo-gaśnicze, zapobieganie niebezpieczeństwu zderzenia z ptakami oraz kontrola pasażerów, bagaży rejestrowanych i dostępu do stref zastrzeżonych lotniska⁽²⁴⁾.
- (30) Co do zasady CCIO otrzymywała wynagrodzenie z tytułu opłat lotniskowych ustalonych w umowie koncesyjnej oraz przychodów operacyjnych⁽²⁵⁾. Zadania w zakresie ochrony wykonywane przez CCIO, o których mowa w poprzednim motywie, pokryto ze środków pochodzących z opłaty lotniskowej oraz, w razie potrzeby, z dotacji państwowych⁽²⁶⁾.

3.1.1.3. Umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej (1.6.2008–2023)

- (31) Celem umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej jest powierzenie SAGEB przede wszystkim zarządzania i obsługi portu lotniczego Beauvais, a także – dodatkowo – zapewnienie świadczenia usług autokarowych między portem lotniczym Beauvais a Paryżem. Wykonywanie tych dwóch działań odbywa się na ryzyko osoby, której przekazano uprawnienia⁽²⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Art. 1 i 6 zarządzenia zezwalającego na tymczasowe zajęcie mienia z 1 października 1997 r.

⁽¹⁷⁾ Art. 8 AOT odnosi się do służb kontroli ruchu lotniczego i służby meteorologicznej dla żeglugi powietrznej.

⁽¹⁸⁾ Art. 9 AOT.

⁽¹⁹⁾ Art. 34 AOT.

⁽²⁰⁾ Art. 10 AOT.

⁽²¹⁾ Zob. dekret nr 97-547 z dnia 29 maja 1997 r. zatwierdzający standardową specyfikację istotnych warunków zamówienia i umowę koncesyjną mającą zastosowanie do koncesji udzielonych przez państwo na budowę, utrzymanie i eksploatację lotnisk, zmieniony dekretem nr 99-780 z dnia 6 września 1999 r.

⁽²²⁾ Zgodnie z art. 16 specyfikacji (do którego odsyła art. 7 umowy koncesyjnej z 2002 r.) usługi te obejmowały zatem zakup, utrzymanie i instalację urządzeń niezbędnych do świadczenia usług ruchu lotniczego, w tym urządzeń sterowania oświetleniem, zakupu urządzeń radiowych do lądowania oraz zakupu i instalacji wszelkich wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia.

⁽²³⁾ Art. 7 ust. 2 umowy koncesyjnej.

⁽²⁴⁾ Art. 8 i 9 umowy koncesyjnej.

⁽²⁵⁾ Art. 11 i 13 umowy koncesyjnej.

⁽²⁶⁾ Art. 8 i 9 umowy koncesyjnej.

⁽²⁷⁾ Art. 1 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej z 19 marca 2008 r. Należy jednak uściślić, że linia autokarowa była obsługiwana wyłącznie przez SAGEB.

- (32) Zgodnie z warunkami umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej SAGEB ponosi odpowiedzialność finansową za prowadzenie wszystkich działań związanych z eksploatacją portu lotniczego Beauvais, z wyjątkiem bezpieczeństwa żeglugi powietrznej i służby meteorologicznej⁽²⁸⁾. Ponadto SAGEB odpowiada za świadczenie niektórych usług w zakresie bezpieczeństwa i ochrony⁽²⁹⁾, w zamian za wkład finansowy państwa ustalony w obowiązujących przepisach⁽³⁰⁾ lub określony w zależności od charakteru i natężenia ruchu na lotnisku⁽³¹⁾.
- (33) W odniesieniu do warunków finansowych mających zastosowanie w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej, SAGEB pobiera przychody z opłat lotniczych i inne przychody operacyjne związane z portem lotniczym i obsługą połączenia autobusowego na trasie Paryż–Beauvais. W zamian SAGEB jest zobowiązana do zapłaty SMABT opłaty z tytułu użytkowania w wysokości około 10,8 mln EUR przez cały okres obowiązywania umowy. Załącznik 14 do umowy stanowi ponadto, że „w zamian za udział SMABT w finansowaniu infrastruktury portu lotniczego koncesjonariusz zobowiązuje się do wypłaty SMABT udziału w zysku obliczonego na podstawie nadwyżki zwrotu z szacowanej wewnętrznej stopy zwrotu w wysokości 10 %”. Prawo do udziału w zysku powstaje w roku (n), jeżeli wynik netto jest dodatni, jeżeli skumulowany zysk netto za lata od 1 do (n) jest dodatni, a wynikająca z tego wewnętrzna stopa zwrotu przekracza 10 %. Udział w zysku ustala się na poziomie 50 % nadwyżki zwrotu.
- (34) Ponadto w umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej powierzono SAGEB wykaz inwestycji, które mają zostać zrealizowane w okresie obowiązywania umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej⁽³²⁾, o wartości szacowanej na 68,2 mln EUR, które to inwestycje zleceniobiorca ma obowiązek finansować wszelkimi środkami i na które konsorcjum SMABT przewidziało maksymalny wkład w wysokości 14,5 mln EUR⁽³³⁾ (zob. motyw 41).

3.1.2. Dotacje inwestycyjne

- (35) Dotacje inwestycyjne wypłacono kolejnym organom zarządzającym portem lotniczym Beauvais w ramach trzech programów inwestycyjnych realizowanych odpowiednio w latach 2001–2006, 2007–2008 i 2008–2023.

3.1.2.1. Program inwestycyjny na lata 2001–2006 („program 1”)

- (36) W 2001 r. CCIO złożyła dokumentację wniosku o przyznanie wkładu finansowego do departamentu Oise, regionu Pikardii i wspólnoty gmin Beauvaisis. W dokumentacji tej CCIO przedstawiła program modernizacji portu lotniczego Beauvais i jego dostosowania do obowiązujących przepisów na szacunkową kwotę 53,3 mln FRF (6,825 mln EUR).
- (37) Departament Oise⁽³⁴⁾, region Pikardii⁽³⁵⁾ i CCB⁽³⁶⁾ przychyliły się do wniosku o przyznanie wkładu finansowego, przyznając CCIO dotację w łącznej wysokości 4 311 395 EUR⁽³⁷⁾, przy czym pozostała część wydatków miała ponieść CCIO (do wysokości 2,55 mln EUR)⁽³⁸⁾. Dotacji tej nie obliczono w odniesieniu do konkretnych kosztów przewidzianych w programie 1, lecz w stosunku do całkowitej szacunkowej kwoty tego programu. Dokładną datę rozpoczęcia inwestycji ustalono na 2 lipca 2001 r., a inwestycje miały zostać zakończone do 31 grudnia 2006 r. Ten pierwotny program inwestycyjny musiał zostać zmieniony w 2005 r., tak aby uwzględnić – w związku ze zmianami w ruchu pasażerskim – obciążenia regulacyjne związane z jakością przyjmowania pasażerów i ich bezpieczeństwem⁽³⁹⁾. Inwestycje zaplanowane i zrealizowane w ramach tego programu można podsumować w następujący sposób:

⁽²⁸⁾ Art. 6 i 7 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej z 19 marca 2008 r.

⁽²⁹⁾ Zgodnie z art. 27 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej usługi te obejmują w szczególności służby ochrony i straży pożarnej, zapobieganie zagrożeniom związanym ze zwierzętami, kontrolę dostępu do zastrzeżonej strefy lotniska, zadania związane z przeprowadzaniem inspekcji w zakresie ochrony itp.

⁽³⁰⁾ W odniesieniu do zadań służb bezpieczeństwa i straży pożarnej oraz zapobiegania zagrożeniom związanym ze zwierzętami.

⁽³¹⁾ W odniesieniu do wszystkich pozostałych zadań w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, o których mowa w art. 27 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

⁽³²⁾ Art. 9 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. Wykaz inwestycji znajduje się w dalszej części decyzji.

⁽³³⁾ Art. 11 i 79 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

⁽³⁴⁾ W drodze umowy w sprawie finansowania zawartej między departamentem Oise a CCIO 23 lipca 2002 r.

⁽³⁵⁾ W drodze umowy w sprawie finansowania zawartej między regionem Pikardii a CCIO 13 grudnia 2002 r.

⁽³⁶⁾ W drodze umowy w sprawie finansowania zawartej między CCB a CCIO 8 października 2002 r.

⁽³⁷⁾ Departament Oise i region Pikardii pokryły kwotę 2 060 000 EUR, a CCB – kwotę 191 395 EUR.

⁽³⁸⁾ CCIO zamierzała sfinansować swoją część wkładu poprzez samofinansowanie (usługi portu lotniczego) i zaciąganie pożyczek.

⁽³⁹⁾ Preambuła aneksu 1 z 10 sierpnia 2005 r. do umowy w sprawie finansowania z 23 lipca 2002 r.

Tabela 4

Inwestycje planowane i realizowane w ramach programu 1 (w EUR)

Charakter inwestycji	Szacunkowe kwoty	Szacunkowe kwoty skorygowane w 2005 r.	Ostateczne kwoty inwestycji
Skrzydło zachodnie (odloty): Hala kontroli bagażu pod kątem bezpieczeństwa Hangar do sortowania bagażu Biura lotniska Zadaszenie	1 687 153	2 600 000	2 608 000
Skrzydło wschodnie (przyłoty): Pomieszczenie do obsługi bagażu Zadaszona trasa piesza dla pasażerów	228 674	160 000	164 000
Modernizacja terminalu	762 250	600 000	649 000
Wyposażenie w zakresie ochrony, w tym: budowa remizy strażackiej ogrodzenia ochronne kontrola dostępu do bram lotniska urządzenia do kontroli bagażu rejestrowanego	914 690	900 000	922 000
Drogi i różne sieci: parking samochodowy remiza strażacka (drogi i różne sieci) naprawa istniejących dróg podłączenie kanalizacji	762 245	873 480	1 238 000 463 467
Prace różne	304 900	0	0
Prace studyjne i z zakresu ochrony środowiska	533 570	60 000	62 000
Opłaty	623 210	623 210	744 000
Modernizacja urządzeń operacyjnych, w tym: stanowisk kontroli bezpieczeństwa	1 048 310	1 048 310	1 264 000 133 000
OGÓŁEM	6 865 000	6 865 000	7 650 000

(38) Pomimo wyższych kosztów ostatecznych niż oczekiwano, podmioty wspomniane w motywie 37 wpłaciły na rzecz CCIO swoje wkłady przewidziane w umowach w sprawie finansowania na łączną kwotę 4,311 mln EUR, przy czym nadwyżkę pozostawiono CCIO.

3.1.2.2. Program inwestycyjny na lata 2006–2007 („program 2”)

- (39) CCIO doprowadziła do realizacji drugiego programu inwestycyjnego w wysokości 9,5 mln EUR w okresie dwóch lat od 1 stycznia 2006 r. do 31 grudnia 2007 r. Departament Oise, region Pikardii i CCB zgodziły się wnieść wkład finansowy do tej operacji (obliczony w stosunku do całkowitej szacunkowej kwoty programu 2, a nie w odniesieniu do kosztów szczególnych) w drodze umów zawartych z CCIO odpowiednio 11 grudnia 2006 r., 11 lipca 2007 r. i 12 lipca 2007 r. Program inwestycyjny został zdefiniowany w następujący sposób:

Tabela 5

Inwestycje planowane i realizowane w ramach programu 2 (w EUR)

Charakter inwestycji	Szacunkowe kwoty inwestycji	Ostateczne kwoty inwestycji
Rozbudowa terminalu	1 202 039	1 327 749
Ogrodzenia ochronne	151 653	165 805
Dostosowanie do obowiązujących przepisów postępowania statków powietrznych i dróg kołowania	1 410 000	1 408 739
Naprawa hangarów i pasów startowych	300 000	231 542
Galeria rozdzielania przepływu pasażerów	237 451	176 590
Parking dla pracowników – do norm ustawy Prawo wodne	215 079	227 611
Zaplecze wypożyczalni pojazdów	110 000	1 735
Nabycie gruntów na potrzeby ILS	150 000	61 540
Oznakowanie wewnętrzne i zewnętrzne	50 000	10 510
Punkt przyjmowania pasażerów z Porte Maillot	189 873	213 548
Ustawa Prawo wodne	870 000	46 141
Naprawa oświetlenia	75 000	0
Prace studyjne dotyczące ILS	150 000	139 803
Modernizacja dróg publicznych	1 350 000	1 053 861
Biura administracji	890 000	944 557
Modernizacja ogrzewania	80 000	0
Prace studyjne – Terminal 2	0	188 188
Nieprzewidziane wydatki i opłaty	500 000	745 123
Modernizacja wyposażenia eksploatacyjnego: wykonanie stanowisk dla policji granicznej; instalacja laserowego odstraszacza ptaków	1 568 905	2 178 477 52 670 86 085
OGÓŁEM	9 500 000	9 121 527

- (40) Podmioty, o których mowa w motywie 37, zobowiązały się wnieść wkład w wysokości 74 % całkowitej kwoty dokonanych inwestycji, a pozostałą część pozostawiono CCIO. Region Pikardii i departament Oise planowały zatem sfinansować 25 % każdej inwestycji, tj. łącznie 4,6 mln EUR, podczas gdy CCB wniosła wkład w wysokości 24 %, przysługując CCIO ostateczną dotację w wysokości 2,2 mln EUR. W rezultacie CCIO otrzymała na ten program inwestycyjny dotację inwestycyjną w wysokości około 6,8 mln EUR, co odpowiada 74 % kwoty dokonanych inwestycji.

3.1.2.3. Program inwestycyjny na lata 2008–2023 („program 3”)

- (41) Jak wspomniano w motywie 34, umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej zobowiązuje SAGEB do realizacji programu inwestycyjnego na kwotę 68,2 mln EUR na lata 2008–2023, dotowanego przez SMABT do maksymalnej wysokości 14,5 mln EUR. W załączniku 6 do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej określono charakter tych inwestycji, ich kwotę oraz harmonogram ich realizacji ⁽⁴⁰⁾. Inwestycje zaplanowane i zrealizowane do tej pory można podsumować w następujący sposób:

Tabela 6

Inwestycje planowane i realizowane w ramach 3 programu (w mln EUR)

Charakter inwestycji	Początkowe kwoty szacunkowe	Kwoty zrealizowane na dzień 31 grudnia 2018 r.	Zaktualizowane szacunkowe kwoty do realizacji
Budowa terminalu T2	11,9	9,7	0,01
Modyfikacje i dostosowania terminalu T1	1,6	5	0,07
Ustanowienie programu ILS kategorii III	13,6	14,4	0
Dodatkowa infrastruktura lotnicza	3,3	4,2	0,2
Parkingi i obiekty handlowe	5,4	9,1	0,03
Inwestycje w dziedzinie ochrony środowiska	2,9	1,6	0
Konserwacja obiektów	8,5	3,3	0,12
Przeniesienie obiektów lotnictwa ogólnego	0,7	1,5	0,04
Zakup sprzętu służącego do ochrony	10,2	8,7	2,1
Sprzęt do obsługi naziemnej i meble	7,1	1,8	0,9
Wyposażenie i sprzęt IT	3	2,6	1,8
OGÓŁEM	68,2	61,9	67,2

- (42) Na dzień 31 grudnia 2018 r. SAGEB dokonała inwestycji o wartości prawie 62 mln EUR. Prognozy inwestycyjne, które mają zostać sporządzone do dnia wygaśnięcia umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej, przewidują nieco niższą całkowitą kwotę niż pierwotnie przewidziano w umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

3.1.3. Dotacje na obsługę portu lotniczego

3.1.3.1. Płatności bezpośrednie

- (43) Komisja zauważyła na wstępie, że żadna z umów dotyczących zarządzania portem lotniczym Beauvais i jego eksploatacji nie przewidywała wypłaty dotacji na obsługę portu lotniczego kolejnym organom zarządzającym portami lotniczymi (zob. sekcja 3.1.1).
- (44) Komisja zauważyła jednak w decyzji o wszczęciu postępowania, że kolejne organy zarządzające otrzymywały różne rodzaje dotacji na obsługę portu lotniczego.

⁽⁴⁰⁾ W harmonogramie inwestycji rozróżnia się trzy etapy finansowania: okres od 1 czerwca 2008 r. do 31 grudnia 2012 r. z zobowiązaniem w wysokości 49,9 mln EUR; drugi okres od 1 stycznia 2013 r. do 31 grudnia 2017 r., przewidujący inwestycje w wysokości 7,8 mln EUR oraz ostatni etap inwestycji o wartości 10,5 mln EUR, który ma zostać zrealizowany w latach 2018–2023.

- (45) Po pierwsze, Komisja ustaliła, że w latach 2002–2008 w księgach rachunkowych CCIO (działu ds. portu lotniczego) wykazano szereg dotacji na obsługę portu lotniczego wypłaconych przez różne podmioty na rzecz działu ds. portu lotniczego CCIO na łączną kwotę 107 924,59 EUR.

Tabela 7

Kwota dotacji na obsługę portu lotniczego otrzymanych przez dział ds. portu lotniczego CCIO (w EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	OGÓŁEM
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	107 924,59

3.1.3.2. Zaliczki gotówkowe

- (46) Po drugie, władze francuskie poinformowały Komisję, że dział ogólny CCIO przyznał zaliczki gotówkowe z zerowym oprocentowaniem na rzecz obsługi portu lotniczego w latach 1995–2004 w celu zaradzenia ryzyku niewykonania zobowiązań związanemu z licznymi i pilnymi wydatkami, z jakimi borykała się obsługa portu lotniczego ze względu na starą infrastrukturę i znaczny roczny wzrost ruchu odnotowany w tym okresie. W poniższej tabeli 8 przedstawiono kwoty pomocy:

Tabela 8

Zaliczki gotówkowe przyznane przez dział ogólny CCIO na rzecz obsługi portu lotniczego (w EUR)

Rok	Zaliczka gotówkowa na dany rok	Skumulowane
1995	Brak danych	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	- 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	- 838 477,75	2 392 476,93
2000	- 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	- 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	- 561 749,41	0

3.1.3.3. Częściowe zwolnienie z finansowania planu rozwoju turystyki

- (47) Komisja zauważyła ponadto, że załącznik 19 do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej zawierał plan rozwoju turystyki dla portu lotniczego Beauvais⁽⁴¹⁾. Zgodnie z tym załącznikiem plan miał na celu przekształcenie 8 % pasażerów w konsumentów/odwiedzających Beauvais, departament Oise i Pikardię trzy lata po wejściu w życie umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. Aby osiągnąć ten cel, w planie określono szereg środków, które należy podjąć na potrzeby zachęcenia pasażerów lotniska Beauvais do pozostania w Beauvais, w departamencie Oise lub w regionie Pikardii (ankiety wśród pasażerów, marketing wizualny itp.). Plan ten miał być prowadzony przez komisję turystyki regionu Pikardii, komisję turystyki departamentu Oise oraz biuro turystyki Beauvais (zwane dalej „instytucjami zajmującymi się turystyką”). Finansowanie tego planu leżało w gestii SMABT i wybranego podmiotu upoważnionego, w tym przypadku SAGEB (po 50 % każdy).

⁽⁴¹⁾ Plan rozwoju turystyki został uprzednio ustanowiony przez SMABT w uchwale z 24 stycznia 2008 r. Załączono ją do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

- (48) Umowa w sprawie celów i środków została zawarta 15 października 2008 r. między SMABT, SAGEB a instytucjami zajmującymi się turystyką. Celem tej umowy było przedstawienie szczegółowych informacji na temat realizacji planu rozwoju turystyki, o którym mowa w załączniku 19 do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej, przez instytucje zajmujące się turystyką. Umowa przewidywała, że instytucje te będą co roku przedkładać sprawozdania bezpośrednio SMABT (a także komitetowi sterującemu, w którego skład wchodzi wszystkie strony będące sygnatariuszami) ⁽⁴²⁾. Umowa została zawarta na okres trzech lat z rocznym finansowaniem w wysokości 462 000 EUR podzielonym po połowie między SAGEB i SMABT – przyznanych w celu umożliwienia im prowadzenia skoordynowanej działalności turystycznej.

3.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

- (49) W okresie od 1 maja 1997 r. do 30 maja 2012 r. zawarto różne umowy o świadczenie usług portu lotniczego między kolejnymi operatorami portu lotniczego Beauvais (CCIO, a następnie SAGEB) a kilkoma przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (50) Stosunki umowne między operatorem portu lotniczego a Ryanair przybrały formę wymiany korespondencji, natomiast stosunki z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi sformalizowano w drodze umów opartych na modelu IATA (Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego) lub umów *ad hoc*. Wszystkie umowy objęte niniejszą decyzją są określone w **tabeli 9**.
- (51) SAGEB była operatorem portu lotniczego Beauvais w momencie podpisywania umów RYAN4, RYAN5 i WIZZ3. W momencie podpisywania pozostałych umów operatorem portu lotniczego była CCIO.

Tabela 9

Wykaz umów o świadczenie usług portu lotniczego między operatorem portu lotniczego Beauvais a przedsiębiorstwami lotniczymi

Kod umowy	Przedsiębiorstwo	Operator portu lotniczego	Rodzaj umowy	Data podpisania	Data wejścia w życie	Okres obowiązywania
Ryanair						
RYAN1	Ryanair	CCIO	Korespondencja	8.9.1998	1.1.1999	5 lat
RYAN2	Ryanair	CCIO	Korespondencja	16.3.2001	Nieokreślono	Nie określono
RYAN3	Ryanair	CCIO	Korespondencja	12.2.2002	Nieokreślono	10 lat
RYAN4	Ryanair	SAGEB	Korespondencja	4.2.2010 & 5.2.2010	1.5.2010	7 miesięcy
RYAN5	Ryanair	SAGEB	Korespondencja	27.7.2010	1.1.2011	1 rok
Wizz Air						
WIZZ1	Wizz Air	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	11.6.2004	11.6.2004	5 lat
WIZZ2	Wizz Air	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	1.7.2005	1.7.2005	3 lata i 8 miesięcy

⁽⁴²⁾ Zob. art. 8 umowy w sprawie celów i środków z 24 października 2008 r.

Kod umowy	Przedsiębiorstwo	Operator portu lotniczego	Rodzaj umowy	Data podpisania	Data wejścia w życie	Okres obowiązywania
WIZZ3	Wizz Air	SAGEB	Umowa (umowa „inwestycyjna” + standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	1.6.2009	1.6.2009	5 lat
<i>Inne przedsiębiorstwa lotnicze</i>						
GOOD1	Goodjet	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	14.12.2001	14.12.2001	6 lat
CIAO1	Ciaofly	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	24.4.2002	24.4.2002	7 lat
BERL1	Berlin Jet	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	30.1.2003	30.1.2003	5 lat
VOLA1	Volare	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	13.2.2003	13.2.2003	5 lat
STER1	Sterling	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	15.7.2004	31.3.2004	5 lat
NORW1	Norwegian Air Shuttle	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	7.4.2005	31.3.2004	5 lat
AIRH1	Air Horizons	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	12.7.2004	18.7.2004	1 rok
AIRP1	Air Polonia	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	20.10.2004	20.10.2004	5 lat
BLUE1	Blue Air	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	11.10.2005	11.10.2005	1 rok
BLUE2	Blue Air	CCIO	Umowa (<i>ad hoc</i>)	28.8.2007	26.3.2007	8 miesięcy
FLYM1	Flyme	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	30.3.2006	31.3.2006	5 lat
CENT1	Centralwings	CCIO	Umowa (standardowa umowa o obsłudze naziemnej IATA)	18.2.2007	19.2.2007	1 rok

(52) Poszczególne umowy miały różne cechy, z których główne streszczono w **tabeli 10**. Szereg umów przewidywało zatem możliwość wniesienia przez operatora portu lotniczego Beauvais wkładu finansowego na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego w zamian za zapewnienie ruchu lotniczego. Nie wspomina się jednak o płatnościach marketingowych dokonywanych przez operatora portu lotniczego Beauvais w zamian za usługi reklamowe świadczone przez przedsiębiorstwo lotnicze.

Tabela 10

Charakterystyka umów o świadczenie usług portu lotniczego zawartych między operatorem portu lotniczego Beauvais a przedsiębiorstwami lotniczymi

Kod umowy	Kluczowe elementy umów
<i>Ryanair</i>	
RYAN1	<p>Umowa ta przewiduje obsługę dwóch połączeń lotniczych z Beauvais na następujących warunkach:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Dublin: umowa przewidywała trzy rotacje tygodniowo (dwa rejsy w sobotę i jeden w niedzielę) w zamian za opłatę za lądowanie w wysokości 750 FRF (114,37 EUR). W przypadku wszelkich dodatkowych codziennych rotacji przedsiębiorstwo było zwolnione z opłaty za lądowanie. Ponadto umowa przewidywała również opłatę w wysokości 10 FRF (1,52 EUR) za każdego odlatującego pasażera, — Prestwick: umowa przewidywała jedną rotację dziennie w zamian za opłatę w wysokości 750 FRF. W przypadku każdej dodatkowej rotacji opłata za lądowanie wynosiła 500 FRF (77,22 EUR). Ponadto umowa przewidywała również opłatę w wysokości 10 FRF (1,52 EUR) za każdego odlatującego pasażera.
RYAN2	<p>Warunki umowy RYAN1 zostały zmienione w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> — w przypadku połączenia do Dublina opłata za lądowanie została ustalona na kwotę 750 FRF do 19 cotygodniowych rotacji. Powyżej tego progu Ryanair był zwolniony z opłaty za lądowanie, — w przypadku połączenia do Prestwick opłata za lądowanie została ustalona na kwotę 750 FRF do 7 rotacji tygodniowo, 500 FRF dla 8–14 odlotów tygodniowo. Przedsiębiorstwo Ryanair było zwolnione z opłat za lądowanie w przypadku ponad 14 rotacji tygodniowo, — w przypadku każdego nowego połączenia otwartego przez Ryanair opłata za lądowanie została ustalona na kwotę 500 FRF za jedną rotację dziennie. Powyżej jednej rotacji dziennie Ryanair był zwolniony z opłat za lądowanie, — dla istniejących tras opłatę za odlatującego pasażera ustalono na kwotę 10 FRF; 6 FRF (1,22 EUR) dla nowych tras do 6 rotacji dziennie i 4 FRF (0,61 EUR) dla większej liczby rotacji.
RYAN3	<p>Umowa ta zastąpiła umowy RYAN1 i RYAN2. Określa ona warunki, na jakich Ryanair świadczy usługi lotnicze, jak następuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> — na 2002 r. przedsiębiorstwu Ryanair wyznaczono docelową liczbę 210 000 pasażerów odlatujących z Beauvais. Opłatę za lądowanie ustalono na 750 FRF dla wszystkich tras obsługiwanych przez przedsiębiorstwo, — na 2003 r. przedsiębiorstwu Ryanair wyznaczono docelową liczbę 310 000 pasażerów odlatujących z Beauvais. Opłatę za lądowanie ustalono na 750 FRF do 7 rotacji dziennie i 650 franków (99,09 EUR) dla większej liczby rotacji, — na 2004 r. docelową liczbę pasażerów ustalono na 410 000. Opłatę za lądowanie ustalono na 750 FRF w przypadku 7 rotacji dziennie, 600 franków (91,47 EUR) dla 8–10 rotacji dziennie i 400 FRF (60,98 EUR) dla większej liczby rotacji, — opłatę za odlatującego pasażera ustala się na 8 FRF/pasażerów do 135 pasażerów za statek powietrzny (0 FRF powyżej tej liczby) za każdy rok w całym okresie obowiązywania umowy. <p>Umowa ta obowiązywała do 4 lutego 2010 r. na warunkach przewidzianych na rok 2004.</p>
RYAN4	<p>Umowa ta zmienia umowę RYAN3 poprzez dodanie następujących elementów: Ryanair zobowiązuje się do obsługi 10 dodatkowych rotacji tygodniowo na nowych trasach. W zamian operator portu lotniczego uiszcza na rzecz Ryanair wkład finansowy w wysokości 1,5 EUR za pasażera odlatującego na tych nowych trasach.</p>
RYAN5	<p>Umowa ta zmienia umowę RYAN4. Zgodnie z warunkami tej umowy SAGEB zobowiązuje się wypłacić Ryanair wkład finansowy w wysokości 2 EUR za każdego odlatującego pasażera w przypadku każdego dodatkowego pasażera przewożonego w 2011 r. w porównaniu z liczbą pasażerów przewiezionych przez Ryanair w 2010 r. W zamian Ryanair zobowiązuje się do obsługi dodatkowych 26 rotacji tygodniowo.</p>

Kod umowy	Kluczowe elementy umów
<i>Wizz Air</i>	
WIZZ1	<p>W umowie tej opłaty za lądowanie dla Wizz Air ustalono w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 500 EUR za pierwszą dzienną rotację, — 450 EUR za drugą i trzecią rotację dzienną, — 400 EUR dla kolejnych dziennych rotacji. <p>W ciągu pierwszych czterech lat obowiązywania umowy operator portu lotniczego zobowiązał się do wniesienia na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego wkładu finansowego w wysokości 1 EUR za każdego odlatującego pasażera, przy czym maksymalna kwota wkładu wynosi 40 000 EUR, 30 000 EUR, 20 000 EUR i 10 000 EUR odpowiednio w pierwszym, drugim, trzecim i czwartym roku. W umowie przewidziano również inne usługi opcjonalne, takie jak sprzątanie statków powietrznych. Przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłat od odlatujących pasażerów.</p>
WIZZ2	<p>Umowa ta zmieniła umowę WIZZ1. Opłatę za lądowanie ustalono obecnie na 425 EUR za wszystkie rotacje. Wkład finansowy wpłacony przez operatora portu lotniczego wynosił obecnie 0,75 EUR za każdego odlatującego pasażera.</p>
WIZZ3	<p>Opłaty za lądowanie ustala się w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 425 EUR do 20 rotacji tygodniowo, — 42,5 EUR dla 21–32 rotacji tygodniowo, — 21,25 EUR powyżej 33 rotacji tygodniowo. <p>Przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących. Operator portu lotniczego zobowiązał się do wniesienia na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego wkładu finansowego za każdego odlatującego pasażera w wysokości 0,375 EUR w przypadku 0–20 rotacji tygodniowo, 1 375 EUR dla 21–26 rotacji tygodniowo, 1 725 EUR dla 27–32 rotacji tygodniowo i 1 925 EUR powyżej tej liczby rotacji.</p> <p>W umowie przewidziano również inne usługi opcjonalne, takie jak sprzątanie statków powietrznych.</p>
<i>Inne przedsiębiorstwa lotnicze</i>	
GOOD1	<p>W umowie ustanowiono program 24 rotacji tygodniowo. Opłata za lądowanie została ustalona na kwotę 4 000 FRF (609,8 EUR), a przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących.</p>
CIAO1	<p>W umowie określono opłatę za lądowanie w wysokości 305 EUR i zwolniono przedsiębiorstwo lotnicze z obowiązku uiszczania opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących.</p>
BERL1	<p>W umowie przewidziano jedną rotację tygodniowo. Opłatę za lądowanie ustalono na kwotę 500 EUR, a przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z obowiązku uiszczania opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących.</p>
VOLA1	<p>W umowie przewidziano program pięciu rotacji dziennie. Opłatę za lądowanie ustalono na kwotę 450 EUR, a opłatę za pasażera odlatującego na 2,13 EUR. Operator portu lotniczego zobowiązał się do zaoferowania wsparcia finansowego na uruchomienie połączeń w wysokości do 100 000 EUR za każdą trasę.</p>
STER1	<p>W umowie tej ustalono opłatę za lądowanie w wysokości 576 EUR do 3 rotacji tygodniowo; 540 EUR w przypadku 4–6 rotacji tygodniowo i 500 EUR powyżej 7 rotacji tygodniowo. Przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących. Umowa przewidywała również usługi opcjonalne, takie jak sprzątanie statków powietrznych.</p>
NORW1	<p>W umowie tej ustalono opłatę za lądowanie w wysokości 500 EUR do 6 rotacji tygodniowo i 400 EUR powyżej 7 rotacji tygodniowo. Przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących. Umowa przewidywała również usługi opcjonalne, takie jak sprzątanie statków powietrznych.</p>

Kod umowy	Kluczowe elementy umów
AIRH1	W umowie przewidziano program pięciu rotacji tygodniowo. Opłatę za lądowanie ustalono na 147,38 EUR, a opłatę za pasażera odlatującego na kwotę 2,89 EUR. Operator portu lotniczego zobowiązał się do wniesienia na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego wkładu finansowego w wysokości 0,5 EUR za każdego pasażera odlatującego. W umowie przewidziano również usługi opcjonalne związane ze sprzątnięciem statków powietrznych oraz inne usługi.
AIRP1	W umowie przewidziano jedną rotację dziennie. Opłatę za lądowanie ustalono na 192,88 EUR, a opłatę za pasażera odlatującego na 2,89 EUR. W umowie przewidziano również usługi opcjonalne, takie jak sprzątnięcie samolotów.
BLUE1	W umowie tej ustalono opłaty za lądowanie na 600 EUR i zwolniono przedsiębiorstwo lotnicze z obowiązku uiszczania opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących.
BLUE2	Umowa ta zmieniła umowę BLUE1 dotyczącą wysokości opłat za lądowanie, która wynosi obecnie 450 EUR.
FLYM1	W umowie tej przewidziano co najmniej cztery rotacje tygodniowo. Opłaty za lądowanie ustalono na 600 EUR dla samolotów typu B737-300 (136 miejsc) i 550 EUR dla samolotów typu B737-500 (125 miejsc). Przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących.
6 CENT1	Umowa ta przewidywała opłatę za lądowanie w wysokości 500 EUR do 3 rotacji tygodniowo, 450 EUR dla 4–7 rotacji tygodniowo i 400 EUR w przypadku ponad 7 rotacji tygodniowo. Przedsiębiorstwo lotnicze było zwolnione z opłaty pasażerskiej za pasażerów odlatujących. Operator portu lotniczego zobowiązał się do wniesienia na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego wkładu finansowego w wysokości 0,75 EUR za każdego odlatującego pasażera za pierwsze sześć miesięcy, a następnie 0,50 EUR za ostatnie sześć miesięcy.

4. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

4.1. Wsparcie finansowe dla kolejnych operatorów portu lotniczego Beauvais

- (53) Po pierwsze Komisja wyraziła wątpliwości co do braku pomocy państwa w ramach wsparcia finansowego przyznanego CCIO i SAGEB.
- (54) Przede wszystkim Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy niektóre rodzaje działalności portu lotniczego Beauvais finansowane przez władze publiczne są prerogatywą władzy publicznej. Następnie Komisja wyraziła też wątpliwości co do tego, czy spełnione zostały warunki określone w wyroku w sprawie *Altmark* ⁽⁴³⁾ dotyczące środków, którym port lotniczy Beauvais podlegał w ramach programu 3. Ponadto Komisja zauważyła, że powody podane przez władze publiczne w odniesieniu do przyznanych dotacji inwestycyjnych nie dotyczyły ich bezpośredniej rentowności. W związku z tym Komisja zakwestionowała zgodność tych inwestycji z testem prywatnego inwestora w warunkach gospodarki rynkowej. Dodatkowo Komisja wstępnie stwierdziła, że przedmiotowe środki można przypisać państwu, że są one selektywne i mogą zakłócać konkurencję i wpływać na handel wewnątrzunijny.
- (55) Po drugie Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności pomocy inwestycyjnej i operacyjnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (56) Ocena zgodności środków na rzecz operatorów z rynkiem wewnętrznym wykazała, że chociaż wszystkie przedmiotowe środki mogły spełniać cel leżący w interesie ogólnym, nie wykazano ich konieczności i proporcjonalności w świetle wyznaczonego celu. Ponadto Komisja zajęła sceptyczne stanowisko, że infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w perspektywie średnioterminowej.

⁽⁴³⁾ Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415.

4.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

- (57) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wstępnie stwierdziła, że podpisanie umów przez operatora portu lotniczego (CCIO, a następnie SAGEB) z przedsiębiorstwami lotniczymi wiązało się z wykorzystaniem zasobów państwowych oraz że decyzje o zawarciu tych umów można przypisać państwu.
- (58) Komisja uznała również, że nie jest w stanie wypowiedzieć się w przedmiocie istnienia selektywnej korzyści dla przedsiębiorstw lotniczych. Informacje, którymi dysponowała, były niewystarczające, aby stwierdzić, że operator portu lotniczego postąpił jak prywatny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej. Komisja wezwała Francję i zainteresowane strony do przedstawienia dalszych informacji.
- (59) Komisja wstępnie stwierdziła, że przedmiotowe środki mogą zakłócać konkurencję i wpływać na handel wewnątrzunijny.
- (60) Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności środków pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym. W szczególności Komisja wstępnie stwierdziła, że przedmiotowe środki pomocy na uruchomienie nowych połączeń nie spełniają kryteriów zgodności z rynkiem wewnętrznym.

5. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ FRANCJĘ

5.1. Wsparcie finansowe dla portu lotniczego Beauvais

5.1.1. Pomoc inwestycyjna

- (61) Francja poinformowała Komisję, że „nie zamierza powoływać się na pojęcie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym w odniesieniu do wszystkich dotacji inwestycyjnych otrzymywanych od jednostek samorządu terytorialnego i wypłacanych kolejnym koncesjonariuszom portu lotniczego Beauvais (CCIO, a następnie SAGEB)”⁽⁴⁴⁾.
- (62) Francja stwierdziła również, że nie zamierza powoływać się na zastosowanie zasady testu prywatnego inwestora do dotacji inwestycyjnych wypłacanych kolejnym koncesjonariuszom portu lotniczego Beauvais (CCIO, a następnie SAGEB)⁽⁴⁵⁾.
- (63) Francja uważa jednak, że takich dotacji nie można zakwalifikować jako pomocy państwa lub pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym uzasadniając, że są one związane z finansowaniem działalności wchodzącej w zakres prerogatyw władzy publicznej lub że można wykazać ich zgodność z rynkiem wewnętrznym.

5.1.1.1. Finansowanie działań wchodzących w zakres prerogatyw władzy publicznej

- (64) Francja twierdzi, że dotacje wypłacone w ramach programu 1 na działania wchodzące w zakres prerogatyw władzy publicznej, na łączną kwotę 1 110 669 EUR, są następujące⁽⁴⁶⁾:
- dotacje na sprzęt służący do ochrony (922 000 EUR),
 - dotacje na modernizację stanowisk kontroli bezpieczeństwa (1 33 000 EUR),
 - dotacje w łącznej wysokości 55 669 EUR na opłaty i koszty amortyzacji związane ze wskazanymi zadaniami władzy publicznej i zadeklarowane w odniesieniu do tych zadań.
- (65) Francja twierdzi, że dotacje wypłacone w ramach programu 2 na działania wchodzące w zakres prerogatyw władzy publicznej, na łączną kwotę 567 782 EUR, są następujące:
- dotacje w wysokości 52 670,98 EUR na utworzenie stanowisk dla policji granicznej i 86 085,57 EUR na instalację laserowego odstraszacza ptaków,

⁽⁴⁴⁾ Uwagi Francji z 14 sierpnia 2012 r.

⁽⁴⁵⁾ Uwagi Francji z 14 sierpnia 2012 r.

⁽⁴⁶⁾ Zob. tabela 4. Ściślej rzecz ujmując, Francja wskazuje w swoich uwagach, że kwoty te wynoszą 920 425 EUR. W rzeczywistości, po dokładnym zbadaniu przez Komisję faktur przedstawionych przez Francję, wydatki związane ze wskazanymi pozycjami są większe niż te wskazane przez Francję.

- dotacje w wysokości 165 805 EUR na ogrodzenia ochronne i 617 EUR na modernizację stanowisk kontroli bezpieczeństwa,
 - dotacja w wysokości 176 590 EUR na utworzenie galerii rozdzielającej strumienie pasażerów,
 - dotacje w łącznej kwocie 86 632 EUR przyznane na powiązane opłaty i koszty amortyzacji i zadeklarowane w ramach zadań władzy publicznej wspólnych dla programów inwestycyjnych.
- (66) Według Francji dotacje związane z prerogatywami władzy publicznej w latach 2001–2008 wyniosły zatem 1 678 451 EUR.
- (67) Francja realizuje też trzy inwestycje w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej w latach 2008–2023, które to inwestycje są – w opinii Francji – związane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej:
- zainstalowanie systemu automatycznego lądowania w każdą pogodę (ILS kategorii III) na łączną kwotę 14 381 000 EUR,
 - inwestycje umożliwiające zgrupowanie aeroklubów i prywatnych właścicieli w strefie „aéropalaisance” na północ od portu lotniczego, za dotacją w wysokości 1 442 000 EUR,
 - wyposażenie i zagospodarowanie przestrzeni o powierzchni 50 m² w terminalu T2 przeznaczonej dla instytucji zajmujących się rozwojem turystyki (realizowane jako „Budowa terminalu T2”) za kwotę 54 000 EUR.
- (68) Według Francji łączna kwota inwestycji, o których mowa w motywie 67, zrealizowanych w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej (2008–2023) wynosi 15 877 mln EUR. W związku z tym dotacja w maksymalnej kwocie 14,5 mln EUR wypłacona SAGEB na podstawie umowy o przekazaniu obowiązku świadczenia usług publicznych odpowiada ekwiwalentowi inwestycji związanych z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej i dlatego nie może zostać uznana za pomoc państwa.
- (69) W celu wykazania, że powyższe inwestycje wchodzą w zakres prerogatyw władzy publicznej Francja przedstawiła następujące argumenty:
- zadania związane z tymi inwestycjami są wykonywane albo bezpośrednio przez państwo, albo na podstawie instrukcji państwa,
 - zadania związane z tymi inwestycjami wynikają z norm europejskich i krajowych,
 - zadania związane z tymi inwestycjami są realizowane w interesie ogólnym lub w interesie publicznym (np. ochrona życia ludzkiego, ochrona lotnictwa, policja graniczna, zapobieganie zagrożeniom związanym ze zwierzętami, świadczenie usług ruchu lotniczego, bezpieczeństwo lotnictwa, rozwój turystyki),
 - wykonywanie zadań związanych z tymi inwestycjami przez kolejnych koncesjonariuszy portów lotniczych nie ma charakteru komercyjnego,
 - zarówno w orzecznictwie Unii, jak i w orzecznictwie francuskim uznano, że zadania związane z tymi inwestycjami wchodzą w zakres prerogatyw władzy publicznej.
- (70) Jeśli chodzi konkretnie o system automatycznego lądowania w każdą pogodę, Francja podnosi, że system ten wchodzi w zakres świadczenia usług żeglugi powietrznej, które należą do prerogatyw władzy publicznej. Zdaniem Francji system ten ma na celu zapobieganie kolizjom między statkami powietrznymi przy lądowaniu i w polu ruchu naziemnego oraz przyspieszanie i uporządkowanie ruchu lotniczego, a także udzielanie porad i informacji przydatnych do bezpiecznego i skutecznego realizowania lotów. Francja podkreśla jednak, że system ten nigdy nie jest *de iure* na platformie portu lotniczego i nie jest objęty podatkiem lotniskowym.
- (71) Jeśli chodzi o inwestycje umożliwiające połączenie aeroklubów i właścicieli prywatnych na północ od portu lotniczego Beauvais, Francja uważa, że środek ten umożliwił zakończenie przemieszczania się samolotów, pasażerów, personelu aeroklubów i właścicieli prywatnych przez strefy zastrzeżone lotniska, wzmacniając w ten sposób kontrolę dostępu do tych stref i gwarantując jak najskuteczniejszą ochronę lotów, co należy do prerogatyw władz publicznych.
- (72) Francja uważa również, że zagospodarowanie przestrzeni o powierzchni 50 m² w terminalu T2 przeznaczonej dla instytucji zajmujących się rozwojem turystyki umożliwia im zagwarantowanie, że port lotniczy w Beauvais wypełnia swoją misję polegającą na promowaniu turystyki lokalnej. Według Francji rozwój turystyki jest prerogatywą władzy publicznej, z którą powiązane jest zagospodarowanie wydzielonej przestrzeni.

5.1.1.2. W przedmiocie zgodności pomocy inwestycyjnej z rynkiem wewnętrznym

- (73) Władze francuskie poinformowały Komisję, że zgodnie z pkt 173 wytycznych z 2014 r. zatwierdziły zastosowanie w niniejszym przypadku kryteriów określonych w wytycznych obowiązujących w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej.
- (74) Francja utrzymuje, że wszystkie dotacje inwestycyjne są zgodne z rynkiem wewnętrznym w świetle kryteriów zgodności określonych w wytycznych wspólnotowych z 2005 r. dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych⁽⁴⁷⁾ („wytyczne z 2005 r.”).

Jasno określony cel leżący w interesie ogólnym

- (75) Zdaniem Francji wszystkie przedmiotowe środki są w stanie osiągnąć jasno określony cel leżący w interesie ogólnym, a mianowicie lokalny rozwój gospodarczy. Francja dodaje, że Komisja miała możliwość uznania bezpieczeństwa portów lotniczych za cel leżący w interesie ogólnym i że w niniejszym przypadku znaczna część inwestycji dokonanych w badanym okresie również spełniała ten cel.

Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu

- (76) Francja twierdzi, że wybudowana infrastruktura miała zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania portu lotniczego Beauvais ze względu na racjonalnie przewidywalny wzrost liczby pasażerów. Jej zdaniem większość inwestycji odpowiadała pilnym pracom mającym na celu zabezpieczenie i dostosowanie portu lotniczego Beauvais do obowiązujących przepisów w kontekście gwałtownego wzrostu ruchu lotniczego w tym porcie lotniczym.
- (77) Ponadto inwestycje te były proporcjonalne do wyznaczonego celu, ponieważ według Francji definicja inwestycji zawsze była bardzo ostrożna, między innymi dlatego, że opierała się na szczególnie niskich prognozach dotyczących ruchu w porównaniu z rzeczywiście osiąganymi poziomami ruchu. W ten sposób poczynione inwestycje mogły być znacznie większe pod względem skali i kosztów w porównaniu z rzeczywistymi poziomami ruchu.

Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

- (78) Francja podkreśla, że inwestycje dokonane w porcie lotniczym Beauvais w latach 2001–2006 opierały się na założeniu ruchu wynoszącym 600 000 pasażerów w 2006 r. Inwestycje w ramach programu 2 opierały się również na założeniu ruchu 18 000 operacji w perspektywie średnioterminowej, natomiast program 3 został opracowany przez SAGEB zgodnie ze scenariuszem bazowym zakładającym ruch o natężeniu do 21 000 operacji rocznie.
- (79) Ponadto wzrost liczby lotów obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair odnotowany w decyzjach zatwierdzających programy inwestycyjne oraz geograficzna bliskość miasta Paryża potwierdzają zadowalające perspektywy wykorzystania infrastruktury w perspektywie średnioterminowej.

Dostęp do infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników na równych zasadach i niedyskryminacyjny

- (80) Francja twierdzi, że żadne przedsiębiorstwo lotnicze obecne w porcie lotniczym Beauvais ani żaden pasażer z tych przedsiębiorstw lotniczych nie uzyskali korzyści w zakresie dostępu do poszczególnych elementów wyposażenia i infrastruktury zapewnianych przez port lotniczy.

Wpływ na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem

- (81) Francja uważa, że obecność portu lotniczego Beauvais umożliwia zwalczanie zatorów komunikacyjnych w portach lotniczych w Paryżu, a w szczególności w porcie lotniczym Roissy-Charles de Gaulle.
- (82) Ponadto, nie kwestionując istnienia ewentualnego przechwytywania przez port lotniczy Beauvais części klientów portu lotniczego Roissy-Charles de Gaulle, Francja wskazuje, że takie przechwytywanie należy uznać za względne, szczególnie zważywszy na zwiększoną dostępność Roissy-Charles de Gaulle i większą liczbę kierunków z niego oferowanych oraz na godzinę policyjną nałożoną w porcie lotniczym Orly. Porty lotnicze Amiens i Rouen nie rozwinęły żadnego ruchu komercyjnego.

⁽⁴⁷⁾ 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).

W przedmiocie konieczności i proporcjonalności pomocy

- (83) Francja twierdzi, że intensywność pomocy w ramach programu 1 stanowiła około dwóch trzecich całkowitej kwoty, która ma zostać sfinansowana. W przypadku programu 2 intensywność pomocy wynosiła 74 %, ale według Francji wynika ona z krótkiego okresu amortyzacji robót (nieco więcej niż rok) związanego z bardzo krótkim okresem przedłużenia koncesji zawartej między państwem a CCIO. W odniesieniu do programu 3 Francja uważa, że intensywność pomocy wynosi około 21,26 % i wskazuje, że jest to maksymalny pułap, ponieważ ostateczna kwota pomocy może być niższa w zależności od faktycznie dokonanych inwestycji.
- (84) Francja podkreśla, że wysoka intensywność pomocy przyznanej CCIO w ramach programów inwestycyjnych na lata 2001–2006 i 2006–2008 była konieczna, ponieważ bez tej pomocy izba nie byłaby w stanie zrealizować wszystkich ustalonych inwestycji, a zatem nie byłaby w stanie zaspokoić potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i dostosowania infrastruktury do obowiązujących przepisów. Francja przypomina w tym względzie, że CCIO uciekła się do zaciągnięcia pożyczki, aby pokryć swój udział w finansowaniu w ramach dwóch programów inwestycyjnych, tak że nie można było przewidzieć większego wkładu z jej strony.

5.1.2. Pomoc operacyjna

- (85) Po pierwsze, w kwestii dotacji na obsługę portu lotniczego Francja twierdzi, że w latach 1996–2008 CCIO otrzymała bardzo niskie kwoty dotacji. Podkreśla tym samym, że dotacje te nie mogły zakłócać konkurencji ani wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (86) Francja szacuje, że z otrzymanych 107 924,59 EUR:
- dotacja w wysokości 68 000 EUR wypłacona w 2002 r. miała na celu sfinansowanie nadzwyczajnego środka – zwiększenia z 25 do 50 % wskaźnika przeszukania bagażu podręcznego pasażerów po atakach z 11 września 2001 r.,
 - kwota 1 600,10 EUR wypłacona w 2002 r. odpowiadała wpłacie ze stowarzyszenia zarządzającego funduszem na rzecz integracji osób z niepełnosprawnościami (fr. *Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées*) w celu zwrotu nadmiernej wpłaty składek przez CCIO,
 - kwota 2 005 EUR wypłacona w 2005 r. odpowiadała płatności z Krajowego Ośrodka Zagospodarowania Struktur i Gospodarstw Rolnych (fr. *centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles*),
 - kwota 5 829,49 EUR wypłacona w 2005 r. odpowiadała dotacji przekazanej przez miasto Tillé na prace rekultywacyjne związane z przyłączeniem pawilonów w ramach koncesji portu lotniczego do zbiorowej sieci kanalizacyjnej, czego CCIO podjęła się w imieniu miasta,
 - dwie dotacje w wysokości 15 245 EUR każda odpowiadały zrekomensowaniu przez departament Oise usług świadczonych przez pracowników działu ds. portu lotniczego CCIO w celu promowania turystyki w departamencie Oise.
- (87) Francja twierdzi, że dotacja w wysokości 68 000 EUR była związana z zapewnieniem bezpieczeństwa i że w związku z tym nie stanowiła pomocy państwa. Co się tyczy pozostałych dotacji, stanowiły one jedynie godziwe wynagrodzenie za usługi świadczone przez CCIO lub zwrot nadmiernych składek na rzecz stowarzyszeń, do których CCIO należała.
- (88) Po drugie, jeśli chodzi o zaliczki przyznane przez dział ogólny CCIO na rzecz obsługi portu lotniczego, Francja uważa przede wszystkim, że zaliczki przyznane przed wyrokiem w sprawie *Aéroports de Paris* z 12 grudnia 2000 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu pkt 29 wytycznych z 2014 r. W związku z tym jedynie zaliczki przyznane w latach 2001, 2002 i 2004 mogły stanowić pomoc państwa.
- (89) Francja wyraża przekonanie, że zaliczki przyznane w latach 2001 i 2002, które zostały w całości zwrócone, przyznano, mimo że port lotniczy Beauvais odnotował w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok przyznania pomocy ruch nieprzekraczający 700 000 pasażerów rocznie. Zgodnie z pkt 118 wytycznych z 2014 r. port lotniczy prawdopodobnie nie był w stanie pokryć znacznej części swoich kosztów operacyjnych, co uzasadniało przyznanie zaliczek o zerowym oprocentowaniu. W odniesieniu do zaliczki przyznanej w 2004 r. Francja uważa, że w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok przyznania pomocy port lotniczy Beauvais odnotował natężenie ruchu wynoszące od 700 000 do 1 mln pasażerów rocznie. Oprócz odsetek nienaliczonych od tej zaliczki przyznanej w 2004 r. Francja podkreśla, że port lotniczy Beauvais nie pokrył wszystkich kosztów operacyjnych, a zatem w znacznym stopniu spełnił wymóg określony w pkt 118 wytycznych z 2014 r.

- (90) Wreszcie, jeśli chodzi o korzyść przyznaną SAGEB w postaci zwolnienia z wydatków na turystykę, które powinna była ponieść jako operator portu lotniczego, Francja uważa, że kompetencje i zadania SAGEB nie obejmują rozwoju turystyki lokalnej i regionalnej i że SAGEB nie otrzymała żadnej dotacji w tym zakresie.
- (91) Francja twierdzi, że rozwój turystyki należy do kompetencji państwa na mocy prawa krajowego. W związku z tym plan rozwoju turystyki mógł być wdrażany jedynie przez wspólnoty terytorialne (w tym przypadku SMABT) i nie miał na celu rozwoju działalności portu lotniczego, lecz raczej wspieranie turystyki regionalnej. W tym względzie Francja dodaje, że cele planu rozwoju turystyki zostały określone wyłącznie przez SMABT i wdrożone wyłącznie przez podmioty zajmujące się turystyką, bez interwencji lub wpływu SAGEB. Musiała ona wnieść wkład finansowy w realizację działań i udostępnić, w razie potrzeby, środki umożliwiające tym podmiotom wykonywanie ich zadań (udostępnianie pomieszczeń, plakaty w porcie lotniczym itp.).
- (92) Francja wyjaśnia wreszcie, że żaden ze środków podjętych w ramach planu rozwoju turystyki nie miał na celu promowania portu lotniczego Beauvais ani proponowanych przez niego kierunków podróży. Materiały wykonane w tym celu przez SAGEB zostały wyłączone z zakresu realizacji zadania podniesienia wartości turystycznej i zostały sfinansowane przez SAGEB ze środków własnych.
- (93) Żadna z dotacji, o których mowa w niniejszej sekcji (z wyjątkiem zaliczek gotówkowych przyznanych w latach 2001, 2002 i 2004), nie stanowi pomocy państwa, dlatego Francja uważa, że nie ma potrzeby wykazywania ich zgodności z rynkiem wewnętrznym. W każdym razie władze francuskie stwierdziły, że zatwierdziły zastosowanie w tym przypadku kryteriów określonych w pkt 137 wytycznych z 2014 r. w sprawie pomocy operacyjnej.

5.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

- (94) Francja twierdzi, że zachowanie operatora portu lotniczego (CCIO, a następnie SAGEB) jest zgodne z testem prywatnego inwestora. W związku z tym wszystkie umowy przyniosły rentowność przyrostową i nie przyniosły korzyści przedsiębiorstwom lotniczym w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (95) Francja przypomina również, że operatorzy portu lotniczego Beauvais nigdy nie podpisali umowy marketingowej obejmującej świadczenie przez przedsiębiorstwo lotnicze usług marketingowych (reklama internetowa lub inna). Wkłady marketingowe, które operatorzy ci wnieśli w ramach niektórych umów, stanowią zachętę dla przedsiębiorstw lotniczych do rozwijania ruchu, generując tym samym dodatkowe przychody dla operatorów (autobusy, przychody z działalności pozalotniczej).
- (96) Francja stwierdziła, że CCIO nie była w stanie przedstawić analiz ekonomicznych przeprowadzonych przed podpisaniem indywidualnych umów z przedsiębiorstwami lotniczymi, gdy była operatorem portu lotniczego. Francja utrzymuje jednak, że CCIO działała jak test prywatnego inwestora pomimo braku wcześniejszych analiz ekonomicznych oraz że decyzje w sprawie przyjęcia nowego przedsiębiorstwa lotniczego lub otwarcia nowych połączeń były systematycznie podejmowane w celu rozwoju rentownej działalności portu lotniczego. W związku z tym Francja przedstawiła ogólną symulację budżetu (obejmującą całą działalność portu lotniczego) przeprowadzoną *ex ante* przez CCIO i obejmującą lata 2001–2006. Symulacja ta wskazuje, że port lotniczy mógłby generować ogólny dodatni przepływ środków pieniężnych na podstawie rozwoju działalności Ryanair i innych przedsiębiorstw lotniczych (odpowiednio 75 % i 25 % spodziewanych przychodów w 2006 r.).
- (97) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania Francja odtworzyła przyrostowe plany biznesowe powiązane z umowami zawartymi przez CCIO i przedsiębiorstwa lotnicze wymienione w tabeli 9 (z wyjątkiem umów RYAN1 i RYAN2, dla których nie przedstawiono odtworzonego biznesplanu). Francja twierdzi, że biznesplany odtworzono na podstawie informacji znanych CCIO przed podpisaniem umów oraz na podstawie założeń dotyczących ruchu, przychodów i kosztów, które wydawałyby się rozsądne przed podpisaniem umów. Z odtworzonych biznesplanów wynika, że na podstawie założeń przyjętych przez Francję CCIO mogła zasadnie oczekiwać osiągnięcia zysku poprzez podpisanie każdej z umów z przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (98) Francja przedstawiła analizy ekonomiczne (noty informacyjne, biznesplan) ówczesnego operatora portu lotniczego Beauvais przeprowadzone przez SAGEB, przed podpisaniem wszystkich umów zawartych przez SAGEB i wymienionych w **tabeli 9**, a mianowicie umów RYAN4, RYAN5 i WIZZ3. Z analiz ekonomicznych wynika, że umowy przynoszą zysk operatorowi portu lotniczego. W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania Francja stwierdziła, że te analizy ekonomiczne opierały się na kosztach średnich, a nie na kosztach przyrostowych. W związku z tym Francja przedłożyła zmienione wersje tych trzech analiz ekonomicznych (a zatem przeprowadzonych po podpisaniu umów) na podstawie przyrostu kosztów, potwierdzając, że te trzy umowy umożliwiły SAGEB osiągnięcie zysków przyrostowych.

- (99) Francja twierdzi też, że SAGEB nie otrzymuje żadnych dotacji na obsługę portu lotniczego (oprócz dotacji na działalność w ramach prerogatyw władzy publicznej) oraz że ryzyko i odpowiedzialność SAGEB są dzielone między CCIO i Véolię. W szczególności decyzje SAGEB w sprawie podpisania umów z przedsiębiorstwami lotniczymi w ramach umowy akcjonariuszy zawartej między CCIO (51 % głosów) a prywatnym przedsiębiorstwem Véolia (49 % głosów) podlegają zatwierdzeniu przez akcjonariuszy większością kwalifikowaną 75 % głosów. Francja podkreśla zatem, że umowy zawarte przez SAGEB nie mogą zostać podpisane bez zgody Véolii oraz że zatwierdzenie umów z przedsiębiorstwami lotniczymi przez Véolię wskazuje, że umowy te są zgodne z praktykami rynkowymi.
- (100) Francja wskazała również, że w porcie lotniczym nie dokonano żadnych inwestycji w imieniu przedsiębiorstwa lotniczego. Operator portu lotniczego w szczególności skontaktował się z wieloma przedsiębiorstwami lotniczymi w celu dywersyfikacji swoich klientów. Chociaż Ryanair odpowiadał za 80–90 % ruchu portu lotniczego w latach 1999–2011, infrastruktura jest dostępna w sposób niedyskryminujący dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych i została zbudowana w ramach planu rozwoju portu lotniczego bez powiązania z konkretną umową.

6. UWAGI ZGŁOSZONE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

6.1. Uwagi zainteresowanych osób trzecich dotyczące zastosowania wytycznych z 2014 r. do niniejszej sprawy

6.1.1. Wspólne uwagi CCIO, SMABT i SAGEB

- (101) W odniesieniu do dotacji inwestycyjnych objętych niniejszą decyzją, CCIO, SAGEB i SMABT rozumieją, że zgodność dotacji zostanie oceniona w świetle wytycznych z 2005 r. Ponadto dotacje przyznane portowi lotniczemu Beauvais przed 12 grudnia 2000 r. nie będą kwestionowane na podstawie zasad pomocy państwa, zgodnie z orzecznictwem w sprawie *Aéroports de Paris* ⁽⁴⁸⁾.
- (102) Jeżeli chodzi o stosunki finansowe między portem lotniczym Beauvais a obsługującymi go przedsiębiorstwami lotniczymi, CCIO, SAGEB i SMABT rozumieją, że stosunki te zostaną ocenione w świetle nowych wytycznych z 2014 r.

6.1.2. Uwagi przedstawione przez Air France

- (103) W trakcie dochodzenia Air France przedstawiło uwagi ograniczone do zastosowania wytycznych z 2014 r. Air France z różnych powodów kwestionuje stosowanie z mocą wsteczną wytycznych z 2014 r. do spraw dotyczących pomocy na rzecz obsługi portów lotniczych, nawet jeśli pomoc tę wypłacono przed publikacją wytycznych:
- zdaniem Air France stosowanie wytycznych z 2014 r. z mocą wsteczną sprzyja podmiotom nieuczciwym i sankcjonuje zachowania, które nie były zgodne z zasadami mającymi zastosowanie w czasie, gdy były wdrażane. Podejście to jest krzywdzące dla podmiotów, które dostosowały się do poprzednich wytycznych i wstrzymały się od przyjmowania środków publicznych,
 - Air France podkreśla też, że zastosowanie z mocą wsteczną wytycznych z 2014 r. odnośnie do pomocy przyznanej portom lotniczym na rzecz obsługi jest sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa i z orzecznictwem UE,
 - Air France twierdzi, że wytyczne z 2014 r. będą sprzyjały nowym operatorom na niekorzyść dotychczasowych operatorów. Stwarzając bowiem nowemu przedsiębiorstwu lotniczemu możliwość płacenia tylko kosztu przyrostowego związanego z jego działalnością, wytyczne dyskryminują dotychczasowych operatorów portu lotniczego, którzy podlegają wyższym opłatom,
 - ponadto Air France przypomina, że chociaż warunek niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury portu lotniczego może wydawać się w teorii łatwy do spełnienia, w praktyce jest zupełnie inaczej, ponieważ niektóre modele operacyjne są świadomie defaworyzowane.

6.2. Wspólne uwagi CCIO, SMABT i SAGEB

- (104) CCIO, SMABT i SAGEB przedstawiły Komisji wspólne uwagi.

⁽⁴⁸⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z 12 grudnia 2000 r., *Aéroports de Paris* przeciwko Komisji, T-128/98, EU:T:2000:290.

6.2.1. Wsparcie finansowe dla portu lotniczego Beauvais

- (105) Jeśli chodzi o pomoc inwestycyjną i operacyjną będącą przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego, CCIO, SMABT i SAGEB odnoszą się szczegółowo do uwag przedstawionych przez Francję.
- (106) Na poparcie argumentów Francji CCIO, SMABT i SAGEB przedstawiły również analizę konkurencyjności portu lotniczego Beauvais na rynku przewozów pasażerskich, przeprowadzoną przez niezależną firmę Microeconomix. W badaniu stwierdzono, że pomoc na rzecz portu lotniczego Beauvais nie wpłynęła na wymianę handlową w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (107) Po pierwsze z badania wynika, że pomoc wypłacona na rzecz portu lotniczego Beauvais nie wpłynęła na warunki konkurencyjności z pozostałymi dwoma portami lotniczymi w Paryżu – Roissy i Orly. Z punktu widzenia popytu nie wykluczono przynajmniej częściowej substytucyjności między portami lotniczymi Roissy i Orly a portem lotniczym Beauvais, ponieważ te trzy porty lotnicze mają częściowo wspólny obszar napływu klientów ⁽⁴⁹⁾. Chociaż port lotniczy Beauvais przyjmował wyłącznie połączenia *low cost* w latach 2000–2011, to porty lotnicze Orly i Roissy również korzystały z tanich połączeń, ale w 2011 r. stanowiły one jedynie 13,6 % całkowitego ruchu tych dwóch portów lotniczych, czyli mniejszość ⁽⁵⁰⁾. W badaniu tym wykluczono jednak, że pomoc inwestycyjna mogła wpłynąć na wymianę handlową, z następujących powodów:
- z badania wynika, że udział portu lotniczego Beauvais w rynku regionalnym, który tworzy z portami lotniczymi Roissy i Orly, utrzymywał się na niskim poziomie (np. 4 % w 2011 r.). Na specyficznym rynku *low cost* w regionie Paryża udział portu lotniczego Beauvais wyniósł 31 % w 2011 r. w porównaniu z Roissy i Orly,
 - pomoc nie zapobiegła rozwojowi połączeń lotniczych *low cost* w portach lotniczych Orly i Roissy. Udział tego ruchu w całkowitym ruchu obsługiwanym przez te dwa porty lotnicze wzrósł o 5,7 % w latach 2009–2010 i o 11,3 % w latach 2010–2011, o ile zatem rozwój portu lotniczego w Beauvais mógł ograniczyć liczbę nowych tanich połączeń w dwóch pozostałych portach lotniczych, to nie spowolnił ich rozwoju,
 - badanie wskazuje, że żadne z przedsiębiorstw lotniczych obsługujących port lotniczy Beauvais nie prowadziło działalności w pozostałych dwóch portach lotniczych w Paryżu, a niektóre połączenia były dostępne wyłącznie z Beauvais (Bari, Bergen, Cagliari, Kluz-Napoka, Katowice, Łódź lub Shannon),
 - szczegółowa analiza próby połączeń powszechnie obsługiwanych przez porty lotnicze Roissy, Orly i Beauvais ⁽⁵¹⁾ pokazuje, że dane świadczą raczej o bezpośredniej konkurencji między Orly i Roissy oraz o względnej autonomii ruchu lotniczego w porcie lotniczym Beauvais. Na przykład na trasie Paryż–Barcelona, obsługiwanej przez wszystkie trzy paryskie porty lotnicze, w badaniu odnotowano gwałtowny spadek popytu w porcie Roissy w latach 2008–2010, co doprowadziło do intensywnego wzrostu popytu na Orly, podczas gdy ruch w porcie Beauvais ⁽⁵²⁾ utrzymywał się w tym samym okresie na stałym poziomie. Obserwacja ta jest jeszcze bardziej widoczna na trasie Paryż–Rzym lub Paryż–Mediolan, gdzie krzywe ruchu dla Roissy i Orly są w dużej mierze ze sobą skorelowane, podczas gdy krzywa dla Beauvais zmienia się w sposób niezależny. W przypadku lotów do Dublinia i Sztokholmu, obsługiwanych jedynie przez porty lotnicze Beauvais i Roissy, wraz ze zmniejszeniem się ruchu w latach 2007–2011 w porcie lotniczym Beauvais, nastąpił również jego spadek (w przypadku Dublinia) lub stagnacja (Sztokholm) w porcie Roissy,
 - w badaniu stwierdzono, że ewentualna substytucyjność portu lotniczego Beauvais z paryskimi portami lotniczymi pozostaje ograniczona. Łatwy dojazd z Paryża działa w dużej mierze na korzyść portów lotniczych Orly i Roissy, niezależnie od wybranego środka transportu ⁽⁵³⁾. W związku z tym jedynie pasażerowie, dla których nie ma znaczenia czas dojazdu (tj. bardzo duże znaczenie mają ceny), prawdopodobnie uznają port lotniczy Beauvais za wiarygodną alternatywę dla pozostałych dwóch portów lotniczych w Paryżu,

⁽⁴⁹⁾ Dla przypomnienia, port lotniczy Roissy znajduje się w odległości 80 km od portu lotniczego Beauvais, podczas gdy port lotniczy Orly – 115 km.

⁽⁵⁰⁾ Zgodnie z badaniem (na podstawie danych dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego) w 2011 r. port lotniczy Roissy odnotował łącznie 60,7 mln pasażerów, a Orly 27,1 mln pasażerów.

⁽⁵¹⁾ Są to Dublin, Barcelona, Mediolan, Rzym i Sztokholm. Te pięć tras tworzyło najpopularniejsze połączenia z portem lotniczym Beauvais w latach 2002–2010, stanowiące do 77 % całkowitego ruchu pasażerskiego Beauvais, a tym samym takie, które mogły mieć znaczący wpływ na pozostałe porty lotnicze w Paryżu.

⁽⁵²⁾ Liczba pasażerów w porcie Roissy na trasie Paryż–Barcelona spadła z prawie 1,2 mln w 2008 r. do poniżej 800 000 w 2010 r., natomiast w porcie Orly wzrosła o około 550 000 pasażerów w 2008 r. i o prawie 800 000 pasażerów w 2010 r. Jeżeli chodzi o port lotniczy Beauvais, w latach 2008–2010 jego udział utrzymywał się na poziomie około 300 000 pasażerów.

⁽⁵³⁾ W badaniu zauważono, że czas dojazdu do portu lotniczego Beauvais z Paryża zajmuje ponad godzinę podróżując autokarem, samochodem lub koleją, podczas gdy czas dojazdu do Orly i Roissy wynosi mniej niż jedną godzinę lub nawet pół godziny.

— w badaniu wskazano również, że obecność portu lotniczego Beauvais pomogła w zwalczaniu zatorów komunikacyjnych w portach lotniczych w Paryżu (Roissy i Orly). Podkreślono w szczególności, że port lotniczy Orly jest objęty pułapem operacji ruchu lotniczego, który został prawie osiągnięty w 2011 r., co sprawiło, że port ten jest zatłoczony, a w związku z tym nie skorzystałby, lub skorzystałby w bardzo zredukowanym stopniu, ze wzrostu ruchu w przypadku braku portu lotniczego Beauvais. W odniesieniu do portu lotniczego Roissy badanie opiera się na sprawozdaniu Komisji Europejskiej z marca 2011 r., w którym stwierdzono, że do 2025 r. port lotniczy Roissy odnotuje popyt przekraczający jego przepustowość.

(108) Po drugie badanie wskazuje, że rozwój portu lotniczego Beauvais nie wpłynął na potencjalną konkurencję z innymi połączeniami kolejowymi z Paryża do krajowych i międzynarodowych celów podróży ⁽⁵⁴⁾.

6.2.2. Wsparcie finansowe na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

(109) CCIO, SMABT i SAGEB twierdzą, że CCIO i SAGEB, jako kolejni operatorzy portu lotniczego Beauvais, działały w ramach stosunków umownych z przedsiębiorstwami lotniczymi obsługującymi połączenia do i z tego portu lotniczego zgodnie z zasadą testu prywatnego inwestora.

(110) CCIO, SAGEB i SMABT odniosły się do analiz przeprowadzonych przez Francję w tym zakresie, a także przekazały Komisji szczegółowy biznesplan dotyczący umowy z 12 lutego 2002 r. zawartej z Ryanair. Zdaniem tych podmiotów biznesplan wykazuje perspektywę rentowności zawartej umowy dla działalności gospodarczej portu lotniczego Beauvais.

6.3. Uwagi przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair

(111) Przedsiębiorstwo lotnicze Ryanair skomentowało jedynie wsparcie finansowe przyznane przedsiębiorstwom lotniczym przez kolejne organy zarządzające portem lotniczym Beauvais, które jest przedmiotem niniejszej decyzji. Uwagi te są następujące.

(112) W pierwszej kolejności Ryanair kwestionuje, że zawarte w niniejszym przypadku umowy o świadczenie usług portu lotniczego można przypisać państwu i że były one finansowane z zasobów państwowych. Zdaniem Ryanair, CCIO nie jest inną formą państwa francuskiego i przypisanie państwu odpowiedzialności za tę jednostkę nie może wynikać wyłącznie z faktu, że CCIO jest przedsiębiorstwem publicznym, a zatem podlega kontroli państwa francuskiego. Ponadto podatki nie stanowią wszystkich zasobów CCIO: przedsiębiorstwo lotnicze uważa, że CCIO posiadała zasoby własne pochodzące z działalności komercyjnej. W odniesieniu do SAGEB, zważywszy na podział jej kapitału, Ryanair kwestionuje uznanie jej za działającą pod kontrolą i zgodnie z instrukcjami władz publicznych.

(113) W drugiej kolejności Ryanair uważa, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego zostały zawarte zgodnie z testem prywatnego inwestora.

(114) W tym względzie Ryanair uważa, że Komisja powinna porównać umowy zawarte z portem lotniczym Beauvais z umowami zawartymi z portami lotniczymi działającymi w charakterze inwestorów prywatnych. Przypominając orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości ⁽⁵⁵⁾, Ryanair twierdzi, że Komisja powinna przyjąć podejście oparte na kosztach, jedynie jeżeli nie jest dostępne żadne odniesienie do inwestora prywatnego.

(115) Ponadto nawet gdyby Komisja przyjęła podejście oparte na kosztach, Ryanair uważa, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego zostały zawarte zgodnie z testem prywatnego inwestora i że były one zdecydowanie korzystne dla portu lotniczego Beauvais. Na poparcie swoich argumentów Ryanair przedstawił badanie przeprowadzone przez niezależną firmę Oxera, z którego wynika, że wszystkie umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte z portem lotniczym Beauvais były zgodne z testem prywatnego inwestora ⁽⁵⁶⁾.

(116) Zważywszy, że przedmiotowe środki nie stanowiły pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, zdaniem Ryanair nie ma potrzeby badania ich zgodności z rynkiem wewnętrznym.

⁽⁵⁴⁾ Z badania wynika, że czas podróży potrzebny do dotarcia do portu lotniczego Beauvais z centrum Paryża sprawia, że oferty lotnicze tego portu lotniczego nie mogą stanowić wiarygodnej alternatywy dla pasażerów połączeń intermodalnych (głównie kolejowych) przybywających z Paryża. W badaniu stwierdzono, że o ile z perspektywy lokalnego popytu, tj. w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego Beauvais, można go postrzegać jako substytut kolei do krajowych miejsc przeznaczenia, o tyle z punktu widzenia popytu ze strony Paryża, podaż usług lotniczych z Beauvais nie może zastąpić podaży na kolei.

⁽⁵⁵⁾ Ryanair powołuje się w szczególności na wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawach połączonych C-83/01 P, C-93/01 P i C-94/01 P Chronopost SA, ECLI:EU:C:2003:388.

⁽⁵⁶⁾ Badanie przeprowadzone przez firmę Oxera z 11 września 2014 r. przedstawione przez Ryanair w uwagach z 12 września 2014 r.

6.4. Uwagi przedsiębiorstwa lotniczego Wizz Air

- (117) Przedsiębiorstwo lotnicze Wizz Air skomentowało jedynie wsparcie finansowe przyznane przedsiębiorstwom lotniczym przez kolejne organy zarządzające portem lotniczym Beauvais, które jest przedmiotem niniejszej decyzji. Uwagi te są następujące.
- (118) Po pierwsze Wizz Air kwestionuje, że zawarte w niniejszym przypadku umowy o świadczenie usług portu lotniczego można przypisać państwu i że były one finansowane z zasobów państwowych. Zdaniem Wizz Air CCIO nie jest inną formą państwa francuskiego i przypisanie państwu odpowiedzialności za tę jednostkę nie może wynikać wyłącznie z faktu, że CCIO jest przedsiębiorstwem publicznym, a zatem podlega kontroli państwa francuskiego. Wizz Air twierdzi w szczególności, że Francja nie jest uprawniona do uczestniczenia w procedurze decyzyjnej CCIO, ponieważ rola państwa francuskiego ogranicza się do wykonywania uprawnień nadzorczych w odniesieniu do niektórych decyzji. Ponadto podatki nie stanowią wszystkich zasobów CCIO: przedsiębiorstwo lotnicze uważa, że CCIO posiadała zasoby własne pochodzące z działalności komercyjnej. W odniesieniu do SAGEB, zważywszy na podział jej kapitału, Wizz Air kwestionuje uznanie jej za działającą pod kontrolą i zgodnie z instrukcjami władz publicznych. Takie podejście byłoby sprzeczne z orzecznictwem w sprawie Stardust Marine, zgodnie z którym „samo kryterium kontroli państwa nad przedsiębiorstwem nie jest wystarczające, aby wykazać możliwość przypisania państwu zachowania tego przedsiębiorstwa” ⁽⁵⁷⁾.
- (119) Po drugie Wizz Air uważa, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego zostały zawarte zgodnie z testem prywatnego inwestora.
- (120) W tym względzie Wizz Air, podobnie jak Ryanair, utrzymuje, że Komisja powinna porównać umowy zawarte z portem lotniczym Beauvais z umowami zawartymi z portami lotniczymi działającymi w charakterze inwestorów prywatnych. Przypominając orzecznictwo Trybunału ⁽⁵⁸⁾, Wizz Air twierdzi, że Komisja powinna przyjąć podejście oparte na kosztach ⁽⁵⁹⁾, jedynie jeżeli nie jest dostępne żadne odniesienie do inwestora prywatnego.
- (121) Ponadto nawet gdyby Komisja przyjęła podejście oparte na kosztach, Wizz Air uważa, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego zostały zawarte zgodnie z testem prywatnego inwestora i że były one zdecydowanie korzystne dla portu lotniczego Beauvais. Na poparcie swoich argumentów Wizz Air przedstawił badanie przeprowadzone przez niezależną firmę Oxera, z którego wynika, że wszystkie umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte z portem lotniczym Beauvais były zgodne z testem prywatnego inwestora ⁽⁶⁰⁾.
- (122) W tym sensie Wizz Air potwierdza również stanowisko Komisji, zgodnie z którym zasadę testu prywatnego inwestora należy stosować w świetle wszystkich umów i porozumień handlowych zawartych z kolejnymi organami zarządzającymi portem lotniczym Beauvais. W umowie o świadczenie usług portu lotniczego zawartej między Wizz Air a CCIO w 2005 r. przewidziano, że wkład marketingowy CCIO wynosił 0,75 EUR za pasażera odlatującego z Beauvais. Wkład ten został obniżony do 0,375 EUR za każdego odlatującego pasażera w umowie o świadczenie usług portu lotniczego z 1 czerwca 2009 r. Według Wizz Air płatności te nie były przeznaczone dla Wizz Air, lecz były bezpośrednio przekazywane na rachunek bankowy i wykorzystywane wyłącznie na rzecz osób trzecich niepowiązanych z Wizz Air i świadczących usługi marketingowe, takie jak kampanie reklamowe w prasie lub w internecie.

7. KOMENTARZE FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (123) Francja nie chciała ustosunkować się do uwag otrzymanych od zainteresowanych stron.

⁽⁵⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 16 maja 2002 r., Francja przeciwko Komisji, C-482/99, EU:C:2002:294, pkt 45.

⁽⁵⁸⁾ Wizz Air powołuje się w szczególności na wyrok Trybunału z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawach połączonych C-83/01 P, C-93/01 P i C-94/01 P Chronopost SA, EU:C:2003:388.

⁽⁵⁹⁾ Na poparcie tego argumentu Wizz Air przedstawia badanie opracowane przez spółkę Oxera z 26 października 2012 r., z którego wynika, że porty lotnicze Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick i Sztokholm-Skavsta są porównywalne z portem lotniczym Beauvais.

⁽⁶⁰⁾ Badanie Oxera z 3 listopada 2014 r. przedstawione przez Wizz Air w uwagach z 4 listopada 2014 r.

8. OCENA PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKÓW

8.1. Wsparcie finansowe dla CCIO i SAGEB

8.1.1. Istnienie pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (124) 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 konkurencyjności poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (125) Uznanie środka za pomoc państwa zakłada, że spełnione są łącznie następujące warunki:
- beneficjent jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, co zakłada, że prowadzi działalność gospodarczą,
 - przedmiotowy środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu,
 - przedmiotowy środek przynosi korzyść gospodarczą beneficjentowi (beneficjentom),
 - przedmiotowy środek jest selektywny w tym sensie, że sprzyja niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów oraz
 - przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.1.1. Dotacje inwestycyjne

Działalność gospodarcza

- (126) Art. 107 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania, jeżeli państwo działa, „sprawując władzę publiczną”⁽⁶¹⁾ lub jeżeli podmioty publiczne działają „w charakterze organów publicznych”⁽⁶²⁾. Można uznać, że dany podmiot działa, sprawując władzę publiczną, jeżeli przedmiotowa działalność stanowi część zasadniczych funkcji państwa, lub jeżeli jest ona powiązana z tymi funkcjami przez swój charakter, swoje cele i zasady, którym podlega. Z wytycznych z 2014 r.⁽⁶³⁾ wynika również, że nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez port lotniczy ma charakter gospodarczy. Trybunał orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa. Ogólnie uznaje się, że w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego⁽⁶⁴⁾, policję⁽⁶⁵⁾, służbę celną, straż pożarną⁽⁶⁶⁾, działania niezbędne do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz inwestycje związane z infrastrukturą i wyposażeniem koniecznymi do wykonania wymienionych działań stanowi działalność o charakterze pozagospodarczym.
- (127) Finansowanie publiczne tego rodzaju działalności pozagospodarczej, jeśli nie stanowi pomocy państwa, powinno być jednak ściśle ograniczone do rekompensowania kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i nie można go wykorzystywać w odniesieniu do innych rodzajów działalności. Każda ewentualna nadwyżka rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych w związku z działalnością pozagospodarczą przyznanej przez organy publiczne może stanowić pomoc państwa. Ponadto jeżeli oprócz prowadzenia działalności gospodarczej port lotniczy prowadzi działalność pozagospodarczą, niezbędne jest oddzielne księgowanie kosztów w celu uniknięcia jakiegokolwiek przenoszenia funduszy publicznych z działalności pozagospodarczej na działalność gospodarczą.

⁽⁶¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 maja 1988 r. w sprawie 30/87, *Bodson*, ECLI:EU:C:1988:225, pkt 18.

⁽⁶²⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie SAT przeciwko Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, pkt 30.

⁽⁶³⁾ Pkt 35–37 wytycznych z 2014 r.

⁽⁶⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati* przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2009:191, pkt 71.

⁽⁶⁵⁾ Decyzja Komisji z dnia 7 grudnia 2011 r. w sprawie pomocy państwa SA.32820 (2011/NN) – Zjednoczone Królestwo – pomoc na rzecz Forensic Science Services (Dz.U. C 29 z 2.2.2012, s. 4), motyw 8.

⁽⁶⁶⁾ Zob. decyzja Komisji (UE) 2015/1227 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/07) wdrożonej przez Francję na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109), motywy 101 i 495 oraz decyzja Komisji (UE) 2016/633 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej Nîmes – Uzès – Le Vigan oraz przedsiębiorstw Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited i Airport Marketing Services Limited (Dz.U. L 113 z 27.4.2016, s. 32), motyw 567.

- (128) Ponadto publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej⁽⁶⁷⁾. Cywilne porty lotnicze, które nie ponoszą pewnych kosztów związanych ze swoją działalnością w przeciwieństwie do innych portów lotniczych, mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli koszty te dotyczą działalności, którą na ogół uznaje się za działalność pozagospodarczą.
- (129) Komisja zauważa, że inwestycje, o których mowa w motywach 64 i 65, dotyczyły infrastruktury lub wyposażenia niezbędnego do gaszenia pożarów, zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa. Zgodnie z wytycznymi z 2014 r. działania te są nieodłącznie związane z podstawowymi funkcjami państwa⁽⁶⁸⁾, jak stwierdziła Komisja we wcześniejszych decyzjach⁽⁶⁹⁾. Wobec braku mechanizmów rynkowych dla działalności, o której mowa w motywach 64 i 65, działalność ta nie stanowiła zatem, w momencie przyznania przedmiotowych inwestycji, działalności gospodarczej. W związku z tym, że wkłady wpłacone przez organy publiczne w ramach programów 1, 2 i 3 nie zostały formalnie przypisane do konkretnych kosztów, Komisja uważa, że część całkowitej kwoty dotacji wypłaconych w ramach programów 1 i 2 odpowiadająca kwotom inwestycji, o których mowa w motywach 64 i 65, była zasadniczo związana z funkcjami państwa. Komisja dodaje, że koszty związane z zakupem sprzętu służącego do ochrony w ramach programu 3⁽⁷⁰⁾ mogą również dotyczyć działalności w zakresie ochrony lotnictwa publicznego.
- (130) Komisja uważa ponadto, że wszystkie inwestycje, o których mowa w poprzednim motywie, kwalifikowały się do krajowego mechanizmu finansowania zadań władzy publicznej⁽⁷¹⁾ i mogłyby zostać w pełni sfinansowane przez ten system, gdyby nie były objęte przedmiotowymi dotacjami na inwestycje. We wcześniejszych decyzjach Komisja stwierdziła⁽⁷²⁾, że ten krajowy system finansowania przewidziany w ustawodawstwie francuskim opiera się na rygorystycznych mechanizmach kontroli kosztów, zarówno *ex ante*, jak i *ex post*, dzięki którym zarządzający portami lotniczymi otrzymują jedynie kwoty absolutnie niezbędne do pokrycia kosztów za pośrednictwem tego mechanizmu. Ponadto system ten miał zastosowanie do wszystkich francuskich cywilnych portów lotniczych, w tym do portu lotniczego Beauvais, w chwili przyznania przedmiotowych środków, w szczególności w odniesieniu do zakresu zadań stanowiących podstawę rekompensaty. Wreszcie w systemie tym przewidziano rozdzielność księgową pomiędzy działalnością komercyjną i państwową portu lotniczego w celu składania sprawozdań z kosztów dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego. Stąd warunek dotyczący braku dyskryminacji jest spełniony.
- (131) W związku z tym dotacje w wysokości 1 110 669 EUR przyznane w ramach programu 1, 567 782 EUR w ramach programu 2 i 10,2 mln EUR⁽⁷³⁾ w ramach programu 3 nie stanowią pomocy państwa.
- (132) Z drugiej strony Komisja uważa, że inwestycje, o których mowa w motywie 67, nie są związane z funkcjami państwa.
- (133) W odniesieniu do – po pierwsze – systemu lądowania w każdą pogodę (ILS III), Trybunał orzekł, że „nawet gdyby ów instrument był obowiązkowy i chociaż niewątpliwie przyczynia się on, podobnie jak inne systemy, do bezpieczeństwa lądowania, instrument ten nie przyczynia się do wykonywania zadań z zakresu kontroli i ochrony przestrzeni powietrznej [...] ani też jakiegokolwiek innej prerogatywy władzy publicznej, która mogłaby być wykonywana w porcie lotniczym. Omawiany instrument przyczynia się do świadczenia usług przedsiębiorstwom lotniczym na konkurencyjnych zasadach przez cywilny port lotniczy w ramach ogólnej działalności prowadzonej przez ten port, która ma charakter działalności gospodarczej”⁽⁷⁴⁾.

⁽⁶⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 3 marca 2005 r. w sprawie C-172/03 Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck, ECLI:EU:C:2005:130, pkt 36.

⁽⁶⁸⁾ Dla przypomnienia, inwestycje te dotyczyły budowy pomieszczenia dla służb ochrony lotniska i straży pożarnej, jak również budowy systemów kontroli bagażu rejestrowanego i kontroli dostępu, galerii przepływu pasażerów, ogrodzeń bezpieczeństwa, punktów kontroli bezpieczeństwa, stanowisk celnych i laserowego odstraszacza zwierząt, a także opłat związanych z tymi inwestycjami.

⁽⁶⁹⁾ Zob. decyzja (UE) 2015/1227, motywy 101 i 495; oraz decyzja (UE) 2016/633, motyw 567.

⁽⁷⁰⁾ Zob. tabela 6 (wiersz „Zakup sprzętu służącego do ochrony”).

⁽⁷¹⁾ Mechanizm opierał się na zaliczkach podatkowych, opłacie lotniskowej oraz na mechanizmie dodatkowym (fundusz interwencyjny na rzecz portów lotniczych i transportu lotniczego) do 2008 r., kiedy to państwo zastąpiło mechanizm dodatkowy podwyżką opłaty lotniskowej.

⁽⁷²⁾ Zob. na przykład decyzja (UE) 2016/633, motywy 32–42.

⁽⁷³⁾ Kwota ta odnosi się do szacunkowej kwoty ujętej w planie inwestycyjnym umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

⁽⁷⁴⁾ Wyrok Sądu z dnia 25 stycznia 2018 r., BSCA przeciwko Komisji, T-818/14, ECLI:EU:T:2018:33, pkt 102.

- (134) Po drugie, jeśli chodzi o inwestycje umożliwiające zgrupowanie prywatnych aeroklubów i właścicieli prywatnych w strefie „aéroplaisance” na północ od portu lotniczego, Komisja uważa, że środek ten, choć przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego w porcie lotniczym, stanowi przede wszystkim część komercyjnej działalności portu lotniczego Beauvais i prowadzi do świadczenia usług, które cywilny port lotniczy oferuje na konkurencyjnych zasadach przedsiębiorstwom lotniczym w ramach swojej działalności ogólnej, mającej charakter działalności gospodarczej.
- (135) Wreszcie, co się tyczy zagospodarowania określonej przestrzeni w obrębie portu lotniczego przeznaczonej dla instytucji zajmujących się rozwojem turystyki, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nie ma potrzeby oddzielania działalności polegającej na budowie lub rozbudowie infrastruktury od jej późniejszego użytkowania oraz że gospodarczy lub pozagospodarczy charakter późniejszego użytkowania wybudowanej infrastruktury bezwzględnie rozstrzyga o charakterze działalności budowlanej⁽⁷⁵⁾. Komisja zauważa, że w niniejszym przypadku, zgodnie z art. 6 umowy o świadczenie usług publicznych, gdyby przedmiotowa przestrzeń została udostępniona lokalnym publicznym instytucjom turystycznym w celu realizacji zadań związanych z promocją turystyki lokalnej, mogłaby ona być również wykorzystywana do sprzedaży usług takich jak „wycieczki z przewodnikiem, rezerwacje hotelowe itp.” i sprzedaż regionalnych produktów turystycznych. Tę ostatnią kwestię potwierdziła sama Francja w swoich uwagach z kwietnia 2014 r., przy czym nie wykazała, że ta działalność w zakresie świadczenia usług i sprzedaży produktów stanowiła jedynie nieznaczną część działalności lokalnych publicznych podmiotów zajmujących się turystyką. W tych okolicznościach Komisja uważa, że powierzchnia 50 m² w obrębie portu lotniczego miała zostać wykorzystana do prowadzenia działalności gospodarczej. W związku z tym budowa tej strefy przez SAGEB również podlega działalności gospodarczej, a jej finansowanie wchodzi w zakres stosowania zasad pomocy państwa.
- (136) W każdym razie, nawet gdyby inwestycje te miały być powiązane z funkcjami państwa, nie kwalifikowały się one do finansowania w ramach krajowego mechanizmu finansowania zadań władzy publicznej, w związku z czym Francja nie wykazała, że inne porty lotnicze mogłyby korzystać z dotacji na finansowanie tych samych inwestycji. W rezultacie port lotniczy Beauvais został zwolniony z kosztów, które inne porty lotnicze mogły lub musiały ponieść samodzielnie, co stanowiło ich dyskryminację.

Możliwość przypisania państwu i przekazanie zasobów państwowych

- (137) Z utrwalonego orzecznictwa wynika, że środki podejmowane przez jednostki wewnątrzpaństwowe państw członkowskich, niezależnie od ich statusu prawnego i nazwy, podobnie jak środki podejmowane przez instytucje rządowe na szczeblu centralnym, objęte są zakresem zastosowania art. 107 ust. 1 TFUE, jeżeli spełnione są przesłanki, o których mowa w tym postanowieniu⁽⁷⁶⁾.
- (138) Dotacje inwestycyjne, o których mowa, zostały przyznane przez region Pikardii, departament Oise i CCB kolejno na rzecz CCIO i SAGEB – bezpośrednio (2002–2008) lub za pośrednictwem SMABT (2008–2023), którego te trzy wspólnoty terytorialne były członkami wyłącznymi⁽⁷⁷⁾. W odniesieniu do SMABT Komisja zauważa również, że ten organ publiczny jest jedynie konsorcjum samorządów lokalnych, które nie zatrudnia własnych pracowników (urzędnicy z departamentu Oise są delegowani do SMABT) i którego decyzje (w szczególności decyzje budżetowe) podejmowane są przez komitet konsorcjum składający się z przedstawicieli trzech jednostek samorządów lokalnych będących jego członkami.
- (139) W związku z tym środki przyznane przez te podmioty można przypisać państwu. Ponadto zasoby samorządów terytorialnych oraz SMABT (które są finansowane wyłącznie z budżetu samorządów terytorialnych podlegają kontroli budżetowej państwa – zob. motyw 18) należy uznać za zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁵⁾ Wyrok Sądu z dnia 24 marca 2011 r. w sprawie T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH, ECLI:EU:T:2011:117, pkt 95.

⁽⁷⁶⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r., w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108.

⁽⁷⁷⁾ SMABT jest instytucją prawa publicznego składającą się wyłącznie z samorządów terytorialnych, które wnoszą wkład w jej finansowanie w dwóch trzecich i której członkowie zarządzający pochodzą z tychże samorządów i działają w imieniu własnego samorządu.

⁽⁷⁸⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r., w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 109.

W przedmiocie istnienia korzyści

- (140) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla przedsiębiorstwa należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałyby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych. Ocenę tę, co do zasady, przeprowadza się z zastosowaniem kryterium prywatnego inwestora w warunkach gospodarki rynkowej.
- (141) W związku z tym, jeżeli port lotniczy odniesie korzyść z finansowania publicznego, Komisja przeprowadzi ocenę, czy takie finansowanie stanowi pomoc, rozważając, 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 względami sektorowymi, przyznałby takie samo finansowanie.
- (142) Z orzecznictwa wynika jednak ⁽⁷⁹⁾, że co do zasady kryterium inwestora prywatnego ma zastosowanie, gdy państwo członkowskie, przyznając przedsiębiorstwu korzyść gospodarczą, działało jako podmiot gospodarczy, a nie jako władza publiczna. Należy zatem zastosować test inwestora prywatnego, jeśli postępowanie państwa, przynajmniej co do zasady, mogłoby zostać przyjęte przez prywatny podmiot działający w celu osiągnięcia zysku lub ograniczenia strat ⁽⁸⁰⁾.
- (143) Komisja zauważa przede wszystkim, że władze francuskie uważają, iż eksploatacja całego portu lotniczego Beauvais nie powinna być uważana za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym ⁽⁸¹⁾. Komisja zwraca też uwagę, że władze francuskie nie powołały się na zastosowanie testu prywatnego inwestora w odniesieniu do dotacji inwestycyjnych przyznanych w niniejszej sprawie.
- (144) Należy jednak przypomnieć, że zasada testu prywatnego inwestora nie jest wyjątkiem, który miałby zastosowanie wyłącznie na wniosek państwa członkowskiego. Zasada ta bowiem, w przypadkach, w których znajduje zastosowanie, figuruje wśród elementów, które Komisja jest zobowiązana uwzględnić, aby ustalić istnienie takiej pomocy. Jeżeli państwo członkowskie nie powołuje się na kryterium testu prywatnego inwestora w celu ustalenia, czy kryterium to miało zastosowanie, należy oprzeć się na gospodarczym charakterze działania państwa członkowskiego, a nie na sposobie, w jaki to państwo członkowskie zamierzało działać w sposób subiektywny, czy też na alternatywnych sposobach postępowania przewidzianych przez to państwo członkowskie przed przyjęciem przedmiotowego środka ⁽⁸²⁾.
- (145) Należy przypomnieć, że, jak stwierdzono w motywie 17, państwo było właścicielem portu lotniczego Beauvais do 1 marca 2008 r., dlatego CCIO była odpowiedzialna za zarządzanie portem lotniczym Beauvais i jego obsługę w ramach AOT, a następnie koncesji na obiekty użyteczności publicznej.

Program 1

- (146) W odniesieniu do programu 1 Komisja uważa, że samorządy terytorialne przyznające CCIO dotacje przewidziane w programie 1 nie działały w charakterze podmiotów gospodarczych.

⁽⁷⁹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 5 czerwca 2012 r. w sprawie C-124/10 P EDF, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 80 i 81.

⁽⁸⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 7 maja 2020 r. w sprawie C-148/19 P BTB Holding Investments i Duferco Participations Holding przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2020:354, pkt 46.

⁽⁸¹⁾ Zob. motyw 61.

⁽⁸²⁾ Wyrok Sądu z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie T-747/15 EDF, ECLI:EU:T:2018:6, pkt 240–242; wyrok Trybunału z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie C-385/18 Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, pkt 73.

- (147) Komisja uważa, że region Pikardii, departament Oise i CCB nie mogły oczekiwać, w ramach programu 1 i w momencie przyznania dotacji inwestycyjnych ⁽⁸³⁾, żadnego zwrotu finansowego z ich udziału w inwestycjach dokonanych przez CCIO w porcie lotniczym Beauvais.
- (148) Trzy wyżej wymienione samorzady nie były bowiem akcjonariuszami CCIO i w momencie przyznania pomocy nie posiadały żadnego tytułu prawnego do portu lotniczego. Ponadto umowy w sprawie finansowania zawarte przez każdy samorząd z CCIO ⁽⁸⁴⁾ nie zawierały żadnego porozumienia w sprawie podziału zysków ani udziału w zyskach w zamian za przyznane dotacje.
- (149) Ponadto dotacje te były przyznawane wyłącznie w celu wspierania rozwoju gospodarki regionalnej oraz poprawy ochrony środowiska i bezpieczeństwa mieszkańców ⁽⁸⁵⁾. Przy stosowaniu testu prywatnego inwestora nie można jednak brać pod uwagę względów interesu publicznego ⁽⁸⁶⁾.
- (150) Nie można zatem uznać, że postępowanie wspomnianych samorządów, przynajmniej co do zasady, mogłoby zostać przyjęte przez prywatny podmiot działający w celu osiągnięcia zysku. Kryterium testu prywatnego inwestora nie ma zatem zastosowania w omawianym przypadku do dotacji przyznanych w ramach programu 1.
- (151) Zważywszy, że w momencie przyznania dotacji CCIO była na podstawie AOT z 1997 r. odpowiedzialna za rozwój infrastruktury i wyposażenia portu lotniczego Beauvais ⁽⁸⁷⁾, powinna sama przejść odpowiedzialność za inwestycje, o których mowa w motywie 37, z wyjątkiem inwestycji wchodzących w zakres zadań władzy publicznej ⁽⁸⁸⁾. Dotacje na inwestycje otrzymane w ramach programu 1 pozwoliły jej zatem uniknąć ponoszenia kosztów, które normalnie musiałyby zostać pokryte z jej własnych zasobów finansowych. W związku z tym dotacje te przysporzyły jej korzyści gospodarczej.

Program 2

- (152) Uwagi opracowane w ramach programu 1 mają również zastosowanie do dotacji przyznanych w ramach programu 2. Komisja uważa, że samorzady terytorialne przyznające CCIO dotacje przewidziane w programie 2 nie działały w charakterze podmiotów gospodarczych.
- (153) Komisja zauważa jednak, że chociaż umowa w sprawie finansowania między CCIO a departamentem Oise została zawarta 18 grudnia 2006 r. (tj. przed datą przeniesienia własności portu lotniczego na SMABT), umowy w sprawie finansowania zawarte z regionem Pikardii i CCB zostały zawarte po 1 marca 2007 r., to znaczy po dniu podpisania umowy przyznającej SMABT własność portu lotniczego Beauvais ze skutkiem od dnia 1 marca 2008 r. ⁽⁸⁹⁾ Komisja utrzymuje jednak, że kryterium testu prywatnego inwestora nie należy stosować do dotacji wypłacanych w ramach programu 2 z poniższych powodów.
- (154) Po pierwsze każdy z samorządów indywidualnie zawarł umowy w sprawie finansowania z CCIO, a nie na rzecz lub w imieniu SMABT. Jednakże jedynie SMABT, to znaczy konsorcjum składające się z tych trzech samorządów, mogło oczekiwać zwrotu finansowego z finansowanych inwestycji, a nie każdy z samorządów z osobna. W tym sensie statut SMABT nie przewiduje żadnej formy redystrybucji zysków osiągniętych w ramach działalności SMABT na rzecz swoich członków. Ponadto żadna z umów w sprawie finansowania nie zawierała systemu podziału zysków ani udziału w zyskach w zamian za przyznane dotacje.

⁽⁸³⁾ Przyznanie to nastąpiło w momencie zawarcia każdej z trzech umów w sprawie finansowania, a mianowicie 23 lipca 2002 r. w odniesieniu do dotacji przyznanych przez departament Oise, 12 grudnia 2002 r. w odniesieniu do dotacji przyznanych przez region Pikardii oraz 8 października 2002 r. w odniesieniu do dotacji przyznanych przez CCB.

⁽⁸⁴⁾ Zob. sekcja 3.1.2.1.

⁽⁸⁵⁾ Wynika to z preambuł umów w sprawie finansowania zawartych w 2002 r. między trzema samorządami a CCIO oraz umów w sprawie finansowania zawartych w 2006 r. między tymi stronami.

⁽⁸⁶⁾ wyrok Trybunału z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie C-385/18 Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, pkt 73.

⁽⁸⁷⁾ Zob. motyw 27.

⁽⁸⁸⁾ Zob. motyw 131.

⁽⁸⁹⁾ Zob. motywy 17 i 39.

- (155) Ponadto dotacje te były przyznawane wyłącznie w celu wspierania rozwoju gospodarki regionalnej oraz poprawy ochrony środowiska i bezpieczeństwa mieszkańców ⁽⁹⁰⁾. Przy stosowaniu testu prywatnego inwestora nie można jednak brać pod uwagę względów interesu publicznego.
- (156) Nie można zatem uznać, że postępowanie wspomnianych samorządów, przynajmniej co do zasady, mogłoby zostać przyjęte przez prywatny podmiot działający w celu osiągnięcia zysku. Kryterium testu prywatnego inwestora nie ma zatem zastosowania w omawianym przypadku do dotacji przyznanych w ramach programu 2.
- (157) Zważywszy, że w momencie przyznania dotacji CCIO była w ramach koncesji na eksploatację infrastruktury publicznej z 2002 r. odpowiedzialna za rozwój infrastruktury i wyposażenia portu lotniczego Beauvais ⁽⁹¹⁾, powinna sama przejść odpowiedzialność za inwestycje, o których mowa w motywie 39, z wyjątkiem inwestycji wchodzących w zakres zadań władzy publicznej ⁽⁹²⁾. Dotacje na inwestycje otrzymane w ramach programu 2 pozwoliły jej zatem uniknąć ponoszenia kosztów, które normalnie musiałyby zostać pokryte z jej własnych zasobów finansowych. W związku z tym dotacje te przysporzyły jej korzyści gospodarczej.

Program 3

- (158) Jeśli chodzi o dotacje inwestycyjne wypłacone przez SMABT na rzecz SAGEB w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej, Komisja zauważa, że dotacje te zostały przewidziane w umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej w celu wsparcia realizacji programu inwestycyjnego nałożonej na SAGEB na jej własny koszt. W ramach tej umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej SMABT, jako koncesjodawca, uiściło koncesyjną opłatę za użytkowanie terenu w kwocie ustalonej 10 795 243 EUR za cały okres obowiązywania umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej ⁽⁹³⁾ oraz udział w zyskach w inwestycji SMABT ⁽⁹⁴⁾. Prawo do udziału w zyskach zostało uruchomione pod pewnymi warunkami ⁽⁹⁵⁾, a jego kwota została ustalona na poziomie 50 % nadwyżki rentowności ⁽⁹⁶⁾.
- (159) Komisja zauważa ponadto, że warunki te zostały ustanowione w wyniku przetargu na koncesję na obsługę portu lotniczego Beauvais oraz połączenia łączącego port lotniczy z Paryżem, w ramach którego kandydaci musieli zawrzeć w swojej ofercie plan inwestycyjny. Przetarg polegał na przeprowadzeniu procedury negocjacyjnej z publikacją ogłoszenia. Po zgłoszeniu pięciu kandydatur i złożeniu czterech ofert SMABT postanowiło przyjąć dwie oferty i rozpocząć negocjacje z konsorcjum CCIO-Veolia i konsorcjum „Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance”. Po zaproszeniu obu konsorcjów do złożenia ostatecznych ofert, między innymi na podstawie scenariusza bazowego dotyczącego rozwoju kontrolowanego ruchu lotniczego ograniczonego do 21 000 operacji do 2022 r., SMABT ostatecznie udzieliło koncesji konsorcjum CCIO-Veolia.
- (160) Po pierwsze Komisja uważa, że możliwość zastosowania kryterium prywatnego inwestora do dotacji inwestycyjnych wypłaconych przez SMABT na rzecz SAGEB w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej nie budzi w niniejszym przypadku żadnych wątpliwości.
- (161) SMABT, jako właściciel portu lotniczego Beauvais, postanowiło wypłacić te dotacje w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej przewidującej powierzenie zarządzania portem lotniczym SAGEB, wraz z rekompensatą finansową dla SMABT. Innymi słowy, organ publiczny, właściciel infrastruktury, postanowił zlecić zarządzanie nią podmiotowi będącemu osobą trzecią za wynagrodzeniem finansowym. Takie podejście mogłoby zostać przyjęte, przynajmniej co do zasady, przez podmiot prywatny działający w celu osiągnięcia zysku lub uzyskania zwrotu z wartości posiadanego przez niego mienia poprzez zlecenie zarządzania osobie trzeciej.

⁽⁹⁰⁾ Znajduje to odzwierciedlenie w preambule każdej z wyżej wymienionych umów w sprawie finansowania.

⁽⁹¹⁾ Zob. sekcja 3.1.1.2.

⁽⁹²⁾ Zob. motyw 131.

⁽⁹³⁾ Zob. załącznik 14 do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

⁽⁹⁴⁾ Załącznik 14 stanowi bowiem, że „w zamian za udział SMABT w finansowaniu infrastruktury portu lotniczego koncesjonariusz zobowiązuje się do wypłaty SMABT udziału w zysku obliczonego na podstawie nadwyżki zwrotu z szacowanej wewnętrznej stopy zwrotu w wysokości 10 %”.

⁽⁹⁵⁾ Zgodnie z załącznikiem 14 do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej prawo do podziału zysków powstaje w roku (n), jeżeli wynik netto jest dodatni, jeżeli skumulowany zysk netto za lata od 1 do n) jest dodatni, a wynikająca z tego wewnętrzna stopa zwrotu przekracza 10 %. Podział zysku ustalono na poziomie 50 % nadwyżki rentowności.

⁽⁹⁶⁾ Załącznik 14 do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

- (162) Ponadto decyzja stwierdzająca przekazanie koncesji na zarządzanie portem lotniczym Beauvais została podjęta w celu powierzenia koncesjonariuszowi zadań utrzymania, konserwacji i obsługi portu lotniczego Beauvais, obsługi połączenia autobusowego między Paryżem a portem lotniczym Beauvais oraz przeprowadzenia programu inwestycyjnego w celu rozwoju infrastruktury handlowej portu lotniczego Beauvais (motyw 19). Zadania te miały zatem ogólnie i przede wszystkim cel komercyjny. To samo dotyczy celów SMABT, z których jednym był między innymi rozwój ruchu komercyjnego w maksymalnym dozwolonym przez prawo zakresie (zob. motyw 167).
- (163) Wynika stąd, że istnienie potencjalnej selektywnej korzyści przyznanej w ramach programu 3 należy zbadać zgodnie z zasadą testu prywatnego inwestora.
- (164) Jak wskazano w motywie 159, dotacje w ramach programu 3 stanowiły część pakietu umownego, w odniesieniu do którego SMABT zorganizowało procedurę przetargową. W związku z tym w celu sprawdzenia, czy dotacje te przyniosły SAGEB korzyść, której nie uzyskałaby ona w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi zbadać, czy procedura przetargowa, która w razie potrzeby przewidywała wypłatę dotacji, została przeprowadzona zgodnie z zasadą testu prywatnego inwestora.
- (165) Jeśli chodzi w szczególności o nabywanie usług przez władzę publiczną, powinno ono co do zasady być dokonywane zgodnie z przewidzianymi w prawie wtórnym Unii zasadami udzielania zamówień publicznych. W tym przypadku istnienie takiej procedury przetargowej, przeprowadzonej przed nabyciem usług przez organ publiczny państwa członkowskiego, jest zwykle uważane za wystarczające, aby uniemożliwić temu państwu członkowskiemu przyznanie wybranemu usługodawcy korzyści, której w przeciwnym razie nie uzyskałby w normalnych warunkach rynkowych⁽⁹⁷⁾. Co do zasady ma to miejsce w przypadku, gdy koncesji na komercyjną obsługę portu lotniczego udziela się w drodze konkurencyjnej, przejrzystej, niedyskryminacyjnej i bezwarunkowej procedury przetargowej, zgodnie z zasadami TFUE dotyczącymi zamówień publicznych, pod warunkiem że przy wyborze nabywcy lub sprzedawcy⁽⁹⁸⁾ stosowane są odpowiednie kryteria wyboru prywatnego podmiotu gospodarczego znajdującego się w takiej samej sytuacji jak SMABT.
- (166) Przetarg musi być *po pierwsze* konkurencyjny, aby umożliwić udział wszystkim zainteresowanym i kwalifikującym się oferentom. Procedura musi być *również* przejrzysta, aby umożliwić przekazanie wszystkim zainteresowanym oferentom tych samych należytych informacji na każdym etapie procedury przetargowej. *Po trzecie* niedyskryminujące traktowanie wszystkich oferentów na wszystkich etapach procedury oraz obiektywne kryteria wyboru i udzielenia zamówienia określone z wyprzedzeniem przed rozpoczęciem procedury stanowią niezbędny warunek zapewnienia zgodności przeprowadzonej w ich wyniku transakcji z warunkami rynkowymi.
- (167) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Francję procedura przetargowa została opublikowana w dziennikach urzędowych ogłoszeń prawnych, w szczególności w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, oraz w specjalistycznym czasopiśmie. Art. 3 ust. 3 zasad konsultacji⁽⁹⁹⁾ stanowił, że cele SMABT są następujące:
- rozwój ruchu do maksymalnie 21 000 operacji komercyjnych rocznie, jak określono w planie ekspozycji na hałas, do 2012 r.,
 - zwiększenie wpływu gospodarczego pod względem bezpośredniego i pośredniego zatrudnienia związanego z funkcjonowaniem węzła, a także pod względem turystyki i obszarów działalności,
 - włączenie zarządzania portem lotniczym do przygotowywanego obecnie planu ochrony środowiska.

⁽⁹⁷⁾ Wyrok Sądu z dnia 13 maja 2020 r. w sprawie T-8/18 easyJet Airline Co. Ltd., ECLI:EU:T:2020:182, pkt 201.

⁽⁹⁸⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 89 i przytoczone tam orzecznictwo.

⁽⁹⁹⁾ Zob. zasady konsultacji, rozdział 7.

- (168) W art. 7 zasad konsultacji przewidziano również, że oferty kandydatów uczestniczących w przetargu na przekazanie obowiązku użyteczności publicznej w zakresie obsługi węzła lotniczego Beauvais będą oceniane na podstawie następujących kryteriów:
- charakter i jakość zasobów wykorzystywanych do organizacji i funkcjonowania portu lotniczego (zarządzanie, zasoby ludzkie, obsługa usług autokarowych, wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju),
 - ogólna ekonomia funkcjonowania portu lotniczego oraz stosunki finansowe między SMABT a podmiotem przyjmującym obowiązek świadczenia usług, oraz
 - jakość programu inwestycyjnego.
- (169) Komisja zauważa, że kandydaci mieli równy dostęp do szeregu informacji i dokumentów, w tym w szczególności do projektu umowy i jej szczegółowych załączników, informacji finansowych związanych z rachunkami CCIO w ramach umowy koncesyjnej zawartej w 2002 r. z państwem ⁽¹⁰⁰⁾, wykazu aktywów udostępnionych podmiotowi przyjmującemu obowiązek świadczenia usług, istniejących tabel amortyzacji określających ich status, obowiązujących umów o świadczenie usług portu lotniczego, skonsolidowanej wersji umowy zawartej między SMABT a CCIO dotyczącej obsługi linii autobusowej oraz danych ekonomicznych i finansowych dotyczących tejże obsługi, jak również wykazu personelu wyznaczonego do obsługi portu lotniczego oraz różnych wyciągów z przepisów mających zastosowanie do portu lotniczego (plan ekspozycji na hałas, diagnoza środowiskowa, zarządzenie porządkowe, regulamin operacyjny itp.). Dokumentacja dotycząca konsultacji biznesowych została złożona drogą elektroniczną (CD-Rom), a kandydaci mogli zadawać pytania w formie elektronicznej w terminie składania ofert. Każdemu z kandydatów udostępniono również „biuro danych” w celu fizycznego zapoznania się z aktami w pomieszczeniach SMABT, a w odniesieniu do każdego z kandydatów zorganizowano wizytę na miejscu w obiektach portu lotniczego.
- (170) Komisja zauważa, że informacje te zostały potwierdzone przez krajowe sądy administracyjne, do których wpłynęły dwa wnioski przed zawarciem umowy złożone przez dwóch niewybranych kandydatów, którzy również stwierdzili, że przedmiotowa procedura była zgodna z rozsądnymi terminami składania wniosków i składania ofert ⁽¹⁰¹⁾. W szerszym ujęciu sądy te stwierdziły, że przebieg procedury był zgodny z zasadą równego traktowania przed zamówieniami publicznymi i zasadą przejrzystości. Wreszcie Komisja zauważa, że procedura ta umożliwiła stosunkowo dużej liczbie kandydatów (pięciorgu) złożenie oferty ze znajomością kryteriów wyboru i celów SMABT.
- (171) Przedmiotową procedurę przeprowadzono zatem w sposób konkurencyjny, przejrzysty i niedyskryminujący.
- (172) Komisja przypomina jednak, że w odniesieniu do kryterium bezwarunkowego charakteru zaproszenia do składania ofert, w przypadku gdy instytucje publiczne nabywają aktywa, towary lub usługi, wszelkie szczególne warunki związane z zaproszeniem do składania ofert powinny być niedyskryminacyjne oraz ściśle i obiektywnie powiązane z konkretnym przedmiotem i celem gospodarczym zamówienia. Powinny one umożliwiać wybranie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, która odpowiada wartości rynkowej. Kryteria należy zatem określić w taki sposób, aby umożliwić faktycznie konkurencyjne postępowanie o udzielenie zamówienia, które zapewni zwycięskiemu oferentowi normalną stopę zwrotu, ale nic więcej. W praktyce wiąże się to z wykorzystaniem zaproszeń do składania ofert, które nadają istotne znaczenie składnikowi cenowemu oferty lub które z innych względów mogą prowadzić do powstania konkurencji ⁽¹⁰²⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Informacje te obejmowały w szczególności wykonane budżety, pierwotny budżet na 2007 r., analizę niezależnego eksperta z sierpnia 2007 r. zawierającą aktualne informacje na temat ekonomicznych i finansowych danych dotyczących koncesji, pasywów i aktywów zawartych w bilansach, zestawach podatkowych, tabelach amortyzacji i bilansach zobowiązań finansowych.

⁽¹⁰¹⁾ Zob. wyroki z dnia 25 lutego 2008 r. (nr 0800277) i z dnia 17 marca 2008 r. (nr 0800506) sądu administracyjnego w Amiens (fr. *Tribunal administratif d'Amiens*).

⁽¹⁰²⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pkt 96.

- (173) Komisja zauważa, że kryteria wyboru ofert nie zostały ani uszeregowane pod względem ważności, ani sklasyfikowane. SMABT nie określiło wagi każdego z kryteriów, co dało mu stosunkowo dużą swobodę uznania przy wyborze ofert. Dlatego o ile ogólna struktura umowy była rzeczywiście jednym z kryteriów branych pod uwagę przez SMABT, o tyle nie można twierdzić, że zasady konsultacji co do zasady przypisują temu kryterium większe znaczenie niż pozostałym kryteriom. W związku z tym Komisja jest zobowiązana do sprawdzenia, czy w rzeczywistości procedura ta przysporzyła SAGEB korzyści gospodarczej, której nie uzyskaby ona w normalnych warunkach rynkowych.
- (174) Po pierwsze Komisja zauważa, że spośród pięciu kandydatów dopuszczonych do składania ofert jeden z nich wycofał się w trakcie procedury, a dwóch innych złożyło oferty niezgodne z warunkami finansowymi nałożonymi przez SMABT. Na przykład w przypadku konsorcjum GTS komisja ds. przekazania obowiązku użyteczności publicznej odpowiedzialna za analizę ofert stwierdziła, że konsorcjum nie przedstawiło informacji na temat przewidywanej rentowności; jego zdolności samofinansowania nie ujęto w symulacji (brak przewidywania zdolności finansowania kapitałowego), nie przekazano symulacji przewidywanych opłat i udziału w zyskach, a konsorcjum nie określiło sposobu finansowania inwestycji. To właśnie względy finansowe skłoniły SMABT do odrzucenia dwóch ofert na etapie ich analizy i do rozpoczęcia procedury negocjacyjnej w odniesieniu do dwóch pozostałych ofert.
- (175) Oferty przedłożone SMABT przez konsorcjum Vinci Airport, z jednej strony, oraz przez konsorcjum CCIO-Veolia, z drugiej strony, opierały się na kilku wariantach w zależności od liczby operacji lotniczych dopuszczonych w ramach planu ekspozycji na hałas mającego zastosowanie do portu lotniczego Beauvais. W trakcie negocjacji SMABT zwróciło się zatem do obu oferentów o przedstawienie oferty opartej na scenariuszu bazowym, który ogranicza liczbę ruchów do 21 000 w całym okresie obowiązywania umowy, w celu zapewnienia zgodności z planem narażenia na hałas.
- (176) W odniesieniu do aspektu finansowego konsorcjum Vinci Airport złożyło ofertę dotyczącą szacunkowych opłat za obsługę szacowanych na 40 mln EUR, opartych w całości na wynikach operacyjnych, przy czym program inwestycyjny wyniósł 70 mln EUR bez dotacji ze strony SMABT. W przypadku konsorcjum CCIO-Veolia Transport oferta przewidywała stałą część kosztów operacyjnych w wysokości 10,8 mln EUR plus 5 mln EUR tytułem udziału w zyskach oraz program inwestycyjny w wysokości 68,2 mln EUR obejmujący dotację w wysokości 14,5 mln EUR.
- (177) Według Francji, chociaż oferta konsorcjum Vinci Airport okazała się *a priori* bardziej atrakcyjna, opierała się ona na optymistycznych i niezachowawczych założeniach w porównaniu z szacunkami ruchu przewidzianymi przez konsorcjum CCIO-Veolia, w szczególności w świetle ograniczenia liczby operacji narzuconego przez przepisy krajowe (plan ekspozycji na hałas). W przeciwieństwie do oferty CCIO-Veolia szacunkowe opłaty konsorcjum Vinci Airport opierały się wyłącznie na tych ogólnych szacunkach, bez uwzględnienia stałego udziału; w związku z tym z finansowego punktu widzenia oferta tego ostatniego, choć niższa od oferty Vinci Airport, może wydawać się bardziej rozsądna i ostrożna dla przezornego inwestora pragnącego zagwarantować sobie rentowność.
- (178) Komisja zauważa ponadto, że oferta konsorcjum CCIO-Veolia była nadal rentowna dla SMABT. Dotacja przewidziana przez SMABT, po odliczeniu udziału związanego z inwestycjami państwowymi (zob. motyw 131), została oszacowana na 4,3 mln EUR ⁽¹⁰³⁾, podczas gdy w ofercie konsorcjum CCIO-Veolia przewidziano co najmniej wypłatę na rzecz SMABT stałej części wynoszącej 10,8 mln EUR, co gwarantowało SMABT marżę zysku.
- (179) Decyzją z dnia 25 lutego 2008 r. SMABT udzieliło koncesji konsorcjum CCIO-Veolia, którego oferta była „najatrakcyjniejszą ofertą w zakresie, w jakim była ona najlepiej przygotowana do zapewnienia przyjaznego dla środowiska rozwoju portu lotniczego w świetle ogólnej struktury umowy”. Dlatego SMABT stosowało warunki określone w zasadach konsultacji, znanych z góry wszystkim kandydatom uczestniczącym w procedurze, jako podstawę swojego wyboru.
- (180) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że oferta konsorcjum CCIO-Veolia przyjęta przez SMABT zapewniała temu ostatniemu zwrot finansowy, a zatem nie skutkowałą przyznaniem korzyści gospodarczej konsorcjum CCIO-Veolia (później SAGEB) w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽¹⁰³⁾ Kwota ta jest kwotą szacunkową ujętą w planie inwestycyjnym zawartym w umowie o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej.

- (181) Zważywszy, że dotacja w wysokości 4,3 mln EUR stanowiła część transakcji z konsorcjum CCIO-Veolia (który później stał się SAGEB), Komisja stwierdza, że dotacja przyznana na program 3 nie stanowiła pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Selektywność

- (182) W przypadku gdy Komisja stwierdzi istnienie korzyści, szeroko pojętej, wynikającej bezpośrednio lub pośrednio z danego środka, jest ona również zobowiązana do wykazania, że korzyść ta przynosi konkretne korzyści jednemu lub kilku przedsiębiorstwom. W tym celu do Komisji należy w szczególności wykazanie, że przedmiotowy środek wprowadza różnicowanie między przedsiębiorstwami, które w świetle zamierzonego celu znajdują się w porównywalnej sytuacji. Konieczne jest zatem, aby korzyść ta została przyznana w sposób selektywny i aby mogła postawić niektóre przedsiębiorstwa w korzystniejszej sytuacji niż inne ⁽¹⁰⁴⁾.
- (183) Wymóg selektywności różni się w zależności od tego, czy przedmiotowy środek jest przewidziany jako ogólny program pomocy, czy też jako pomoc indywidualna. W tym ostatnim przypadku ustalenie istnienia korzyści gospodarczej jest co do zasady wystarczające do przyjęcia domniemania, że korzyść ta jest selektywna ⁽¹⁰⁵⁾.
- (184) W omawianym przypadku wszystkie dotacje inwestycyjne zostały przyznane na podstawie umów dwustronnych negocjowanych bezpośrednio z każdym z kolejnych operatorów portów lotniczych w formie pomocy indywidualnej. Dotacje te były zatem selektywne na ich korzyść.

Ryzyko wpływu na handel między państwami członkowskimi i handel wewnątrzunijny

- (185) Zasadniczo należy uznać, że korzyść przyznana przez państwo członkowskie zakłóca wymianę handlową między państwami członkowskimi, jeżeli wzmacnia pozycję danego przedsiębiorstwa w stosunku do przedsiębiorstw konkurujących z nim na danym rynku Unii. Komisja przypomina, że porty lotnicze konkurują o zarządzanie infrastrukturą portów lotniczych, w tym infrastrukturą lokalnych i regionalnych portów lotniczych. Środki publiczne portu lotniczego mogą zatem spowodować zakłócenie konkurencji na rynkach obsługi infrastruktury portów lotniczych.
- (186) W omawianym przypadku port lotniczy Beauvais konkuruje z innymi krajowymi portami lotniczymi (np. Paryż-Roissy). Przedmiotowa pomoc inwestycyjna, której skutkiem było wzmocnienie pozycji portu lotniczego Beauvais w stosunku do wspomnianych innych portów lotniczych, mogła zakłócić konkurencję. Rynek usług portu lotniczego jest rynkiem otwartym na konkurencję wewnątrzunijną, dlatego wkłady te mogły również wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

8.1.1.2. Dotacje operacyjne

Działalność gospodarcza

- (187) W świetle ustaleń przedstawionych w motywach 126–128 Komisja stwierdza, że dotacja w wysokości 68 000 EUR przyznana CCIO w 2002 r. przez dyrekcję generalną lotnictwa cywilnego była związana z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej. Jak wykazała Francja, dotacja ta została przyznana w celu sfinansowania nadzwyczajnego środka polegającego na zwiększeniu z 25 do 50 % wskaźnika przeszukania bagażu podręcznego pasażerów, nałożonego przez państwo po atakach z 11 września 2001 r., co jest zadaniem z dziedziny bezpieczeństwa wchodzącym w zakres prerogatyw władzy publicznej państwa i w związku z tym nie stanowi działalności gospodarczej ⁽¹⁰⁶⁾.
- (188) Ponadto środek ten stanowił część programu pomocy dla wszystkich pozaparyskich portów lotniczych klasy 3 i był w związku z tym otwarty dla wszystkich portów lotniczych należących do tej samej kategorii co port lotniczy Beauvais w momencie jego przyznania ⁽¹⁰⁷⁾. W związku z tym dotacja ta nie doprowadziła do dyskryminacji.

⁽¹⁰⁴⁾ Wyrok Sądu z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawie T-53/16 Ryanair DAC, ECLI:EU:T:2018:943, pkt 162.

⁽¹⁰⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 czerwca 2015 r. w sprawie C-15/14 P MOL, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.

⁽¹⁰⁶⁾ Zob. motyw 129.

⁽¹⁰⁷⁾ <https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310>

- (189) Należy przyjąć argument Francji, zgodnie z którym część zaliczek przyznanych przez dział ogólny CCIO na rzecz obsługi portu lotniczego wchodzi w zakres prerogatyw władzy publicznej. Przed 12 grudnia 2000 r., czyli datą wydania wyroku przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie *Aéroports de Paris*, eksploatacja i budowa infrastruktury portu lotniczego mogą stanowić działania wchodzące w zakres prerogatyw władzy publicznej, w związku z czym Komisja nie może kwestionować, na podstawie art. 107 TFUE, pomocy przyznanej przed tą datą na finansowanie lub eksploatację infrastruktury portu lotniczego⁽¹⁰⁸⁾. W związku z tym zaliczek przyznanych przez dział ogólny CCIO na rzecz obsługi portu lotniczego przed 12 grudnia 2000 r. nie należy uznawać za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Komisja musi jednak ocenić, czy zaliczki gotówkowe przyznane w latach 2001, 2002 i 2004 stanowią taką pomoc.

Istnienie korzyści gospodarczej

- (190) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla przedsiębiorstwa należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałoby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych. Ocenę tę, co do zasady, przeprowadza się z zastosowaniem zasady testu prywatnego inwestora.

Dotacje na obsługę portu lotniczego

- (191) W pierwszej kolejności Komisja zauważa, że dotacje w wysokości 2 005 EUR i 1 600,10 EUR otrzymane przez CCIO, odpowiednio przez Krajowy Ośrodek Zagospodarowania Struktur i Gospodarstw Rolnych (w 2005 r.) i stowarzyszenie zarządzania funduszem na rzecz integracji osób z niepełnosprawnościami, rzeczywiście odpowiadały zwrotowi części składek na rzecz CCIO otrzymanych nienależnie przez te dwa podmioty. W konsekwencji zwroty te nie obejmowały kosztów, które w normalnych warunkach musiałyby ponieść CCIO, a zatem nie przysporzyły jej korzyści gospodarczej.
- (192) Jeśli chodzi o dotacje w wysokości 30 490 EUR (2002–2003) i 5 829,49 EUR (2005 r.) wypłacone odpowiednio przez departament Oise i miasto Tillé, Komisja stwierdza, na podstawie faktur i dokumentów potwierdzających przedstawionych przez władze francuskie, że dotacje te rzeczywiście odpowiadały wynagrodzeniu za usługi świadczone przez dział ds. portu lotniczego CCIO w imieniu tych dwóch podmiotów publicznych.
- (193) Komisja zauważa, że zgodnie z prawem krajowym zadanie promowania turystyki w departamencie Oise leży w jego gestii⁽¹⁰⁹⁾. To samo dotyczy podłączenia pawilonów do zbiorczej sieci kanalizacyjnej, za które odpowiedzialne są gminy⁽¹¹⁰⁾. W związku z tym opłaty te nie stanowiły zwykłych kosztów nieodłącznie związanych z zarządzaniem portem lotniczym i nie musiały być ponoszone przez CCIO.
- (194) W drugiej kolejności Komisja zauważa, że zwroty w rzeczywistości odpowiadały wydatkom poniesionym przez CCIO w związku ze świadczeniem tych usług, tak że ta ostatnia nie otrzymała nadmiernej rekompensaty i w związku z tym nie uzyskała korzyści gospodarczej dzięki tym dotacjom.
- (195) W rozpatrywanym przypadku kryterium korzyści gospodarczej nie zostało spełnione, dlatego Komisja uważa, że dotacje na obsługę portu lotniczego, o których mowa w niniejszej podsekcji i przyznane na rzecz działu ds. portu lotniczego CCIO, nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽¹⁰⁸⁾ Pkt 28–29 wytycznych z 2014 r.

⁽¹⁰⁹⁾ Zob. w szczególności art. L.1111-4 ogólnego kodeksu jednostek samorządu terytorialnego.

⁽¹¹⁰⁾ Artykuł L2224-8 ogólnego kodeksu jednostek samorządu terytorialnego stanowi, że „gminy muszą ponosić koszty systemów kanalizacji zbiorczej, w szczególności oczyszczalni ścieków i usuwania wytwarzanych przez nie osadów, a także wydatki związane z monitorowaniem systemów kanalizacji innej niż zbiorcza”. W rozpatrywanym przypadku CCIO przeprowadziła prace związane z siecią zbiorczą (podłączenie pawilonów do sieci zbiorczej), za co odpowiedzialna była gmina Tillé.

Zaliczki przyznane przez dział ogólny CCIO działowi ds. obsługi portu lotniczego

- (196) Jak wskazano w motywie 140, oceny istnienia korzyści dokonuje się zasadniczo w świetle zastosowania testu prywatnego inwestora. Komisja zauważa na wstępie, że Francja nie powołała się na tę zasadę. Ponieważ przedmiotowe środki dotyczą zaliczek gotówkowych przyznanych na rzecz działu ds. portu lotniczego CCIO w 2001, 2002 i 2004 r., Komisja ustali, czy zaliczki te zostały przyznane na warunkach rynkowych, przy braku jakichkolwiek wątpliwości co do interwencji CCIO (działu ogólnego) jako podmiotu gospodarczego. Dział ds. portu lotniczego CCIO stanowił integralną część usług świadczonych przez CCIO, w związku z czym zaliczki gotówkowe mogły być podobne do transakcji dokonywanej w ramach tego samego podmiotu gospodarczego, a zatem co do zasady stanowić transakcję, którą podmiot gospodarczy znajdujący się w takiej samej sytuacji co dział ogólny CCIO mógłby przeprowadzić w celu wsparcia innej spółki zależnej lub oddziału tego samego podmiotu gospodarczego. Ponadto przedmiotowe zaliczki gotówkowe były uzasadnione względami ekonomicznymi, ponieważ dział ogólny CCIO zainteresowany, aby pomóc działowi ds. portu lotniczego CCIO w radzeniu sobie z trudnościami finansowymi (zob. motyw 46).
- (197) W omawianym przypadku Komisja zauważa, po pierwsze, że zaliczki gotówkowe były wypłacane po zerowej stopie procentowej, bez terminu zapadalności, mimo że w dniu przyznania zaliczek usługi portu lotniczego znajdowały się w okresie trudności gospodarczych⁽¹¹¹⁾. W związku z tym dział ogólny nie dysponował wystarczającymi gwarancjami, aby móc się spodziewać, że obsługa portu lotniczego będzie rentowna i umożliwi działowi ds. portu lotniczego spłatę przyznanych zaliczek, zapewniając marżę zysku umożliwiającą zwrot z kapitału zaangażowanego przez dział ogólny CCI. Ponadto z informacji przekazanych Komisji nie wynika, że dział ds. portu lotniczego przygotował lub odtworzył biznesplan lub symulację budżetową dla działu ogólnego w celu przeanalizowania ryzyka związanego z przyznaniem tych zaliczek gotówkowych.
- (198) W związku z tym Komisja stwierdza w niniejszym przypadku, że nie przestrzegano zasady testu prywatnego inwestora, a przedmiotowe zaliczki stanowiły korzyść dla obsługi portu lotniczego, której nie uzyskalby w normalnych warunkach rynkowych.

Pomoc na rzecz planu rozwoju turystyki

- (199) W niniejszym przypadku celem planu rozwoju turystyki wprowadzonego przez SMABT było zachęcanie pasażerów portu lotniczego Beauvais do pozostania w Pikardii lub w gminach Beauvaisis zamiast udawania się do Paryża. Plan obejmował zatem środki (materiały reklamowe na stronie internetowej portu lotniczego, ankiety wśród pasażerów, strony internetowe, punkty informacyjne SMABT itp.) mające na celu rozwój turystyki w Pikardii, Oise i gminach Beauvaisis. W konsekwencji nawet przy założeniu, że plan rozwoju turystyki bazował na pasażerach przejeżdżających przez port lotniczy Beauvais, SAGEB nie była adresatem tych działań, ponieważ były one skierowane przede wszystkim do pasażerów już obecnych w porcie lotniczym Beauvais, czyli takich, którzy już przybyli do Beauvais, niezależnie od tego, czy podjęto działania zawarte w planie rozwoju turystyki.
- (200) W omawianej sprawie Komisja zauważa, że ponieważ chodziło o promowanie turystyki lokalnej i regionalnej, która w niniejszym przypadku na mocy prawa należy do kompetencji władz publicznych, koszty związane z tym zadaniem nie były co do zasady ponoszone przez SAGEB, której jedynym zadaniem było prowadzenie portu lotniczego Beauvais i zarządzanie nim. Komisja zauważa w tym względzie, że umowa o przekazaniu obowiązku świadczenia usług publicznych nie nakłada na SAGEB obowiązku promowania turystyki lokalnej lub regionalnej, z wyjątkiem wnoszenia wkładu finansowego w wydatki związane z tą działalnością turystyczną oraz zapewnienia instytucjom zajmującym się turystyką zasobów niezbędnych do prowadzenia tej działalności (dostęp do portu lotniczego, nośniki informacji itp.).
- (201) W związku z tym Komisja uważa, że plan rozwoju turystyki opracowany przez SMABT nie skutkowało obniżeniem kosztów, które SAGEB musiałaby normalnie ponieść.
- (202) Zważywszy, że w przedmiotowym przypadku kryterium korzyści gospodarczej nie zostało spełnione, Komisja uważa, że częściowe pokrycie przez SMABT kosztów związanych z promowaniem rozwoju lokalnej turystyki nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽¹¹¹⁾ Zob. tabela 8.

Możliwość przypisania państwu i przekazanie zasobów państwowych

- (203) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem art. 107 ust. 1 TFUE dotyczy każdej pomocy przyznanej przy użyciu zasobów państwowych, niezależnie od tego, czy pomoc została przyznana przez państwo, czy też przez podmioty publiczne lub prywatne utworzone lub wyznaczone przez państwo w celu zarządzania pomocą. Środek finansowany przez taki podmiot można zatem przypisać państwu, jeżeli zasadniczo państwo decyduje o ustanowieniu przedmiotowego środka oraz określa warunki wykorzystania tych zasobów, zarządzania nimi lub ich podziału.
- (204) Przedmiotowe zaliczki gotówkowe zostały w niniejszej sprawie przyznane przez dział ogólny CCIO. Komisja przypomina jednak, że środki przyjęte przez izby handlowo-przemysłowe uznano za możliwe do przypisania państwu i obejmujące zasoby państwowe we wcześniejszych decyzjach⁽¹¹²⁾. W niniejszej sprawie w dniu przyznania przedmiotowych zaliczek CCIO znajdowała się w sytuacji podobnej do sytuacji innych izb handlowo-przemysłowych zbadanych przez Komisję. Biorąc pod uwagę w szczególności prawo właściwe, podejmowanie decyzji w ramach tych podmiotów, nadzór sprawowany przez państwo nad tymi podmiotami oraz pochodzenie ich zasobów⁽¹¹³⁾, Komisja stwierdza, że zaliczki gotówkowe można przypisać państwu i że wiązały się one z wykorzystaniem zasobów państwowych.

Selektywność

- (205) W niniejszym przypadku zaliczki gotówkowe stanowiły pomoc indywidualną⁽¹¹⁴⁾, która spowodowała uprzywilejowanie portu lotniczego CCIO ze szkodą dla innych portów lotniczych. Pomoc ta została przyznana bezpośrednio przez dział ogólny i na zasadzie dwustronnej, ma ona zatem charakter selektywny⁽¹¹⁵⁾.

Ryzyko wpływu na handel między państwami członkowskimi i handel wewnątrzunijny

- (206) Z powodów przedstawionych w motywach 185 i 186 Komisja uważa, że skutkiem zaliczek gotówkowych było wywieranie wpływu na handel wewnątrzunijny i handel między państwami członkowskimi.

8.1.1.3. Wnioski dotyczące istnienia pomocy

- (207) Komisja stwierdza, że wszystkie dotacje inwestycyjne, z wyjątkiem dotacji, o których mowa w motywie 131, oraz dotacji przyznanych SAGEB, jak opisano w motywach 131 i 181, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (208) Komisja stwierdza również, że zaliczki gotówkowe przyznane przez dział ogólny CCIO w latach 2001, 2002 i 2004 na rzecz działu ds. portu lotniczego CCIO stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (209) Natomiast dotacje na obsługę portu lotniczego w wysokości 107 924 EUR, zaliczki gotówkowe przyznane przed 12 grudnia 2000 r. oraz część wydatków na promocję turystyki przez SMABT nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽¹¹²⁾ Zob. decyzja (UE) 2016/633, motywy 255–274, potwierdzone na przykład przez Sąd w wyrokach z dnia 13 grudnia 2018 r., Ryanair przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2018:943.

⁽¹¹³⁾ W czasie gdy CCIO przyznawała te zaliczki, izby handlowo-przemysłowe były podmiotami publicznymi ustanowionymi przepisami prawa, zarządzanymi przez kierowników przedsiębiorstw wybieranych i nadzorowanych przez państwo. Ponadto, jako organom pośredniczącym państwa, a tym samym jako organom publicznym państwa, z mocy prawa powierzono im zadania leżące w interesie ogólnym. Ponadto w art. L710-1 kodeksu handlowego obowiązującego w chwili przyznania pomocy przewidziano specjalny system finansowania izb handlowo-przemysłowych, którego środki składały się w szczególności z dochodów podatkowych (opłata na finansowanie kosztów izb handlowo-przemysłowych ustanowiona w ówczesnym art. 1600 ogólnego kodeksu podatkowego), dotacji lub środków pochodzących z działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą szkoleniową i transportową.

⁽¹¹⁴⁾ Zob. motyw 183.

⁽¹¹⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 czerwca 2015 r. w sprawie C-15/14 P MOL, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.

8.1.2. Zgodność środka pomocy z prawem

- (210) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE „Komisja jest informowana, w czasie umożliwiającym jej przedstawienie uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Dane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie projektowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej”.
- (211) W niniejszym przypadku żaden z przedmiotowych środków nie został zgłoszony Komisji. Stanowią one zatem pomoc niezgodną z prawem.

8.1.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (212) Pomoc inwestycyjna i operacyjna określona w motywach 207 i 209 i wypłacona kolejnym operatorom portu lotniczego Beauvais stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Jej zgodność z rynkiem wewnętrznym należy oceniać w świetle wyjątków, o których mowa w art. 107 ust. 3 TFUE.
- (213) Art. 107 ust. 3 TFUE przewiduje pewne odstępstwa od ogólnej zasady, zgodnie z którą pomoc państwa uznaje się za niezgodną z rynkiem wewnętrznym. W szczególności przedmiotową pomoc inwestycyjną i operacyjną można ocenić 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. Wytyczne z 2014 r. w sprawie sektora lotnictwa zasadniczo stanowią ramy oceny, czy pomoc inwestycyjną i operacyjną można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym w świetle art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (214) W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej pkt 173 wytycznych z 2014 r. stanowi, że „[z]godnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym 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 inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym przed dniem 4 kwietnia 2014 r.” W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej przyznanej przed 4 kwietnia 2014 r. Komisja będzie zatem stosować wytyczne z 2005 r., które mają zastosowanie od 9 grudnia 2005 r. zgodnie z pkt 85 akapit pierwszy wytycznych. Jeżeli chodzi o pomoc inwestycyjną przyznaną przed 9 grudnia 2005 r., dla której nie istniały szczególne kryteria zgodności, Komisja oceni jej zgodność bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, uwzględniając również swoją praktykę decyzyjną. Praktyka ta została skonsolidowana w wytycznych z 2005 r., dlatego pomoc inwestycyjną przyznaną przed 9 grudnia 2005 r. również należy ocenić w świetle kryteriów określonych w wytycznych z 2005 r.
- (215) W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej przyznanej w 2007 r. jej zgodność zostanie zatem oceniona na podstawie wytycznych z 2005 r.
- (216) Jeżeli chodzi o pomoc operacyjną, pkt 172 wytycznych z 2014 r. stanowi, że zasady określone w wytycznych mają zastosowanie we wszystkich przypadkach dotyczących niezgodnej z prawem pomocy operacyjnej na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed 4 kwietnia 2014 r. i przed rozpoczęciem okresu przejściowego. Ponieważ przedmiotowe środki nie zostały zgłoszone przed ich przyznaniem, stanowią one pomoc niezgodną z prawem. Komisja stosuje wytyczne z 2014 r. do oceny zgodności zaliczek gotówkowych z rynkiem wewnętrznym.

8.1.3.1. Pomoc inwestycyjna

W przedmiocie stosowania wytycznych z 2005 r.

- (217) Z pkt 53 wytycznych z 2005 r. wynika, że nie cała pomoc przyznana na finansowanie portów lotniczych wchodzi w zakres sekcji 4 wytycznych z 2005 r. W szczególności pomoc przyznaną na prowadzenie działalności komercyjnej niezwiązanej bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego należy oceniać zgodnie z odpowiednimi zasadami sektorowymi i horyzontalnymi. Ponadto zgodnie z pkt 54 wytycznych z 2005 r. mają one zastosowanie do wszystkich rodzajów działalności portów lotniczych, z wyjątkiem działań w zakresie bezpieczeństwa, kontroli ruchu lotniczego lub wszelkich innych działań, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne w ramach swoich prerogatyw władzy publicznej.

(218) Kryteria zgodności pomocy inwestycyjnej na finansowanie infrastruktury portu lotniczego opisano w sekcji 4.1 wytycznych z 2005 r. Inwestycje kwalifikujące się do pomocy w ramach tej sekcji są jedynymi inwestycjami podejmowanymi w celu budowy infrastruktury i urządzeń portu lotniczego w ścisłym tego słowa znaczeniu (pasy startowe, terminale, płyta lotniska, wieża kontroli ruchu lotniczego) lub urządzeń pomocniczych bezpośrednich (instalacje przeciwpożarowe, wyposażenie bezpieczeństwa i ochrony)⁽¹¹⁶⁾. Pomoc związana ze świadczeniem pomocniczych usług portu lotniczego w stosunku do transportu lotniczego wchodzi w zakres sekcji 4.3 wytycznych z 2005 r. (dotacje na usługi portu lotniczego).

(219) W ramach programu 1 Komisja zaklasyfikowała wszystkie dokonane inwestycje w następujący sposób:

Tabela 11

Charakter inwestycji w ramach programu 1 w świetle wytycznych z 2005 r. (w EUR)

	Inwestycje państwowe	Inwestycje w ramach sekcji 4.1	Pozostałe inwestycje
Skrzydło zachodnie (odloty)		2 608 000	
Skrzydło wschodnie (przyloty)		164 000	
Modernizacja terminalu		649 000	
Wyposażenie w zakresie ochrony	922 000		
Drogi i różne sieci (fr. VRD): w tym parking samochodowy		774 533	463 467
Prace studyjne i z zakresu ochrony środowiska		62 000	
Opłaty⁽¹¹⁷⁾	55 669	688 223	
Modernizacja urządzeń operacyjnych: w tym punktów kontroli bezpieczeństwa	133 000	1 131 000	
Ogółem	1 110 669	6 076 756	463 467

(220) W kontekście programu 1 Komisja zauważa, że wartość inwestycji państwowych wynosi 1 110 669 EUR; że kwota inwestycji objętych sekcją 4.1 wytycznych z 2005 r. wynosi 6 076 756 EUR oraz że kwota innych inwestycji (tj. inwestycji związanych z działalnością komercyjną niezwiązaną bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, nieobjęta wytycznymi z 2005 r.) wynosi 463 467 EUR. Jak przypomniano w motywie 37, wkłady organów publicznych (4,311 mln EUR) formalnie nie pokryły konkretnych inwestycji w ramach programu 1, lecz opierały się na szacunkowej łącznej kwocie inwestycji, które mają zostać dokonane. W związku z tym, aby ocenić zgodność pomocy inwestycyjnej w ramach programu 1 na podstawie wytycznych z 2005 r., należy wyłączyć koszty związane z innymi inwestycjami (tj. 463 000 EUR) z kosztów kwalifikowalnych. Komisja zauważa jednak, że po odjęciu kosztów inwestycji państwowych (tj. 1 110 669 EUR) i innych inwestycji (463 467 EUR) od całkowitej kwoty inwestycji w ramach programu 1 całkowita kwota dotacji od organów publicznych (4,311 mln EUR), po odliczeniu dotacji w wysokości 1 110 669 EUR przyznanej CCIO na pokrycie kosztów państwowych (3,20 mln EUR)⁽¹¹⁸⁾, nie przekracza całkowitej kwoty inwestycji, o której mowa w sekcji 4.1 wytycznych z 2005 r. (tj. 6,076 mln EUR). W związku z tym nie ma potrzeby badania zgodności pomocy inwestycyjnej w ramach programu 1 z jakiegokolwiek innej podstawy prawnej niż sekcja 4.1 wytycznych z 2005 r.

⁽¹¹⁶⁾ Zob. pkt 55 wytycznych z 2005 r.

⁽¹¹⁷⁾ Przedmiotowe opłaty dotyczyły zarówno inwestycji państwowych (w wysokości 55 669 EUR), jak i inwestycji związanych z budową infrastruktury.

⁽¹¹⁸⁾ Dotacja w wysokości 1 110 669 EUR na pokrycie kosztów państwowych programu 1 nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jak wskazano w motywie 131.

(221) W programie 2 Komisja zaklasyfikowała inwestycje w następujący sposób:

Tabela 12

Charakter inwestycji w ramach programu 2 w świetle wytycznych z 2005 r. (w EUR)

	Państwowe	Inwestycje w ramach sekcji 4.1	Pozostałe inwestycje
Rozbudowa terminalu		1 327 749	
Ogrodzenia ochronne	165 805		
Dostosowanie do obowiązujących przepisów postępu statków powietrznych i dróg kołowania		1 408 739	
Naprawa hangarów i pasów startowych		231 542	
Galeria rozdzielania przepływu pasażerów	176 590		
Parking dla pracowników – do norm ustawy Prawo wodne		227 611	
Zaplecze wypożyczalni pojazdów			1 735
Nabycie gruntów na potrzeby ILS		61 540	
Oznakowanie wewnętrzne i zewnętrzne		10 510	
Punkt przyjmowania pasażerów z Porte Maillot			213 548
Dostosowanie do obowiązujących przepisów – Prawo wodne		46 141	
Prace studyjne – Instrument Landing System (ILS)		139 803	
Modernizacja dróg publicznych		1 053 861	
Biura administracji		944 557	
Prace studyjne – Terminal 2		188 188	
Nieprzewidziane wydatki i opłaty ⁽¹¹⁹⁾	86 085	659 038	
Modernizacja wyposażenia eksploatacyjnego, w tym: — wykonanie stanowisk dla policji granicznej, — instalacja laserowego odstraszacza ptaków	52 670 86 085	2 039 000	
Ogółem	567 782	8 338 279	215 283

⁽¹¹⁹⁾ Opłaty dotyczyły zarówno inwestycji państwowych (o wartości 86 085 EUR), jak i inwestycji związanych z budową infrastruktury.

- (222) W kontekście programu 2 Komisja zauważa, że wartość inwestycji państwowych wynosi 567 782 EUR; że kwota inwestycji objętych sekcją 4.1 wytycznych z 2005 r. wynosi 8 338 279 EUR oraz że kwota pozostałych inwestycji (tj. związanych z działalnością komercyjną niezwiązaną bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, nieobjętą wytycznymi z 2005 r.) wynosi 215 283 EUR. Jak przypomniano w motywie 40, wkłady organów publicznych (6,8 mln EUR) nie pokryły formalnie konkretnych inwestycji w ramach programu 2, lecz zostały ustalone na podstawie szacowanej łącznej kwoty inwestycji, które mają zostać dokonane. W związku z tym, aby ocenić zgodność pomocy inwestycyjnej w ramach programu 2 na podstawie wytycznych z 2005 r., koszty związane z innymi inwestycjami (tj. 215 283 EUR) należy wyłączyć z kosztów kwalifikowalnych. Komisja zauważa jednak, że po odjęciu kosztów inwestycji państwowych (tj. 567 782 EUR) i innych inwestycji (215 283 EUR) od całkowitej kwoty inwestycji w ramach programu 2 całkowita kwota dotacji od organów publicznych (6,8 mln EUR), po odliczeniu dotacji w wysokości 567 782 EUR przyznanej CCIO na pokrycie kosztów państwowych (6,23 mln EUR)⁽¹²⁰⁾, nie przekracza całkowitej kwoty inwestycji, o której mowa w sekcji 4.1 wytycznych z 2005 r. (tj. 8,3 mln EUR). W związku z tym nie ma potrzeby badania zgodności pomocy inwestycyjnej w ramach programu 2 z jakiegokolwiek innej podstawy prawnej niż sekcja 4.1 wytycznych z 2005 r.

Kryteria zgodności pomocy inwestycyjnej

- (223) Zgodność rozpatrywanej pomocy inwestycyjnej należy oceniać w świetle kryteriów określonych w pkt 61 wytycznych z 2005 r. oraz w świetle orzecznictwa⁽¹²¹⁾. Pomoc państwa na rzecz portów lotniczych, podobnie jak każda inna pomoc państwa, musi być niezbędna do ułatwienia rozwoju działalności gospodarczej i proporcjonalna do tego celu, aby można ją było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. W związku z tym Komisja zbada, czy oprócz powyższych kryteriów określonych w wytycznych z 2005 r. spełnione są te kryteria konieczności i proporcjonalności.

— Pomoc ułatwia rozwój działalności gospodarczej

- (224) Z poszczególnych dokumentów przedłożonych przez Francję wynika, że infrastruktura przewidziana w programach 1 i 2 została zrealizowana w celu umożliwienia kolejnym organom zarządzającym portem lotniczym Beauvais obsługi w warunkach bezpieczeństwa zadowalających dla użytkowników portu lotniczego, jego personelu i mieszkańców oraz by infrastruktura była dostosowana do znacznego wzrostu ruchu lotniczego odnotowanego przez port lotniczy w latach 2000–2010, jak wskazano w motywie 37. Cel ten został wyraźnie określony w umowach w sprawie finansowania dotyczących tych dwóch programów inwestycyjnych.
- (225) Ponadto samorządy zapewniły wsparcie finansowe, tak aby węzeł lotniczy Beauvais stał się narzędziem regionalnego rozwoju gospodarczego. Wynika to z samych warunków umów w sprawie finansowania i umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. Kolejne samorządy i organy zarządzające portami lotniczymi postawiły sobie za cel, aby port lotniczy Beauvais nie był już lotniskiem tranzytowym w Paryżu, lecz portem lotniczym przyczyniającym się do rozwoju regionu Pikardii.
- (226) Ponadto port lotniczy odpowiadał celowi zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Wszystkie programy inwestycyjne obejmowały badania i prace, które mogą zmniejszyć obciążenia dla środowiska wynikające z ruchu lotniczego w porcie lotniczym Beauvais. Infrastruktura została zatem zaplanowana i dostosowana do potrzeb samorządów w zakresie monitorowania rozwoju ruchu lotniczego w porcie lotniczym Beauvais.
- (227) Komisja uważa zatem, że pomoc przyznana kolejnym organom zarządzającym portem lotniczym Beauvais miała na celu ułatwienie rozwoju węzła lotniczego Beauvais poprzez zapewnienie mu bezpiecznej infrastruktury zdolnej do obsługi większego ruchu.

⁽¹²⁰⁾ Dotacja w wysokości 1 110 669 EUR na pokrycie kosztów państwowych programu 2 nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jak wskazano w motywie 131.

⁽¹²¹⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 22 września 2020 r. w sprawie C-594/18 P Republika Austrii przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 20.

— *Infrastruktura jest niezbędna i proporcjonalna w stosunku do celu, jakiemu służy*

Program 1

- (228) Komisja uważa, że z dokumentów i informacji dostarczonych przez Francję wynika, że w momencie przyznania pomocy inwestycyjnej infrastruktura ta wydawała się niezbędna i proporcjonalna w stosunku do celu, jakiemu służy.
- (229) Z jednej strony port lotniczy Beauvais znajdował się w dość złym stanie na początku XXI w. ze względu na brak inwestycji podejmowanych przez państwo i organ zarządzający od czasu utworzenia portu lotniczego. Dlatego gdy państwo podjęło decyzję o komercyjnej eksploatacji portu lotniczego Beauvais, borykał się on ze znacznym brakiem infrastruktury, w szczególności w odniesieniu do wyposażenia bezpieczeństwa, stanu drogi i samej infrastruktury portu lotniczego. Istniejąca infrastruktura nie pozwalała na przyjmowanie pasażerów krajowych i międzynarodowych w warunkach zadowalających pod względem bezpieczeństwa. Wszystkie inwestycje w ramach programu inwestycyjnego 1 były zatem niezbędne do zagwarantowania bezpiecznej obsługi portu lotniczego Beauvais.
- (230) Po drugie infrastruktura przewidziana w ramach programu 1 wydaje się być proporcjonalna do zamierzonego celu, ponieważ nie wykraczała poza to, co było konieczne do umożliwienia portowi lotniczemu Beauvais świadczenia usług spełniających minimalne wymogi bezpieczeństwa. Jak wyjaśniono w motywie 236, infrastrukturę przewidzianą w tym programie inwestycyjnym rozważono na podstawie konserwatywnych prognoz dotyczących wzrostu ruchu lotniczego w porcie lotniczym Beauvais.

Program 2

- (231) Komisja zauważa, że te same względy, które przedstawiono w motywach 229 i 230 w odniesieniu do programu 1, uzasadniały konieczność i proporcjonalność programu 2, który miał kontynuować i zakończyć prace w zakresie bezpieczeństwa i modernizacji niezbędne do dostosowania się do stale rosnącego ruchu lotniczego.
- (232) Dotyczy to w szczególności rozbudowy terminalu: w sporządzonym w 2002 r. sprawozdaniu firmy architektonicznej, biura kontrolnego i firmy specjalizującej się w ekonomii budowlanej stwierdzono już znaczny deficyt powierzchni portu lotniczego Beauvais w stosunku do prognozowanego ruchu na poziomie 800 000 pasażerów w 2010 r., który jednak mógłby pozostać stabilny, gdyby liczby tej nie przekroczono, a zarządzanie pasażerami przez port lotniczy byłoby skuteczne. Jednakże w 2006 r., jak pokazano w tabeli 1, port lotniczy obsłużył już prawie dwa miliony pasażerów, co uzasadniało pilną potrzebę rozbudowy jego struktury ⁽¹²²⁾.
- (233) Dotyczy to również prac na parkingu statków powietrznych, których celem było zwiększenie głębokości parkingu dla statków powietrznych, wykonanie drogi kołowania łączącej promienie krzywizn oraz stworzenie oznakowania naziemnego w celu lepszego uregulowania i zabezpieczenia ruchu lotniczego w porcie Beauvais, przy czym prace te nie pozwoliły na zwiększenie liczby miejsc parkingowych dostępnych w porcie lotniczym.
- (234) Ogólnie rzecz biorąc, wszystkie pozostałe elementy infrastruktury okazały się niezbędne, aby umożliwić portowi lotniczemu przewyciężenie jego deficytu infrastrukturalnego celem przyjęcia stale rosnącego ruchu lotniczego oraz wniesienia wkładu w rozwój gospodarczy regionu.

— *Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie*

- (235) Infrastrukturę rozbudowano, tak aby odpowiedzieć na rozsądne i zadowalające średniookresowe prognozy wzrostu ruchu lotniczego.

⁽¹²²⁾ Ponadto rozbudowa ta nie było wystarczająca w praktyce, ponieważ port lotniczy Beauvais posiadał tymczasowe konstrukcje (namioty, konstrukcje modułowe itp.), aby poradzić sobie z napływem pasażerów.

- (236) Dlatego w 2001 r. CCIO zaproponowała program 1, którego celem jest osiągnięcie do 2006 r. liczby 660 000 obsługiwanych pasażerów, podczas gdy wskaźnik wzrostu ruchu lotniczego w porcie lotniczym (+18 % rocznie w 2000 r.) sugerował, że do tego czasu liczba pasażerów będzie wyższa ⁽¹²³⁾. Wzrost ten był postrzegany w kontekście znacznego rozwoju europejskiego ruchu lotniczego, a w szczególności ruchu tanich linii lotniczych, który gwałtownie wzrastał od 1996 r. ⁽¹²⁴⁾.
- (237) Ponadto w następstwie sprawozdania dyirekcji generalnej lotnictwa cywilnego zatwierdzonego 29 czerwca 2006 r. program 2 opierał się na założeniu ruchu wynoszącym 18 000 operacji w perspektywie średnioterminowej.
- (238) Z badania przedstawionego w tabeli 1 wynika, że założenia dotyczące ruchu, na których opierają się te decyzje inwestycyjne, w dużej mierze osiągnięto i przekroczone w oczekiwanym terminie.
- *Dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący*
- (239) W toku formalnego postępowania wyjaśniającego potwierdzono uwagi zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania, zgodnie z którymi infrastruktura została otwarta w sposób równy i niedyskryminujący dla wszystkich potencjalnych użytkowników.
- *Stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem*
- (240) Francja stwierdziła w swoich uwagach, że porty lotnicze Amiens-Glisy i Rouen są lotniskami biznesowymi i rekreacyjnymi bez ruchu komercyjnego. Rozwój portu lotniczego Beauvais nie miał zatem wpływu na te dwa porty lotnicze, których nie można było uznać za istotne alternatywy dla portu lotniczego Beauvais. Konkurencja między tymi portami lotniczymi a Beauvais była zatem bardzo ograniczona i mało prawdopodobne było, aby zakłócała wymianę handlową w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem.
- (241) Pomimo że w latach 2000–2013 port lotniczy Beauvais odnotował bardzo duży wzrost ruchu pasażerskiego z 380 000 do prawie 4 mln pasażerów odlatujących, jego udział w rynku regionu paryskiego (4 % w 2011 r.) w porównaniu z portami lotniczymi Roissy i Orly pozostał bardzo ograniczony. Jeżeli chodzi o ruch *low-cost*, port lotniczy Beauvais odpowiadał za 31 % lotów w 2011 r. do/z Paryża w porównaniu z 69 % w przypadku portów lotniczych Roissy i Orly. Jednocześnie zgodnie z badaniem Microeconomics przedstawionym przez CCIO, SMABT i SAGEB (zob. motyw 106 i nast.) udział ruchu *low-cost* w całkowitym ruchu w portach lotniczych Roissy i Orly wzrósł o 5,7 % w latach 2009–2010 i o 11,3 % w latach 2010–2011. Na podstawie szczegółowej analizy badanie to wykazuje, że rozwój portu lotniczego Beauvais, głównie dotyczący ruchu *low-cost*, nie wpłynął na rozwój działalności *low-cost* obu portów lotniczych w Paryżu – z powodu cech charakterystycznych portu lotniczego Beauvais, jego rynku (zorientowanego wyłącznie na rynek *low-cost* w przeciwieństwie do portów lotniczych w Paryżu) oraz braku masowego przekierowania ruchu z portu lotniczego Beauvais do jednego z dwóch portów lotniczych w Paryżu.
- (242) Ponadto przepływ pasażerów w porcie lotniczym Roissy wynosił 62 052 917 pasażerów, a ruch w Orly w tym samym roku liczył 28 274 154 pasażerów. Komisja zauważyła, że już od 2025 r. port lotniczy Roissy będzie musiał sprostać wyższemu popytowi niż jego przepustowość. Ponadto, ponieważ ruch w porcie lotniczym Orly jest ograniczony decyzją administracyjną ⁽¹²⁵⁾, port ten można obecnie uznać za przeciążony. Port lotniczy Beauvais, ze względu na bliskość Paryża, wydaje się zatem skutecznym środkiem zwalczania zatorów komunikacyjnych w obu portach lotniczych w Paryżu.
- (243) Ponadto Komisja zauważa, że pomoc inwestycyjna otrzymana przez port lotniczy Beauvais miała przede wszystkim na celu zapewnienie bezpieczeństwa infrastruktury obciążonej ogromnym wzrostem ruchu już osiągniętym w latach 2000–2010, a nie sprzyjanie rozwojowi takiego ruchu. Innymi słowy, port lotniczy Beauvais odniósł już spory sukces, nawet bez pomocy inwestycyjnej (zob. motyw 224) co wynikało z faktu, że niektóre przedsiębiorstwa decydowały się na otwieranie tam połączeń lotniczych *low-cost* i ewentualnie na zakładanie stałych baz.

⁽¹²³⁾ Od 800 000 do 1 000 000 pasażerów.

⁽¹²⁴⁾ W swojej dokumentacji wniosku o inwestycje CCIO stwierdza, że europejski rynek tanich lotów przeżył rozkwit, wzrastając z 400 mln USD w 1996 r. do 1,5 mld USD w 2000 r.

⁽¹²⁵⁾ Roczna liczba przydziałów czasu na start lub lądowanie wynosi 250 000, podczas gdy w 2013 r. liczba operacji wyniosła 229 654.

- (244) Jeżeli chodzi o alternatywne środki transportu, w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego nie stwierdzono wpływu na ich rozwój w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, jak wykazały SMABT, CCIO i SAGEB w swoich wspólnych uwagach (zob. motyw 108).

— *Konieczność i proporcjonalność pomocy*

- (245) W odniesieniu, po pierwsze, do programu 1, Komisja zauważa, że z przedstawionych informacji wynika, iż CCIO nie byłaby w stanie samodzielnie sfinansować planowanych inwestycji. Dział ds. portu lotniczego CCIO przynosił bowiem straty za lata obrachunkowe 2000 i 2001 (zob. tabela 2). Ponadto CCIO uciekła się do pożyczki na potrzeby sfinansowania swojego udziału w programie inwestycyjnym ⁽¹²⁶⁾. Pomoc przyznana na rzecz tego programu inwestycyjnego była zatem konieczna.
- (246) Komisja zauważa również, że intensywność pomocy samorządów lokalnych wynosiła 53 % łącznych kosztów kwalifikowalnych, co nie jest nieproporcjonalne w świetle bezpośrednich potrzeb inwestycyjnych w momencie przyznania pomocy. Ponadto w umowach w sprawie finansowania zawartych w 2002 r. przewidziano mechanizm wycofania pomocy w przypadku wydatków nieponiesionych lub niższych niż szacowana łączna kwota inwestycji. W tym samym stopniu pomoc ta była ograniczona nawet w przypadku przekroczenia całkowitej szacunkowej kwoty. W umowach w sprawie finansowania wprowadzono również kontrole poniesionych wydatków przez samorządy, przy czym dotacje są przydzielane w ratach na podstawie dokumentów potwierdzających przedstawionych przez CCIO. Pomoc przyznana na rzecz tego programu inwestycyjnego była zatem konieczna i proporcjonalna.
- (247) Po drugie, jeśli chodzi o pomoc inwestycyjną przyznaną CCIO w ramach programu 2, Komisja zwróciła uwagę na pilną potrzebę przeprowadzenia ukierunkowanych inwestycji oraz bardzo ograniczony okres amortyzacji tych inwestycji dla CCIO ⁽¹²⁷⁾. Komisja uważa zatem, że pomoc była konieczna i proporcjonalna w świetle szczególnych okoliczności istniejących w momencie przyznania pomocy.
- (248) Komisja stwierdza zatem, że cała pomoc inwestycyjna przyznana w tym przypadku była konieczna i proporcjonalna.

Wniosek dotyczący zgodności pomocy inwestycyjnej z rynkiem wewnętrznym

- (249) Komisja stwierdza, że pomoc inwestycyjna, o której mowa w niniejszej sekcji, jest zgodna z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE w rozumieniu wytycznych z 2005 r.

8.1.3.2. Pomoc operacyjna

- (250) Punkt 137 wytycznych z 2014 r. stanowi, że pomoc operacyjną udzieloną przed rozpoczęciem okresu przejściowego (w tym pomoc wypłacona przed 4 kwietnia 2014 r.) można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli spełnione zostały warunki określone w sekcji 5.1.2, z wyjątkiem pkt 115, 119, 121, 122, 123, 126 à 130, 132, 133 i 134 wytycznych z 2014 r.

⁽¹²⁶⁾ Zob. uchwała walnego zgromadzenia CCIO z dnia 25 czerwca 2001 r. w sprawie planu modernizacji portu lotniczego Beauvais i jego finansowania.

⁽¹²⁷⁾ Koncesja zawarta z CCIO miała zakończyć się w 2007 r. Państwo i samorządy lokalne finansujące program inwestycyjny rozważały następnie zorganizowanie procedury przetargowej na odnowienie koncesji.

(251) Poniżej przeanalizowano warunki określone w sekcji 5.1.2 wytycznych z 2014 r.

— *Pomoc ułatwia rozwój działalności gospodarczej*

(252) Celem zaliczek gotówkowych przyznanych z zerowym oprocentowaniem w latach 2001, 2002 i 2004 było umożliwienie działowi ds. portu lotniczego CCIO utrzymania działalności w zakresie zarządzania portem lotniczym Beauvais, by uczynić go narzędziem rozwoju gospodarczego regionu Pikardii. W związku z tym pomoc miała na celu ułatwienie rozwoju regionalnego działalności portu lotniczego Beauvais. Ponadto Komisja zwraca uwagę na znaczenie portu lotniczego Beauvais w regionie Paryża pod względem odciążenia ruchu lotniczego wokół stolicy Francji.

— *Potrzeba interwencji państwa*

(253) Zgodnie z pkt 118 wytycznych z 2014 r. Komisja zauważa, że na podstawie rzeczywistego rocznego przepływu pasażerów odnotowanego w dwóch latach obrotowych poprzedzających każde z tych lat, w których przyznano zaliczki gotówkowe (tj. w latach 2001, 2002 i 2004), port lotniczy Beauvais można było uznać w dniu przyznania każdej z pomocy operacyjnych za port lotniczy nieponoszący większej lub mniejszej części tych kosztów ⁽¹²⁸⁾.

(254) W wytycznych z 2014 r. wymaga się również, aby pomoc przyniosła znaczną poprawę, której nie może zaoferować sam rynek. Komisja uważa, że tak jest w niniejszym przypadku. Krytyczna sytuacja ekonomiczna portu lotniczego Beauvais w momencie przyznania każdej z zaliczek gotówkowych (charakteryzująca się wciąż niskim natężeniem ruchu, pilną potrzebą zapewnienia bezpiecznej infrastruktury i deficytowym bilansem ekonomicznym) ⁽¹²⁹⁾ może utrudnić działowi ds. portu lotniczego dostęp do rynku przy rozsądnych stopach oprocentowania kredytu ⁽¹³⁰⁾. Ponieważ trudności te mogły pozbawić region Pikardii bezpiecznej infrastruktury portu lotniczego, przydatnej dla jego rozwoju gospodarczego, zaliczki gotówkowe były konieczne, aby zapobiec niedokonaniu płatności przez port lotniczy Beauvais.

— *Właściwy charakter pomocy państwa jako instrumentu polityki*

(255) Biorąc pod uwagę, że dział ds. portu lotniczego CCIO przynosił straty finansowe w momencie przyznania pomocy ⁽¹³¹⁾ i borykał się z niedoborem środków pieniężnych, zaliczki gotówkowe umożliwiły mu kontynuowanie działalności w zakresie zarządzania portem lotniczym Beauvais na potrzeby uczynienia z niego narzędzia służącego regionalnemu rozwojowi gospodarczemu i zapewnienia infrastruktury. Komisja zauważa, że zaliczki te były również ograniczone w czasie i stanowią instrument najmniej zakłócający rynek, ponieważ ich celem było zaspokojenie tymczasowego zapotrzebowania na płynność. W związku z tym pomoc była odpowiednim instrumentem do osiągnięcia celów leżących we wspólnym interesie.

— *Istnienie efektu zachęty*

(256) Komisja zauważa, że w przypadku braku tych zaliczek gotówkowych działalność CCIO jako organu zarządzającego portem lotniczym znacznie zmniejszyłaby się (jeśli nie została wstrzymana ze względu na ryzyko niewykonania zobowiązania), mimo że infrastruktura portu lotniczego Beauvais znacznie się rozwijała na początku XXI wieku. Taka sytuacja w znacznym stopniu podważyłaby realizację celu leżącego w interesie ogólnym opisanego w motywie 252. Pomoc niewątpliwie miała zatem efekt zachęty.

⁽¹²⁸⁾ Zob. tabela 1. Rzeczywisty roczny ruch w porcie lotniczym Beauvais w latach 1999–2002 wyniósł od 200 000 do 700 000 rzeczywistej liczby pasażerów rocznie. W 2003 r. liczba pasażerów przekroczyła 700 000.

⁽¹²⁹⁾ Zob. tabela 2 oraz motywy 217 i 220.

⁽¹³⁰⁾ Należy zauważyć, że port lotniczy Beauvais zwrócił się również do samorządów o pomoc w reagowaniu na pilną potrzebę zagwarantowania infrastruktury (motywy 37 i 40).

⁽¹³¹⁾ Zob. **tabela 2**.

— *Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)*

- (257) Zgodnie z pkt 125 wytycznych z 2014 r., aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia danej działalności. W omawianym przypadku Komisja uważa, że zaliczki gotówkowe były proporcjonalne, ponieważ umożliwiły portowi lotniczemu Beauvais dotrzymanie natychmiastowych terminów płatności. Komisja zauważa również, że zaliczki te miały niewielkie kwoty, w związku z czym pomoc ograniczała się do tego, co było konieczne do zaspokojenia jednorazowych potrzeb w zakresie płynności. Komisja zauważa również, że zostały one szybko zwrócone przez dział ds. portu lotniczego CCIO już w 2005 r. W rezultacie zaliczki gotówkowe były ograniczone do niezbędnego minimum.

— *Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej*

- (258) Wreszcie, jak wskazano w motywach 240 i nast., pomimo obecności innych portów lotniczych na obszarze ciężenia portu lotniczego Beauvais, niektóre z nich nie obsługiwały ruchu komercyjnego. Ponadto niewielka kwota pomocy operacyjnej przyznanej w niniejszym przypadku nie mogła mieć żadnego negatywnego wpływu na rozwój dwóch pozostałych portów lotniczych w Paryżu (Roissy i Orly), których wielkość i natężenie ruchu były nieporównywalne z portem lotniczym Beauvais. Ponadto infrastruktura portu lotniczego została udostępniona wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym na niedyskryminacyjnych warunkach.

— *Podsumowanie*

- (259) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że warunki zgodności określone w wytycznych z 2014 r. zostały spełnione i że w związku z tym zaliczki gotówkowe przyznane przez dział ogólny CCIO działowi ds. portu lotniczego tego samego podmiotu stanowiły pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) zgodnie z wykładnią zawartą w wytycznych z 2014 r.

8.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

- (260) Jak wskazano w motywie 125, aby środek na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego mógł zostać uznany za pomoc państwa, musi on spełniać łącznie szereg warunków. W szczególności musi przynosić przedsiębiorstwu lotniczemu korzyść gospodarczą. Komisja stwierdziła, że przedmiotowe środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych nie przyniosły im korzyści gospodarczej z powodów przedstawionych w sekcji 8.2.1. W związku z tym niniejsza sekcja ogranicza się do wykazania braku korzyści gospodarczej bez konieczności badania pozostałych kryteriów istnienia pomocy państwa.

8.2.1. Brak korzyści gospodarczej

- (261) W celu ustalenia, czy umowy zawarte przez CCIO i SAGEB z przedsiębiorstwami lotniczymi przynoszą korzyść tym ostatnim, Komisja musi zbadać, czy w podobnych okolicznościach prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi, działając w normalnych warunkach gospodarki rynkowej, zawarłby umowy handlowe podobne lub identyczne z umowami zawartymi przez operatora portu lotniczego Beauvais (CCIO, a następnie SAGEB). Finansowania publicznego przyznanego w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie uznaje się za pomoc państwa.
- (262) W związku z tym, jeśli chodzi o finansowanie publiczne portów lotniczych, kryterium testu prywatnego inwestora, którego możliwość zastosowania w niniejszym przypadku nie budzi żadnych wątpliwości, ponieważ są to umowy handlowe, które port lotniczy jest często zobowiązany zawrzeć w ramach swojej działalności handlowej, musi opierać się na perspektywach rentowności *ex ante* zadowalających dla podmiotu udzielającego finansowanie. Wszelkie prognozy dotyczące ruchu wykorzystane w tym celu powinny być realistyczne oraz powinny być przedmiotem stosownej analizy wrażliwości. Brak biznesplanu może świadczyć o niespełnieniu testu prywatnego inwestora⁽¹³²⁾. W przypadku braku biznesplanu państwa członkowskie mogą przedstawić analizę lub dokumenty wewnętrzne organów publicznych lub danego portu lotniczego, z których wyraźnie wynika, że w ramach analizy przeprowadzonej przed przyznaniem finansowania publicznego wykazano zgodność z testem prywatnego inwestora.

⁽¹³²⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 5 czerwca 2012 r. w sprawie C-124/10 P Komisja przeciwko Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, pkt 84, 85 i 105.

8.2.1.1. Odtworzenie biznesplanów – CCIO i SAGEB

- (263) Komisja uważa, że transakcje, o których mowa w poprzednim motywie, są zgodne z warunkami rynkowymi na podstawie odtworzenia biznesplanów, które prywatny inwestor sporządziłby w celu podjęcia decyzji o podpisaniu (lub nie) umów z przedsiębiorstwami lotniczymi ⁽¹³³⁾.
- (264) Jak wskazano w sekcji 5.2, Francja przedstawiła w odniesieniu do umów podpisanych przez CCIO, o którym mowa w **tabeli 9** (z wyjątkiem umów RYAN1 i RYAN2), analizy przeprowadzone a posteriori, ale będące symulacją wiedzy i uzasadnionych założeń, którymi operator portu lotniczego dysponowałby przed podpisaniem umów. W przypadku umów podpisanych przez SAGEB Francja przedstawiła biznesplany sporządzone przed podpisaniem umów i odtworzyła te same biznesplany w celu obliczenia ich wkładu przyrostowego w zyski operatora portu lotniczego.
- (265) Komisja zauważa, że Francja nie uzasadniła w wystarczającym stopniu szeregu założeń przyjętych zarówno w analizach *ex ante*, jak i *ex post*. W szczególności założenia dotyczące kosztów przyrostowych operatora portu lotniczego nie są poparte szczegółową analizą. Inne założenia, takie jak współczynnik obciążenia statku powietrznego lub przychody z działalności lotniczej lub pozalotniczej, nie są dobrze uzasadnione w niektórych analizach.
- (266) W zakresie, w jakim założenia te stanowią podstawowe parametry prognoz finansowych, Komisja zdecydowała się określić założenia, które zostałyby przyjęte przez operatora portu lotniczego działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej. Komisja postanowiła również odtworzyć biznesplany w sposób, w jaki zostałyby opracowane na podstawie tych założeń przez operatora portu lotniczego działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej, zanim zdecydowałby się (lub nie) na podpisanie umów z przedsiębiorstwami lotniczymi. Jeżeli z odtworzonego biznesplanu wynika, że podpisanie umowy umożliwia osiągnięcie zysku przyrostowego dla operatora portu lotniczego, wówczas, podpisując umowę, zachowuje się on jak inwestor prywatny w gospodarce rynkowej.

8.2.1.2. Odtworzenie biznesplanów przez Komisję – przyjęte założenia

- (267) Umowy wymienione w tabeli 9 mają bardzo szczególne cechy (zob. tabela 10). W odniesieniu do każdej z umów Komisja odtworzyła biznesplan uwzględniający założenia dotyczące liczby pasażerów, obciążenia statków powietrznych, przychodów i kosztów. Rekonstrukcje te umożliwiają określenie zysku przyrostowego (lub straty przyrostowej), którego organ zarządzający portem lotniczym mógłby się spodziewać, podpisując umowę. Przyjęto następujące założenia:

Liczba pasażerów (ruch)

- (268) Niektóre umowy opierają się na zobowiązaniach dotyczących ruchu pod względem liczby pasażerów (np. umowa RYAN4 opiera się na zobowiązaniu do wykonywania co najmniej 10 cotygodniowych rotacji oprócz już obsługiwanych rotacji). Inne umowy odnoszą się do ruchu przewidywanego przez przedsiębiorstwo lotnicze, ale nie stanowi to stanowczego zobowiązania. Ponadto niektóre umowy nie odnoszą się do żadnych założeń związanych z ruchem.
- (269) W przypadku gdy umowy zawierają zobowiązanie dotyczące ruchu, wówczas to wielkość ruchu została uwzględniona przez Komisję. W przypadku gdy podana jest wielkość ruchu, bez zobowiązania ze strony przedsiębiorstwa lotniczego, Komisja uwzględniła podaną wielkość i przeprowadziła analizy wrażliwości w celu sprawdzenia, czy większa lub mniejsza wielkość doprowadziłaby do tego samego wniosku, tj. czy dana umowa generuje zysk lub stratę dla zarządzającego portem lotniczym. W przypadku braku wskazania wielkości ruchu Komisja przeprowadziła kilka analiz ruchu w celu zapewnienia, że wnioski dotyczące rentowności umowy nie zmieniają się w zależności od liczby uwzględnionych lotów. Analiza ta jest istotna w szczególności w przypadku, gdy przychody operatora portu lotniczego różnią się w zależności od liczby lotów. Na przykład w przypadku umowy WIZZ1 przychody z opłat za lądowanie zmniejszają się o 20 % za rotację dla powyżej czterech rotacji dziennie. W związku z tym konieczne jest zapewnienie, aby umowa pozostała rentowna w przypadku gdy liczba dziennych rotacji przekracza cztery.

⁽¹³³⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 101–105 i przytoczone tam orzecznictwo.

Pojemność statku powietrznego i współczynnik obciążenia

- (270) Rodzaj statku powietrznego używanego przez przedsiębiorstwo lotnicze (a tym samym jego pojemność) jest czasami wymieniany w umowie. W takim przypadku uwzględnia się pojemność tego rodzaju samolotu. W przypadku gdy rodzaj używanych statków powietrznych nie jest wymieniony w umowie, Komisja oparła się na informacjach przekazanych przez Francję. Pojemność statków powietrznych waha się od 132 do 198 miejsc.
- (271) Współczynnikiem obciążenia stosowanym przez Komisję jest współczynnik obserwowany w latach poprzedzających podpisanie umowy. W przypadku Ryanair i Wizz Air zastosowano współczynniki obciążenia właściwe dla lotów obsługiwanych przez te przedsiębiorstwa lotnicze w latach poprzedzających podpisanie umowy. W przypadku pozostałych przedsiębiorstw lotniczych, dla których operator portu lotniczego nie posiada danych historycznych, wykorzystano średnie dane historyczne dotyczące portu lotniczego (wszystkich przedsiębiorstw lotniczych). Współczynniki obciążenia wahają się od 70 % do 80 %.

Przychody z działalności lotniczej

- (272) Przychody z działalności lotniczej opierają się na warunkach umów. Obejmują one przychody z opłat za lądowanie i opłat za każdego pasażera odlatującego. W wielu umowach opłaty za lądowanie mają charakter malejący (ich stawki maleją w zależności od liczby rotacji tygodniowo lub dziennie), a wiele umów nie obejmuje opłat pasażerskich. Komisja uznała, że w przypadku umów obejmujących kilka lat opłaty za lądowanie i opłaty pasażerskie pozostają stałe w okresie obowiązywania umowy, ponieważ umowy nie przewidywały klauzuli dotyczącej podwyżki cen.

Przychody z działalności pozalotniczej

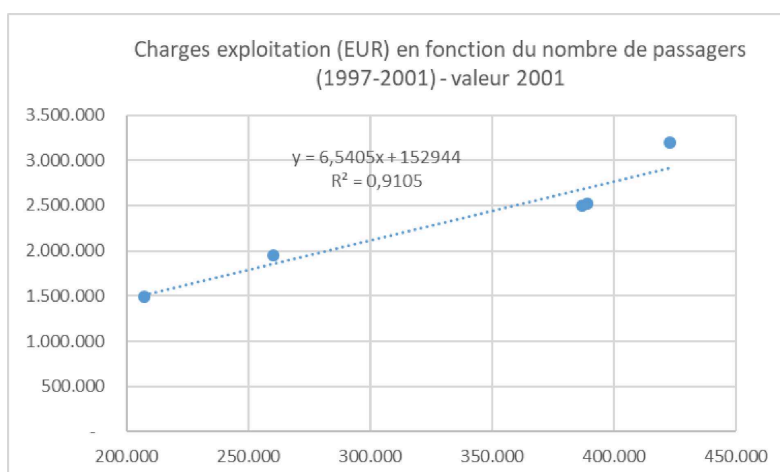
- (273) Przychody z działalności pozalotniczej stanowią większość przychodów portu lotniczego Beauvais, a wśród przychodów z działalności pozalotniczej przychody z połączenia autobusowego między Paryżem a portem lotniczym stanowią główną pozycję przychodów. W 2009 r. przychody z obsługi połączenia autobusowego stanowiły 49 % przychodów portu lotniczego, a pozostałe przychody pozalotnicze stanowiły 16 % przychodów (przychody z działalności lotniczej stanowiły 12 % przychodów, a opłata bezpieczeństwa – 23 %).
- (274) Komisja oparła szacunkowe przychody z obsługi połączenia autobusowego na: (i) cennikach obowiązujących w momencie podpisywania umów⁽¹³⁴⁾ oraz (ii) odsetku pasażerów korzystających z autobusu w roku poprzedzającym podpisanie umowy (odsetek ten wynosi [55–60] % w latach 1997–2005 i ustabilizował się na poziomie około 50 % w latach 2006–2011). Komisja uznała, że w przypadku umów obejmujących kilka lat opłaty autobusowe wzrosły o 2 % rocznie ze względu na inflację. W odniesieniu do odtworzenia biznesplanu RYAN3, w okresie 10 lat, Komisja przyjęła również roczny spadek o jeden punkt procentowy odsetka pasażerów korzystających z autobusu (z 57 % do 48 % w ciągu 10 lat), aby uwzględnić wzrost działalności parkingowej portu lotniczego oraz spodziewany wzrost liczby pasażerów lokalnych i przybywających z północy regionu.
- (275) Oszacowanie innych przychodów z działalności pozalotniczej (parking, sklepy itp.) opiera się na analizie rachunków zysków i strat operatora portu lotniczego. Wynoszą one około 1,50 EUR na pasażera w latach 2000–2001 i 2,20 EUR na pasażera w latach 2008–2009. Komisja uznała, że w przypadku umów obejmujących kilka lat pozostałe przychody z działalności pozalotniczej wzrosły o 2 % rocznie ze względu na inflację.
- (276) Przychody z działalności pozalotniczej, o których mowa w motywach 274 i 275, uwzględnia się we wszystkich rekonstrukcjach biznesplanów. Doraźnie uwzględniono również inne rodzaje przychodów z działalności pozalotniczej w celu odzwierciedlenia niektórych konkretnych umów. Ich wpływ pozostaje jednak znikomy:
- w odniesieniu do umów RYAN1, RYAN2 i RYAN3 Komisja wzięła pod uwagę umowę z przedsiębiorstwem Ryanair, zgodnie z którą operator portu lotniczego otrzymuje prowizję w wysokości 5 % wartości biletów lotniczych Ryanair sprzedawanych bezpośrednio. Francja oszacowała ten dochód na 0,15 EUR na pasażera na podstawie dochodu w wysokości 100 000 EUR w 2002 r.;
 - w przypadku umów, które przewidują opcjonalne usługi związane z sprzątnięciem statków powietrznych i inne usługi, Komisja uznała, że przedsiębiorstwa lotnicze skorzystają z tych usług w 5 % przypadków.

⁽¹³⁴⁾ Ceny wzrosły z 5,78 EUR za przejazd w 1997 r. do 14,22 EUR w 2011 r.

Przyrostowe koszty operacyjne portu lotniczego

- (277) Przyrostowe koszty operacyjne portu lotniczego stanowią główną pozycję kosztową biznesplanów. Obejmują one wszystkie koszty operacyjne portu lotniczego (personel, zakup sprzętu itp.), ale nie obejmują inwestycji dokonanych w porcie lotniczym ani kosztów związanych z prerogatywami władzy publicznej przejętych przez państwo.
- (278) Jeśli chodzi o przyrostowe koszty inwestycji, należy zauważyć, że według Francji żadne inwestycje w porcie lotniczym Beauvais nie musiały być realizowane ze względu na konkretną umowę będącą przedmiotem niniejszego dochodzenia. Stąd, ponieważ żadna informacja nie wskazuje na to, że podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej spodziewałby się obowiązku dokonania pewnych inwestycji w wyniku zawarcia jednej lub większej liczby umów objętych formalnym postępowaniem wyjaśniającym, w niniejszej analizie nie uwzględniono żadnego przyrostowego kosztu inwestycyjnego.
- (279) Przyrostowe koszty operacyjne obejmują koszty operacyjne zarówno operacji lotniczych, jak i pozalotniczych (autobusy i inne operacje pozalotnicze).
- (280) Przyrostowe koszty operacyjne nie obejmują kosztów związanych z obowiązkami organu publicznego (bezpieczeństwo i ochrona), które pokrywa państwo (i nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE).
- (281) W celu odtworzenia kosztów operacyjnych Komisja przejęła informacje zawarte w rachunku zysków i strat CCIO i SAGEB. Roczne koszty operacyjne składają się z całkowitych kosztów operacyjnych, od których (i) odejmuje się koszty operacyjne związane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej (bezpieczeństwo i ochrona – koszty te są finansowane z opłaty bezpieczeństwa) oraz (ii) amortyzację inwestycji (obejmującą opłaty amortyzacyjne oraz rezerwy związane z odnowieniem i głównymi naprawami).
- (282) Analiza zmian kosztów operacyjnych w zależności od liczby pasażerów umożliwia obliczenie przyrostowego kosztu operacyjnego na pasażera, a mianowicie dodatkowych kosztów operacyjnych wynikających z przylotu dodatkowego pasażera. Wykres 1 i **wykres 2** ilustrują, że zmiany liczby pasażerów i kosztów operacyjnych są ze sobą ściśle powiązane.
- (283) Komisja wyodrębniła dwa okresy, w których wzrost kosztów operacyjnych ma różne cechy. Z jednej strony, w latach 1997–2001 przyrostowe koszty operacyjne wyniosły 6,54 EUR na pasażera w wartościach z 2001 r. W przypadku umów podpisanych przed 31 grudnia 2001 r. Komisja oparła na tej kwocie przyrostowe koszty operacyjne. Wartość używana do odtworzenia biznesplanu skorygowano o inflację. W związku z tym w odniesieniu do biznesplanu RYAN1 podpisanego w 1999 r. Komisja przyjęła przyrostowy koszt operacyjny w wysokości 6,35 EUR, co odpowiada 6,54 EUR skorygowanemu o inflację w latach 1999–2001. Wynik analizy przeprowadzonej przez Komisję został przedstawiony na wykresie 1.

Wykres 1

Koszty operacyjne według liczby pasażerów (1997–2001)

Źródło: Dane portu lotniczego Beauvais. Analiza Komisji.

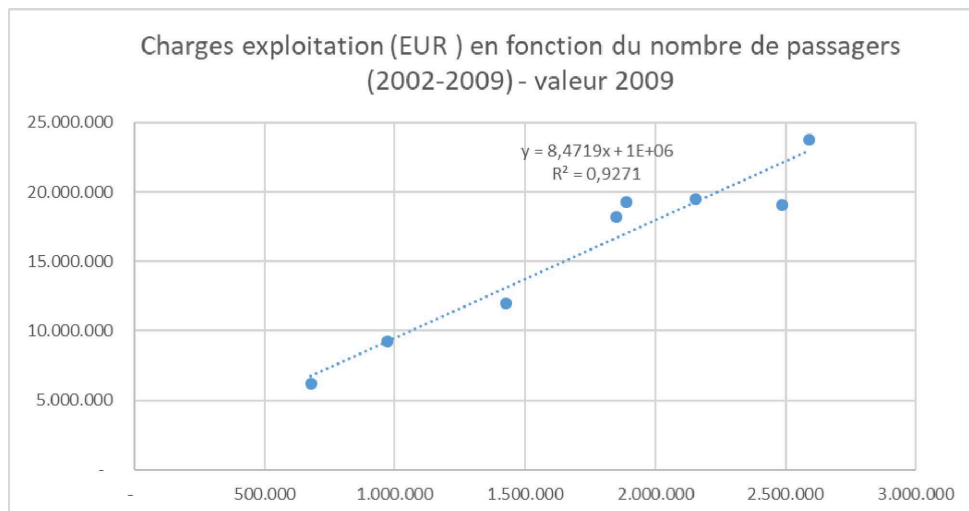
(284) Wykres 1 opracowano przy użyciu następującej metodyki:

- 1) Każdy punkt na wykresie odpowiada jednemu rokowi między 1997 r. a 2001 r.;
- 2) Każdy punkt ma jako oś x liczbę pasażerów przewiezionych w danym roku, a jako oś y całkowite koszty operacyjne portu lotniczego w danym roku;
- 3) Linie równania $y = 6.5405x + 152944$ ekstrapoluje się ze zbioru punktów. Korelacja pomiędzy linią ekstrapolowaną a punktami jest bardzo wysoka i wynosi $R^2 = 0,9105$, co oznacza, że linia ekstrapolowana stanowi doskonałe przybliżenie na potrzeby modelowania ułożenia punktów i pozwala na wyznaczenie liniowej zależności pomiędzy kosztami obsługi portu lotniczego a liczbą przewiezionych pasażerów. Równanie z linii ekstrapolowanej umożliwia zatem określenie kwoty kosztów operacyjnych (y) na podstawie liczby przewożonych pasażerów (x);
- 4) W przypadku przewozu jednego dodatkowego pasażera dodatkowe koszty operacyjne wynoszą 6,5405 EUR.

(285) Z drugiej strony w latach 2002–2009 przyrostowy koszt operacyjny wynosił 8,47 EUR na pasażera w wartościach z 2009 r. W przypadku umów podpisanych w latach 2002–2010 Komisja oparła przyrostowe koszty operacyjne na tej wartości, przyjmując założenie, że w 2010 r. rozważny operator będzie polegał na znanych kosztach operacyjnych do 2009 r. Wartość używana do odtworzenia biznesplanu skorygowano o inflację. W związku z tym w odniesieniu do biznesplanu FLYM1 podpisanego w 2006 r. Komisja zaakceptowała przyrostowy koszt operacyjny w wysokości 8,05 EUR odpowiadający skorygowanej o inflację wartości 8,47 EUR w latach 2006–2009. Wynik analizy przeprowadzonej przez Komisję został przedstawiony na wykresie 2.

Wykres 2

Koszty operacyjne według liczby pasażerów (2002–2009)



Źródło: Dane portu lotniczego Beauvais. Analiza Komisji.

(286) Wykres 2 opracowano przy użyciu następującej metodyki:

- 1) Każdy punkt na wykresie odpowiada jednemu rokowi między 2002 r. a 2009 r.;
- 2) Każdy punkt ma jako oś x liczbę pasażerów przewiezionych w danym roku, a jako oś y całkowite koszty operacyjne portu lotniczego w danym roku;

- 3) Linie równania $y = 8,4719x + 1^{E+06}$ ekstrapoluje się ze zbioru punktów. Korelacja pomiędzy linią ekstrapolowaną a punktami jest bardzo wysoka i wynosi $R^2 = 0,9271$, co oznacza, że linia ekstrapolowana stanowi doskonałe przybliżenie na potrzeby modelowania ułożenia punktów i pozwala na wyznaczenie liniowej zależności pomiędzy kosztami obsługi portu lotniczego a liczbą przewiezionych pasażerów. Równanie z linii ekstrapolowanej umożliwia zatem określenie kwoty kosztów operacyjnych (y) na podstawie liczby przewożonych pasażerów (x);
- 4) W przypadku przewozu jednego dodatkowego pasażera dodatkowe koszty operacyjne wynoszą 8,4719 EUR.

(287) Komisja uznała, że w przypadku umów obejmujących kilka lat przyrostowe koszty operacyjne określa się dla pierwszego roku obowiązywania umowy zgodnie z metodyką opisaną w motywach 285 i 286, a następnie że koszty wzrastają o 2 % rocznie ze względu na inflację.

Koszty marketingu – systemy zachęt

(288) Umowy RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1 i CENT1 zawierają klauzule, zgodnie z którymi operator portu lotniczego zobowiązuje się do wnoszenia wkładów finansowych na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego na podstawie ruchu zapewnionego przez to przedsiębiorstwo. Finansowanie to stanowi koszty dla operatora portu lotniczego i jest uwzględniane w biznesplanach odtworzonych przez Komisję. Inne umowy nie zawierają takich klauzul.

8.2.1.3. Odtworzenie biznesplanów przez Komisję – wyniki

(289) W odniesieniu do wszystkich umów podpisanych przez CCIO i SAGEB, które są przedmiotem niniejszej decyzji, biznesplany odtworzone przez Komisję generują zyski przyrostowe dla operatora portu lotniczego, co potwierdza wnioski Francji, zgodnie z którymi umowy zawarte przez CCIO i SAGEB zostały podpisane przez operatora portu lotniczego działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej.

(290) W związku z tym umowy podpisane przez CCIO i SAGEB z przedsiębiorstwami lotniczymi nie przyniosły korzyści przedsiębiorstwom lotniczym w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a zatem nie stanowią pomocy państwa.

8.2.1.4. Umowa akcjonariuszy SAGEB – wpływ prywatnego akcjonariusza

(291) Oprócz analizy przedstawionej w sekcji 8.2.1.3 Komisja uważa również, że decyzje o podpisaniu umów o świadczenie usług portu lotniczego między SAGEB a przedsiębiorstwami lotniczymi są zgodne z warunkami rynkowymi, ponieważ zostały one wspólnie zatwierdzone przez dwóch akcjonariuszy SAGEB (CCIO jako podmiot publiczny oraz spółkę Véolia Transport jako podmiot prywatny), którzy są w podobny sposób wyeksponowani na zyski i ryzyko wynikające z tych transakcji. SAGEB podpisała umowy RYAN4, RYAN5 i WIZZ3 (zob. motyw 51).

(292) Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE stanowi, że zgodność transakcji z warunkami rynkowymi można ustalić bezpośrednio, gdy transakcja jest przeprowadzana na zasadzie *pari passu* przez podmioty publiczne i podmioty prywatne ⁽¹³⁵⁾.

(293) W niniejszym przypadku Komisja powinna przeanalizować zachowanie SAGEB, która obsługuje port lotniczy, a nie wspólne zachowanie SAGEB i innych podmiotów publicznych lub prywatnych. W związku z tym Komisja przeanalizowała proces decyzyjny w ramach SAGEB dotyczący podpisania umów z przedsiębiorstwami lotniczymi oraz odnośnych ról akcjonariuszy SAGEB (CCIO 51 % i Véolia Transport 49 %).

⁽¹³⁵⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 84.

- (294) Rola i uprawnienia CCIO i Véolia Transport w SAGEB są regulowane statutem SAGEB oraz umową wspólników podpisaną przez CCIO i Véolia Transport.
- (295) Komitet wspólników SAGEB składa się z dziesięciu przedstawicieli akcjonariuszy. Każdy akcjonariusz wyznacza liczbę przedstawicieli proporcjonalnie do swojego udziału (w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej) ⁽¹³⁶⁾. W ten sposób pięciu przedstawicieli jest mianowanych przez CCIO, a pięciu przez Véolia Transport.
- (296) Przewodniczący (pełniący funkcję dyrektora portu lotniczego) i wiceprzewodniczący (który zastępuje przewodniczącego w przypadku jego nieobecności) jest powoływany kwalifikowaną większością głosów komitetu wspólników (75 % głosów akcjonariuszy), na wniosek akcjonariusza większościowego z przypadku przewodniczącego oraz na wniosek Véolia Transport w przypadku wiceprzewodniczącego ⁽¹³⁷⁾. Zarówno CCIO, jak i Véolia Transport mają mniejszość blokującą w odniesieniu do tych dwóch nominacji, które w związku z tym wymagają konsensusu między obydwojema akcjonariuszami. Przewodniczący i wiceprzewodniczący są członkami komitetu wspólników. Mianowanie dyrektora operacyjnego (zaproponowanego przez Véolia Transport), dyrektora ds. służb technicznych oraz dyrektora ds. rachunkowości i finansów jest zatwierdzane przez komitet wspólników większością kwalifikowaną ⁽¹³⁸⁾. W odniesieniu do wszystkich kluczowych funkcji związanych z funkcjonowaniem portu lotniczego CCIO i Véolia Transport mają zatem mniejszość blokującą, a decyzje muszą być podejmowane w drodze konsensusu między obydwojema akcjonariuszami.
- (297) Decyzje w sprawie podpisania umów z przedsiębiorstwami lotniczymi podlegają zatwierdzeniu przez komitet wspólników kwalifikowaną większością głosów ⁽¹³⁹⁾. Dotyczy to w szczególności następujących decyzji:
- przyjęcia i zatwierdzenia budżetu rocznego;
 - zatwierdzania aktualizacji biznesplanu;
 - wszelkich działań, umów lub porozumień trwających dłużej niż jeden rok lub wymagających zaciągnięcia przez SAGEB zobowiązania w wysokości przekraczającej 100 000 EUR i nieprzewidzianych w budżecie rocznym;
 - każdej decyzji, która może mieć wpływ na obrót SAGEB w kwocie przekraczającej 100 000 EUR (co ma miejsce w przypadku umów RYAN4, RYAN5 i WIZZ3);
 - wszelkich działań, zobowiązań lub decyzji, które mogą dotyczyć więcej niż 4 % całkowitej liczby operacji lotniczych w porcie lotniczym (jak w przypadku umów RYAN5 i WIZZ3, które dotyczą odpowiednio 5,3 % i 113 % ruchu).
- (298) Decyzje o podpisaniu umów z przedsiębiorstwami lotniczymi są podejmowane na tych samych warunkach przez obu akcjonariuszy znajdujących się w porównywalnej sytuacji. Komisja doszła do tego wniosku, zauważając w szczególności, że:
- decyzje w sprawie podpisania umów z przedsiębiorstwami lotniczymi, w szczególności umów RYAN4, RYAN5 i WIZZ3, są podejmowane wspólnie przez obu akcjonariuszy i wymagają zatwierdzenia przez każdego z akcjonariuszy;
 - obaj akcjonariusze są wyeksponowani na ryzyko i zyski związane z prowadzeniem portu lotniczego na tych samych warunkach i w proporcji ich udziału w SAGEB, tj. 51 % w przypadku CCIO i 49 % w przypadku Véolia Transport;
 - akcjonariat Véolia Transport ma zatem rzeczywiste znaczenie ekonomiczne ⁽¹⁴⁰⁾, a w świetle zgody akcjonariuszy jego decyzje są równie ważne jak decyzje CCIO;

⁽¹³⁶⁾ Art. 3 ust. 3 lit. a) umowy akcjonariuszy SAGEB.

⁽¹³⁷⁾ Art. 3.1 umowy akcjonariuszy SAGEB.

⁽¹³⁸⁾ Art. 3.2 umowy akcjonariuszy SAGEB.

⁽¹³⁹⁾ Art. 3 ust. 3 lit. f) umowy akcjonariuszy SAGEB.

⁽¹⁴⁰⁾ Umowa WIZZ3 dotyczy całego ruchu Wizzair, natomiast umowa RYAN5 dotyczy rozwoju dodatkowych tras. Umowa RYAN4 dotyczy rozwoju dodatkowych tras i wpływa na 2,5 % ruchu w porcie lotniczym.

- d) pozycje CCIO i Véolia Transport są porównywalne w odniesieniu do transakcji. Chociaż CCIO była operatorem portu lotniczego Beauvais przed SAGEB, ekspozycja CCIO na wyniki portu lotniczego ogranicza się do roli, jaką CCIO odgrywa w SAGEB i w żaden sposób nie wynika z jej roli operatora, poprzednika SAGEB. Umowa o przekazaniu zawarta między SMABT a SAGEB nie zawiera zatem żadnych zobowiązań związanych z zarządzaniem portem lotniczym przez SMABT i SAGEB przed 1 czerwca 2008 r. (dzień, w którym SAGEB rozpoczęła obsługę portu lotniczego).
- (299) Komisja stwierdza, że (i) podpisywanie umów z przedsiębiorstwami lotniczymi odbywa się na zasadzie *pari passu* przez CCIO i Véolia Transport; (ii) ze względu na istnienie umowy akcjonariuszy z CCIO, Véolia Transport jest w stanie zapewnić, aby podpisanie umów przez SAGEB z przedsiębiorstwami lotniczymi było zgodne z interesami SAGEB; oraz (iii) transakcje te zostały przeprowadzone przez prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, a zatem były zgodne z warunkami rynkowymi.
- (300) Na poparcie tego wniosku Komisja zauważa również, że SAGEB przeprowadziła analizy ekonomiczne przed podpisaniem umów RYAN4, RYAN5 i WIZZ3, aby zapewnić rentowność tych umów, oraz że analizy te zostały zatwierdzone przez komitet wspólników. Na poparcie swojego wniosku Komisja zauważa również, że SAGEB osiągnęła zysk z obsługi portu lotniczego w latach 2008–2011, co świadczy o należyтым zarządzaniu SAGEB.
- (301) Podsumowując, analiza statutu SAGEB i umowy akcjonariuszy SAGEB potwierdza wniosek przedstawiony w motywie 290, zgodnie z którym umowy zawarte przez SAGEB z przedsiębiorstwami lotniczymi nie przynoszą korzyści tym przedsiębiorstwom lotniczym w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a zatem nie stanowią pomocy państwa.

8.2.2. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (302) Komisja stwierdza, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte przez CCIO i SAGEB wymienione w tabeli 9 nie przyniosły przedsiębiorstwom lotniczym korzyści gospodarczej, ponieważ zostały zawarte zgodnie z testem prywatnego inwestora.
- (303) W związku z tym umowy o świadczenie usług portu lotniczego nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

- Dotacje inwestycyjne przyznane przez departament Oise, wspólnotę gmin Beauvaisis i region Pikardii na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej departamentu Oise w 2001 r. w wysokości 1 110 669 EUR i w 2006 r. w wysokości 567 782 mln EUR na pokrycie kosztów związanych z zadaniami państwowymi portu lotniczego Beauvais, a także dotacje inwestycyjne przyznane spółce zajmującej się zarządzaniem i eksploatacją portu lotniczego Beauvais (fr. *Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais*) w 2008 r. w wysokości 14,5 mln EUR przez konsorcjum mieszane portu lotniczego Beauvais-Tillé, nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- Dotacje inwestycyjne przyznane przez departament Oise, wspólnotę gmin Beauvaisis i region Pikardii na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej departamentu Oise w 2001 r. w wysokości 3,20 mln EUR oraz w 2006 r. w wysokości 6,23 mln EUR stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Wspomniana pomoc państwa została przyznana przez Francję w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- Dotacje na obsługę portu lotniczego przyznane Izbie Handlowo-Przemysłowej departamentu Oise, jak również zaliczki gotówkowe przyznane przez dział ogólny Izby Handlowo-Przemysłowej na rzecz jej działu ds. portu lotniczego przed 12 grudnia 2000 r., nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

4. Zaliczki gotówkowe przyznane przez dział ogólny Izby Handlowo-Przemysłowej departamentu Oise na rzecz jej działu ds. portu lotniczego w latach 2001–2004 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Wspomniana pomoc państwa została przyznana przez Francję w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
5. Częściowe pokrycie przez konsorcjum mieszane portu lotniczego Beauvais-Tillé wydatków związanych z realizacją planu rozwoju turystyki nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
6. Środki pomocy państwa, o których mowa w ust. 2–4, są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Artykuł 2

1. Umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte przez Izbę Handlowo-Przemysłową departamentu Oise z przedsiębiorstwem Ryanair odpowiednio 8 września 1998 r., 16 marca 2001 r. i 12 lutego 2002 r. oraz umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte przez spółkę zajmującą się zarządzaniem i eksploatacją portu lotniczego Beauvais z przedsiębiorstwem Ryanair 4 lutego 2010 r. i 27 lipca 2010 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte przez Izbę Handlowo-Przemysłową departamentu Oise z przedsiębiorstwem Wizz Air odpowiednio 11 czerwca 2004 r. i 1 lipca 2005 r. oraz umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta przez spółkę zajmującą się zarządzaniem i eksploatacją portu lotniczego Beauvais z przedsiębiorstwem Wizz Air 1 czerwca 2009 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
3. Umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte przez Izbę Handlowo-Przemysłową departamentu Oise z przedsiębiorstwami Goodjet 14 grudnia 2001 r., Ciaofly 24 kwietnia 2002 r., Berlin Jet 30 stycznia 2003 r., Volare 13 lutego 2003 r., Sterling 15 lipca 2004 r., Norwegian Air Shuttle 7 kwietnia 2005 r., Air Horizon 12 lipca 2004 r., Air Polonia 20 października 2004 r., Blue Air 11 października 2005 r. i 28 sierpnia 2007 r., FlyMe 30 marca 2006 r. oraz Centralwings 18 lutego 2007 r., nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lipca 2022 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji
