

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2023/1683

z dnia 26 lipca 2022 r.

w sprawie środka pomocy SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) wdrożonego przez Francję na rzecz operatora portu lotniczego La Rochelle i niektórych linii lotniczych korzystających z tego portu lotniczego

(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 5145)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismami z 28 lipca 2008 r., 20, 22 i 23 września 2008 r., 1 i 21 października 2008 r. oraz 20 listopada 2008 r. Komisja otrzymała szereg skarg od obywateli dotyczących korzyści, jakie linia lotnicza Ryanair miała otrzymywać w porcie lotniczym La Rochelle-Île de Ré („port lotniczy”), oraz wkładów finansowych, jakie miał otrzymywać port lotniczy. Skargi te odnosiły się do sprawozdania dotyczącego ostatecznych ustaleń Regionalnej Izby Obrachunkowej dla regionu Poitou-Charentes („CRC”) z 13 maja 2008 r. („sprawozdanie CRC”) w sprawie zarządzania przez izbę handlowo-przemysłową w La Rochelle („CCI”).
- (2) Pismem z 17 marca 2009 r. Komisja przesłała władzom francuskim wersję skarg nieopatrzoną klauzulą poufności i wezwała je do przedstawienia uwag na temat środków, których dotyczyły skargi. Komisja przesłała to pismo ponownie 25 maja 2011 r. Pismem z 20 czerwca 2011 r. władze francuskie zwróciły się o wydłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi do 26 lipca 2011 r., które zostało udzielone pismem Komisji z 21 czerwca 2011 r. Władze francuskie ponownie zwróciły się o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi do 26 sierpnia 2011 r., na które Komisja także wyraziła zgodę pismem z 28 lipca 2011 r. Władze francuskie dostarczyły odpowiedź pismem z 30 sierpnia 2011 r.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). W obu przypadkach treść postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy rozumieć, w stosownych przypadkach, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W TFUE wprowadzono także pewne zmiany terminologii, na przykład termin „Wspólnota” zastąpiono terminem „Unia”, „wspólny rynek” terminem „rynek wewnętrzny”, a „Sąd Pierwszej Instancji” terminem „Sąd”. W niniejszej decyzji stosowana jest terminologia TFUE.

⁽²⁾ Dz.U. C 130 z 4.5.2012, s. 10 oraz Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

- (3) Pismem z 11 kwietnia 2011 r. Komisja zwróciła się o dostarczenie dodatkowych informacji do przedsiębiorstwa Ryanair, które udzieliło odpowiedzi w piśmie z 22 lipca 2011 r. Pismem z 14 października 2011 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim. Ponieważ nie otrzymała odpowiedzi, 16 listopada 2011 r. wystosowała monit do władz francuskich. Pismem z 21 listopada 2011 r. władze francuskie poinformowały Komisję, że nie mają uwag do przekazanych im uwag przedsiębiorstwa Ryanair.
- (4) Pismem z 8 lutego 2012 r. Komisja poinformowała Francję o swojej decyzji („decyzja o wszczęciu postępowania”) w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) dotyczącego ewentualnej pomocy przyznanej przez CCI na rzecz linii lotniczych Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet i Buzz.
- (5) Pismem z 22 lutego 2012 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Pismem z 12 marca 2012 r. Francja wystąpiła o dalsze przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi na wezwania do udzielenia dodatkowych informacji sformułowane w decyzji o wszczęciu postępowania oraz w piśmie z 22 lutego 2012 r. 13 kwietnia 2012 r. Francja przekazała swoje uwagi, jak również informacje i dokumenty, których Komisja zażądała w decyzji o wszczęciu postępowania. Ponieważ brakowało pewnych informacji, Komisja wysłała do Francji ponaglenie pismem z 19 kwietnia 2012 r. Władze francuskie ostatecznie przesłały odpowiedzi pismem z 27 kwietnia 2012 r.
- (6) 16 kwietnia 2012 r. przedsiębiorstwo Ryanair przesłało Komisji swoje uwagi dotyczące innych spraw, w których uczestniczy, i zwróciło się do Komisji o uwzględnienie jego uwag w odniesieniu do wszystkich spraw dotyczących pomocy państwa z udziałem przedsiębiorstwa Ryanair.
- (7) Decyzja Komisji została opublikowana 4 maja 2012 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. ⁽³⁾ Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawiania uwag na temat przedmiotowych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji.
- (8) Pismem z 16 lipca 2012 r. Komisja ponownie wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z 16 sierpnia 2012 r. (oraz sprostowaniem do niego z 5 września 2012 r.).
- (9) Komisja otrzymała uwagi od zainteresowanych stron. CCI przedstawiła swoje uwagi 24 lipca 2012 r. W dniu 1 czerwca 2012 r. spółka zależna Ryanair, Airport Marketing Services („AMS”), przedstawiła swoje uwagi. 1 czerwca 2012 r., 3 czerwca 2013 r., 3 lutego 2014 r. i 10 kwietnia 2015 r. przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło ponadto szereg uwag i sprawozdań z analiz ekonomicznych przygotowanych przez firmę doradztwa ekonomicznego (Oxera).
- (10) Komisja otrzymała również uwagi od szeregu innych zainteresowanych stron, w tym podmiotów publicznych ⁽⁴⁾, przedsiębiorstw ⁽⁵⁾, stowarzyszeń ⁽⁶⁾ i osób fizycznych.
- (11) 11 kwietnia 2013 r., 23 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. przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło szereg ogólnych uwag w wielu sprawach odnoszących się do pomocy państwa wszczętych przez Komisję i dotyczących przedsiębiorstwa Ryanair. 15 i 29 września 2014 r. przedsiębiorstwo Ryanair przedłożyło również sporządzone przez firmę Oxera sprawozdania z analizy ekonomicznej odnoszące się do kilku spraw związanych z pomocą państwa dotyczących przedsiębiorstwa Ryanair.

⁽³⁾ Dz.U. C 130 z 4.5.2012, s. 10.

⁽⁴⁾ Conseillers du Commerce Extérieur [Doradcy ds. handlu zagranicznego] (30.5.2012), departament Charente-Maritime (8.6.2012), Conseillers du Commerce Extérieur de La Rochelle [Urząd ds. turystyki w La Rochelle] (4.6.2012), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI Angoulême CCI (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme [Rada turystyki Charente-Maritime] (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle] (4.6.2012), Urząd miasta Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme [Rada turystyki Wandej] (30.5.2012) oraz region Poitou-Charentes (10.7.2012).

⁽⁵⁾ Doc Services (18.5.2012), Fontaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux [stowarzyszenie społeczności lokalnej] (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Stowarzyszenie hotelarzy La Rochelle-Ile de Ré] (31.5.2012), Envol Vert [stowarzyszenie na rzecz ochrony środowiska] (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme [Rada turystyki Ile de Ré] (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Stowarzyszenie żeglarzy zawodowych w La Rochelle] (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTS) [Stowarzyszenie urzędów turystyki Charente-Maritime] (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

- (12) Pismami z 15 czerwca 2012 r., 3 maja 2013 r., 9 i 23 stycznia 2014 r., 4 lutego 2014 r., 2 lipca 2014 r., 12 września 2014 r., 19 maja 2015 r., 16 grudnia 2015 r. i 17 maja 2019 r. Komisja przekazała Francji uwagi przedstawione przez zainteresowane strony. Komisja umożliwiła Francji odniesienie się do tych uwag. Francja odpowiedziała na te pisma 13 lipca 2012 r., 25 lipca 2012 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⁽⁷⁾. 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.
- (13) Komisja skierowała do Francji i zainteresowanych osób trzecich, które przekazały już swoje uwagi, pisma informujące o jej zamiarze dokonania oceny zgodności przedmiotowych środków pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie przepisów unijnych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych⁽⁸⁾ („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* opublikowano zaproszenie do przedstawiania uwag na ten temat⁽⁹⁾ skierowane do Francji i zainteresowanych osób trzecich.
- (14) 19 marca 2014 r. Francja przedstawiła swoje uwagi dotyczące wytycznych z 2014 r.
- (15) Komisja otrzymała uwagi od CCI (11 czerwca 2014 r.), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle] (6 czerwca 2014 r.), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Stowarzyszenie urzędów turystyki Charente-Maritime] (13 maja 2014 r.), CCI Angoulême (7 maja 2014 r.), Irium Holding Group SAS (2 maja 2014 r.), Groupe Cafés Merling (30 kwietnia 2014 r.) oraz organizacji pozarządowej Transport & Environnement (13 maja 2014 r.). Pismem z 2 lipca 2014 r. poszczególne uwagi przekazano Francji, która nie ustosunkowała się do nich.
- (16) Pismem z 19 maja 2015 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismami z 4 sierpnia 2015 r., 18 listopada 2015 r., 4 grudnia 2015 r. i 14 marca 2016 r.
- (17) Pismem z 18 listopada 2016 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismami z 20 grudnia 2016 r., 15 lutego 2017 r., 11 lipca 2017 r. i 20 lipca 2017 r.
- (18) Pismem z 29 marca 2017 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z 18 sierpnia 2017 r.
- (19) Pismem z 19 maja 2017 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismami z 18 sierpnia 2017 r. i 15 listopada 2017 r.
- (20) Pismem z 18 sierpnia 2017 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z 16 kwietnia 2018 r.
- (21) Pismem z 5 grudnia 2017 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z 16 lutego 2018 r.
- (22) Pismem z 9 kwietnia 2019 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia dodatkowych informacji. Francja udzieliła odpowiedzi pismem z 21 czerwca 2019 r.

2. PORT LOTNICZY W LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ

- (23) Port lotniczy w La Rochelle-Île de Ré znajduje się w La Rochelle, w departamencie Charente-Maritime we Francji, 5 km na północny zachód od La Rochelle i 2 km od mostu Île de Ré. Obsługuje on krajowy i międzynarodowy ruch komercyjny.

⁽⁷⁾ 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 linii lotniczych (Dz.U. L 260 z 27.9.2016, s. 1).

⁽⁸⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i linii lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

⁽⁹⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

- (24) W 1936 r. państwo francuskie, miasto La Rochelle i CCI podjęły decyzję o budowie portu lotniczego. Decyzja wchodziła w zakres dozwolony ustawą z 20 czerwca 1933 r. zmieniającą ustawę z 9 kwietnia 1898 r. o izbach gospodarczych. Ustawa z 9 kwietnia 1898 r. o izbach handlowych, w pierwotnym brzmieniu, stanowiła, że „izby handlowo-przemysłowe mogą być ogłoszone koncesjonariuszami robót budowlanych lub można im powierzać wykonywanie usług publicznych, w szczególności związanych z portami morskimi i drogami wodnymi”. Ustawa z 20 czerwca 1933 r. rozszerzyła zakres stosowania tego przepisu o porty lotnicze. Port lotniczy otworzono w 1939 r.
- (25) Długość głównej drogi startowej portu lotniczego wynosi 2 255 m, a szerokość 45 m. Francja szacuje teoretyczną roczną przepustowość portu lotniczego na maksymalnie 700 000 pasażerów.
- (26) Port lotniczy obsługuje CCI, która jest również jego właścicielem. Rachunki „działu ds. portu lotniczego” („dział ds. portu lotniczego” lub „CCI-port lotniczy”) są oddzielone od rachunków działu ogólnego CCI („dział ogólny CCI”) ⁽¹⁰⁾.
- (27) Ruch pasażerski odnotowany w porcie lotniczym w La Rochelle w ostatnich latach przedstawiono w tabeli 3 poniżej. Zgodnie z pkt 15 wytycznych wspólnotowych z 2005 r. dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla linii lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽¹¹⁾ („wytyczne z 2005 r.”) port lotniczy w La Rochelle jest portem lotniczym kategorii DD tj. „małym regionalnym portem lotniczym”.
- (28) W okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym z portu lotniczego korzystały głównie tanie linie lotnicze, a mianowicie przedsiębiorstwa Ryanair, Airlinair (której nazwę zmieniono w 2013 r. na Hop), Flybe, easyJet, Jet2 i Buzz. Trasy są obsługiwane całorocznie lub sezonowo, a w przypadku lotów czarterowych – bardziej na zasadzie *ad hoc*. Port lotniczy jest również wykorzystywany do lotów rekreacyjnych, wojskowych i urzędowych.
- (29) Według Francji trasy obsługiwane w okresie objętym formalnym postępowaniem wyjaśniającym były następujące:

Tabela 1

Ruch lotniczy obsługiwany w porcie lotniczym w La Rochelle w latach 2001–2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Komercyjne ruch lotniczy	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
w tym połączenia regularne	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
inne połączenia	214	185	150	214	152	227
Ruch samolotów turystycznych i biznesowych	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
w tym samoloty prywatne należące do aeroklubów	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
samoloty należące do aeroklubów	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Ruch samolotów wojskowych i samolotów służbowych	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Inne (w tym prace lotnicze)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Operacje lotnicze ogółem	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ Dział ogólny CCI jest odpowiedzialny za pozostałą działalność CCI w tym między innymi za reprezentowanie interesów przedsiębiorstw w regionie La Rochelle. Świadczy również usługi dla tych przedsiębiorstw oferując pomoc w zakładaniu, rozwijaniu i przenoszeniu działalności gospodarczej oraz zapewniając szkolenie wstępne i ustawiczne.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ruch pasażerski w ramach połączeń regularnych	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
La Rochelle–Paryż	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
La Rochelle–Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
La Rochelle–Londyn	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
La Rochelle–Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
La Rochelle–Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
La Rochelle–Dublin						22 357 ⁽¹²⁾
La Rochelle–Bristol						12 943 ⁽¹³⁾
La Rochelle–Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
La Rochelle–Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Przepływ pozostałych pasażerów w ramach komercyjnego ruchu lotniczego	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
w tym w ramach połączeń krajowych	2 381	740	497	1 313	367	1 067
w ramach połączeń międzynarodowych	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
Ogólna liczba pasażerów, którzy weszli na pokład lub opuścili pokład	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
W tym liczba pasażerów tranzytowych (liczonych tylko raz)	57	128	31	62	0	16
Ruch towarowy	0	0	0	0	0	0

Źródło: Władze francuskie

Uruchomienie połączeń regularnych:

- (4) Uruchomienie połączenia La Rochelle–Londyn 5 kwietnia 2001 r.
- (5) Zawieszenie połączenia La Rochelle–Paryż 1 października 2001 r.
- (6) Przejęcie połączenia La Rochelle–Paris przez Air Jet 15 lipca 2002 r., następnie przez Air Atlantique w maju 2003 r., a później jego zawieszenie 31 grudnia 2004 r.
- (7) Obsługa połączenia La Rochelle–Bordeaux przez Air Jet w okresie 15 lipca–19 sierpnia 2002 r.
- (8) Zawieszenie połączenia La Rochelle–Londyn w kwietniu 2003 r. (przejęcie Buzz przez przedsiębiorstwo Ryanair)
- (9) Uruchomienie przez Flybe połączenia La Rochelle–Southampton w 24 czerwca 2004 r.
- (10) Uruchomienie przez Airlinair połączenia La Rochelle–Lyon (przez Poitiers) 14 października 2004 r.
- (11) Uruchomienie przez Flybe połączenia La Rochelle–Birmingham 27 marca 2005 r.
- (12) Uruchomienie przez przedsiębiorstwo Ryanair połączenia La Rochelle–Dublin 29 kwietnia 2006 r.
- (13) Uruchomienie przez easyJet połączenia La Rochelle–Bristol 21 lipca 2006 r.

Tabela 2

Ruch lotniczy obsługiwany w porcie lotniczym w La Rochelle w latach 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Komercyjny ruch lotniczy	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
w tym połączenia regularne	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
inne połączenia	329	422	330	414	433
Ruch samolotów turystycznych i biznesowych	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
w tym samoloty prywatne należące do aeroklubów	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
samoloty należące do aeroklubów	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Ruch samolotów wojskowych i samolotów służbowych	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Inne (w tym prace lotnicze)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Operacje lotnicze ogółem	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Ruch pasażerski w ramach połączeń regularnych	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
La Rochelle–Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
La Rochelle–Londyn (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
La Rochelle–Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
La Rochelle–Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
La Rochelle–Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
La Rochelle–Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
La Rochelle–Manchester ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
La Rochelle–Londyn (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
La Rochelle–Glasgow ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
La Rochelle–Edynburg ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
La Rochelle–Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
La Rochelle–Cork ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
La Rochelle–Bruksela ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
La Rochelle–Nicea ⁽⁸⁾			205		
La Rochelle–Cork ⁽⁹⁾				10 366	10 392
La Rochelle–Oslo ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
La Rochelle–Porto ⁽¹¹⁾					17 167
La Rochelle–Paryż ⁽¹²⁾					6 490
Przepływ pozostałych pasażerów w ramach komercyjnego ruchu lotniczego	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
Ogólna liczba pasażerów, którzy weszli na pokład lub opuścili pokład	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
W tym liczba pasażerów tranzytowych (liczonych tylko raz)	489	807	245	170	366
Ruch towarowy	0	0	0	0	0

Źródło: Władze francuskie.

Uruchomienie połączeń regularnych:

- (1) Uruchomienie przez Flybe połączenia La Rochelle–Manchester 22 maja 2007 r.
 - (2) Uruchomienie przez easyJet połączenia La Rochelle–Londyn Gatwick 14 lipca 2007 r.
 - (3) Uruchomienie przez easyJet połączenia La Rochelle–Glasgow 3 maja 2008 r.
 - (4) Uruchomienie przez Jet2 połączenia La Rochelle–Edynburg 17 maja 2008 r.
 - (5) Uruchomienie przez Jet2 połączenia La Rochelle–Leeds Bradford 24 maja 2008 r.
 - (6) Uruchomienie przez Aer Arann połączenia La Rochelle–Cork 24 maja 2008 r.
 - (7) Uruchomienie przez Ryanair połączenia La Rochelle–Bruksela 5 czerwca 2009 r.
 - (8) Uruchomienie przez Airlinair połączenia La Rochelle–Nicea 16 maja 2009 r.
 - (9) Uruchomienie przez Ryanair połączenia La Rochelle–Cork 1 czerwca 2010 r.
 - (10) Uruchomienie przez Ryanair połączenia La Rochelle–Oslo 2 kwietnia 2010 r.
 - (11) Uruchomienie przez Ryanair połączenia La Rochelle–Porto 28 marca 2011 r.
 - (12) Uruchomienie przez Airlinair połączenia La Rochelle–Paryż 8 kwietnia 2011 r.
-
- (30) W tabeli 3 poniżej przedstawiono łączną liczbę pasażerów, którzy korzystali z tego portu lotniczego w latach 2000–2012; liczba ta obejmuje przyloty i odloty.

Tabela 3

Ruch lotniczy i operacje lotnicze w porcie lotniczym w La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba pasażerów korzystających z połączeń regularnych	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Przepływ pozostałych pasażerów w ramach komercyjnego ruchu lotniczego	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Komercyjny ruch lotniczy	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Niekomercyjny ruch lotniczy	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Operacje lotnicze ogółem	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Transport towarowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródło: Władze francuskie oraz, w odniesieniu do danych liczbowych za 2012 r., <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (dane liczbowe za 2012 r. obejmują ruch pasażerski ogółem).

3. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

- (31) Środki objęte formalnym postępowaniem wyjaśniającym odnoszą się do:
- wsparcia finansowego udzielonego operatorowi portu lotniczego przez różne podmioty publiczne i władze publiczne od 2001 r. do momentu wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego 8 lutego 2012 r.,
 - poszczególnych umów podpisanych z liniami lotniczymi przez operatora portu lotniczego od 2001 r. do momentu wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego 8 lutego 2012 r.;

3.1. Środki na rzecz portu lotniczego

3.1.1. Finansowanie działalności

3.1.1.1. Dotacje na zadania publiczne

- (32) W latach 2001–2011 władze publiczne finansowały różne zadania publiczne związane z bezpieczeństwem i ochroną realizowane przez port lotniczy w La Rochelle (zob. tabela 4 poniżej). Finansowanie to wchodzi w zakres formalnego postępowania wyjaśniającego.
- (33) Według Francji finansowanie to pokrywa koszt zadań publicznych, których realizacja leży w gestii operatorów portów lotniczych, a które opłaca państwo. Finansowanie odbywa się w ramach ogólnego systemu finansowania zadań publicznych we francuskich portach lotniczych ustanowionego na mocy przepisów krajowych. System ten opiera się na dochodach podatkowych, opłatach lotniskowych i dodatkowym. Historię i warunki stosowania tych mechanizmów oraz zakres zadań finansowanych poprzez ich zastosowanie opisano już w szeregu ostatnich decyzji Komisji⁽¹²⁾. Komisja pragnie jednak podkreślić następujące aspekty, które należy wziąć pod uwagę w trakcie analizy środków objętych niniejszą decyzją.
- (34) Zadania związane z bezpieczeństwem i ochroną portów lotniczych są na mocy prawa powierzone operatorom portów lotniczych⁽¹³⁾. Podejmują oni wymagane działania zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym oraz pokrywają związane z tym koszty. Koszty te są następnie refundowane z opłaty lotniskowej, z której przychody przeznaczają się wyłącznie na pokrycie kosztów zadań z zakresu interesu ogólnego dotyczących bezpieczeństwa i ochrony.
- (35) Zasady regulujące funkcjonowanie tego instrumentu finansowego i kategorie wydatków, które mogą być za jego pomocą pokrywane, określono szczegółowo w dwóch tekstach referencyjnych⁽¹⁴⁾. Opłatę lotniskową pobierają podmioty publiczne lub prywatne zarządzające lotniskami, które w ostatnim roku kalendarzowym, dla którego dostępne są dane liczbowe, odnotowały ruch lotniczy (pasażerów wsiadających i wysiadających) przekraczający 5 000 jednostek ruchu (jedna jednostka ruchu = jeden pasażer lub 100 kg poczty lub frachtu).
- (36) Zgodnie z art. 1609 *quatercies* ogólnego kodeksu podatkowego „Na każdym lotnisku przychody z opłaty lotniskowej przeznaczają się na finansowanie służb przeciwpożarowych i ratowniczych, zapobieganie zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta, środki bezpieczeństwa i środki ochrony środowiska. Określony odsetek dochodów z opłaty lotniskowej, ustalany corocznie w drodze rozporządzenia [międzyministerialnego], przeznaczają się na finansowanie zainstalowanych w portach lotniczych urządzeń do zautomatyzowanej kontroli granicznej z wykorzystaniem systemu identyfikacji biometrycznej. Wysokość opłaty ustala się na podstawie potrzeb finansowych danego lotniska, ze szczególnym uwzględnieniem usług świadczonych na potrzeby spełnienia obowiązujących przepisów oraz przewidywanych tendencji w zakresie wielkości ruchu, kosztów i innych przychodów operatora”.

⁽¹²⁾ Zob. w szczególności motywy 32–43 decyzji Komisji (UE) 2016/633 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33961 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), „decyzja w sprawie portu lotniczego w Nîmes”. Zob. również motywy 98–108 decyzji Komisji (UE) 2015/1227 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/2007) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Pau-Béarn oraz przedsiębiorstw Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109), „decyzja w sprawie portu lotniczego w Pau”.

⁽¹³⁾ Art. L.6332-3 i L.6341-2 Kodeksu transportu.

⁽¹⁴⁾ Art. 1609 *quatercies* ogólnego kodeksu podatkowego dotyczący opłaty lotniskowej oraz rozporządzenie międzyministerialne z 30 grudnia 2009 r. w sprawie wydawania przez operatorów lotnisk deklaracji na potrzeby ustalenia taryfy uiszczanej przez pasażerów opłaty lotniskowej.

- (37) Wysokość opłaty jest zatem ustalana corocznie w przypadku każdego portu lotniczego na podstawie kosztów bezpieczeństwa i ochrony, które mają zostać pokryte. Operatorzy portów lotniczych sporządzają w tym celu roczną deklarację kosztów i danych liczbowych dotyczących ruchu. Deklaracje te są przesyłane do lokalnego organu ds. bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, który sprawdza je i zatwierdza w świetle obowiązujących przepisów. Wysokość opłaty oblicza francuski organ lotnictwa cywilnego (*Direction générale de l'aviation civile*), który przeprowadza dodatkową kontrolę wszystkich zgłoszonych danych liczbowych, przy uwzględnieniu skumulowanych wyników z wcześniejszych lat. Wysokość opłaty jest następnie określana w rozporządzeniu międzyministerialnym publikowanym we francuskim dzienniku urzędowym.
- (38) Ponadto art. 1609 *quater* ogólnego kodeksu podatkowego stanowi, że dane liczbowe zgłoszone przez operatorów portów lotniczych mogą podlegać kontroli ze strony francuskiego organu lotnictwa cywilnego.
- (39) Zasady zarządzania tym procesem początkowo przedstawiono w okólniku, a począwszy od 2010 r. obowiązujące zasady określone są w rozporządzeniu międzyministerialnym z 30 grudnia 2009 r. w sprawie wydawania przez operatorów portów lotniczych deklaracji na potrzeby ustalenia wysokości uiszczanej przez pasażerów opłaty lotniskowej. Zasady te stosuje się w ten sam sposób we wszystkich francuskich portach lotniczych.
- (40) Oprócz opłaty lotniskowej operator portu lotniczego w La Rochelle otrzymywał również dotacje państwowe z funduszu interwencyjnego na rzecz portów lotniczych i transportu lotniczego („FIATA”). FIATA miał służyć uzupełnieniu przychodów z opłaty lotniskowej, które w przypadku portów lotniczych o niskim natężeniu ruchu są często niewystarczające, ponieważ takie porty lotnicze nie mogą nakładać na swoich użytkowników zbyt wysokich opłat. W 2008 r. państwo zastąpiło FIATA dopłatą do opłaty lotniskowej, czego skutkiem było ustalenie opłaty na poziomie wyższym niż niezbędny do pokrycia kosztów zadań z zakresu ochrony i bezpieczeństwa w przypadku niektórych portów lotniczych. Generuje to nadwyżkę, która jest przekazywana małym portom lotniczym, aby uzupełnić przychody z pobieranej na nich opłaty lotniskowej.
- (41) W odniesieniu do przedstawionej powyżej procedury regulacyjnej Francja przesłała Komisji zestawienie wszystkich dotacji przyznanych portowi lotniczemu w La Rochelle z zasobów państwowych na potrzeby realizacji zadań publicznych. Dotacje te przedstawiono w tabeli 4 poniżej:

Tabela 4

Koszty związane z zadaniami publicznych (bezpieczeństwo i ochrona) oraz dotacje wypłacone portowi lotniczemu na realizację tych zadań

Rodzaj dotacji (w EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Ogółem
NATĘŻENIE RUCHU													
Ruch pasażerski (pasażerowie wylatujący)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
KOSZTY BEZPIECZEŃSTWA													
Służba przeciwpożarowa i bezpieczeństwa samolotów oraz zapobiegania zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) Razem na bezpieczeństwo	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
KOSZTY OCHRONY													
c - Wyposażenie i urządzenia do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d – kontrola dostępu do strefy o ograniczonym dostępie	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e – kontrola bezpieczeństwa osób i bagażu podręcznego	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) Razem dotacja na ochronę (c +d+e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
CAŁKOWITY KOSZT BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY													
Całkowity koszt bezpieczeństwo/ochrony (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Koszty ogólne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	581 141
Opłaty związane z bezpieczeństwem i ochroną naliczane przez operatora lotniska	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	11 082
(A) Całkowity koszt	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
OPLATA LOTNISKOWA													
Opłata za jednego pasażera	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Rodzaj dotacji (w EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Ogółem
Koszt na jednego pasażera	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Opłata za ładunek	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
ZASOBY													
Dochód z opłat lotniskowych	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
Dochód z tytułu podwyższenia opłat lotniskowych od 2008 r.	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Dotacje przyznane przez samorządy terytorialne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inne zasoby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotacje na rzecz portu lotniczego (poprzednio FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	2 739 599
(B) Całkowite zasoby	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
SALDO													
Roczne saldo w odniesieniu do zadań publicznych (B-A)	75 444	35 489	- 132 821	- 304 682	196 055	203 171	- 214 390	- 487 611	- 53 745	- 58 664	489 414	- 935 430	- 1 187 770
Saldo skumulowane	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	- 3 239 418
Obciążenia finansowe	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	- 110 292
Stopa dyskontowa	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Wieloletni bilans w odniesieniu do zadań publicznych (zdyskontowane salda skumulowane)	89 364	128 874	1 852	- 302 739	- 119 127	79 994	- 131 356	- 624 615	- 704 906	- 789 299	- 721 173	- 255 558	- 3 348 689

Źródło: Władze francuskie

3.1.1.2. Rzekome zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w La Rochelle

- (42) Dział ogólny CCI świadczy usługi, które są wspólne dla różnych jej działów, w tym działu ds. portu lotniczego, w szczególności usługi księgowo, informatyczne i kadrowe. W tabeli 5 poniżej przedstawiono usługi, za które CCI wystawiła faktury portowi lotniczemu w La Rochelle.

Tabela 5

Kwoty faktur wystawionych przez dział ogólny CCI działowi ds. portu lotniczego w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym

	Ogólne koszty zarządu	Komunikacja	Zasoby ludzkie	Rachunkowość	Systemy informatyczne	Analizy/projekty	Koszty	Zafakturowane wkłady
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Źródło: Władze francuskie.

- (43) Władze francuskie wyjaśniły następujące kwestie dotyczące usług świadczonych przez CCI na rzecz portu lotniczego w La Rochelle.
- Ogólne koszty zarządu obejmują koszty związane z dwiema podusługami, a mianowicie koszty podusługi „urzędnicy pochodzący z wyboru”, które oblicza się na podstawie liczby omówionych porządków obrad, oraz koszty usługi „dyrekcja generalna”, które oblicza się na podstawie czasu poświęconego każdej usłudze przez dyrektora.
 - Jeśli chodzi o usługi w zakresie komunikacji, CCI-port lotniczy nie posiada działu komunikacji i korzysta z usług komunikacji działu ogólnego CCI. Na koniec roku koszt usług w zakresie komunikacji oblicza się na podstawie czasu poświęconego na poszczególne usługi i działania oraz kosztów poniesionych w wyniku tych usług i działań.
 - Koszt usług kadrowych zależy od liczby wystawionych odcinków wypłat.

- Jeżeli chodzi o usługi księgowość, analizuje się liczbę wpisów księgowych, a koszt usługi dzieli się proporcjonalnie według liczby wpisów.
 - Koszt usług informatycznych oblicza się na podstawie podziału kosztów odpowiadających każdej pozycji dotyczącej informatyki.
 - Jeżeli chodzi o usługi dotyczące analiz/projektów, czas poświęcony na dany projekt lub zadanie jest najistotniejszym kryterium oceny kosztów.
- (44) Władze francuskie wskazały ponadto, że kwoty wskazane na fakturach z lat 2001–2005 były kwotami ryczałtowymi. Pierwszy klucz podziałowy wprowadzono w 2006 r., a następnie udoskonalono klucze podziałowe w odniesieniu do okresu 2007–2012. Klucz podziałowy to sposób podziału kosztów z zastosowaniem stałej proporcji lub udziału procentowego, w zależności od charakteru kosztu pośredniego, w celu określenia udziału danego obszaru biznesowego (lub usługi). Stosując klucze podziałowe, zakłada się istnienie proporcjonalnego związku między kosztem a świadczoną usługą. Klucze podziałowe przedstawione w tabeli 5 opierają się na sześciu różnych kryteriach w zależności od usług świadczonych na rzecz portu lotniczego przez dział ogólny CCI. Niezależnie od dziedziny stosowania kluczy podziałowych opierają się one na założeniach. W związku z tym, o ile nie można wykazać w niniejszej sprawie, że wybrane czynniki lub techniki obliczeniowe zastosowane w celu ustalenia kluczy podziałowych były całkowicie nierealistyczne lub poważnie wadliwe, nie można uznać, że klucze podziałowe są nieprawidłowe lub zaniżone. Władze francuskie potwierdziły, że kryteria stosowane jako podstawa w celu ustalenia kluczy podziałowych są obiektywne i odpowiednie.
- (45) Władze francuskie wyszczególniły ponadto kwoty zafakturowane, jak również tendencje w ruchu pasażerskim w latach 2001–2012.
- W latach 2001–2005 wystawiono faktury na łączną kwotę 433 160 EUR. W tym samym okresie ruch wzrósł, ale średnia roczna liczba pasażerów utrzymała się poniżej 100 000.
 - W 2006 r. wystawiono faktury na łączną kwotę 162 000 EUR. W tym roku liczba pasażerów portu lotniczego znacznie wzrosła, osiągając 180 890, co oznacza wzrost o 42 % w porównaniu z rokiem 2005.
 - W latach 2007–2012 wystawiono faktury na łączną kwotę 1 386 000 EUR. W 2007 r. liczba pasażerów przekroczyła 200 000.

3.1.1.3. Rzekome zawyżanie faktur za usługi świadczone przez CCI na rzecz portu lotniczego Rochefort Saint-Agnant.

- (46) Od 1 stycznia 2002 r. do 30 czerwca 2006 r. dyrektor portu lotniczego w La Rochelle i sekretarz pomagali w zarządzaniu portem lotniczym Rochefort Saint-Agnant („port lotniczy w Rochefort”) i w jego obsłudze na podstawie umowy o świadczenie usług zawartej we współpracy z Izbą Handlowo-Przemysłową w Rochefort⁽¹⁵⁾. 11 lipca 2001 r., w wyniku procedury przetargu konkurencyjnego, wybrano CCI w La Rochelle do zarządzania portem lotniczym w Rochefort.
- (47) Przedmiotem umowy o świadczenie usług było zarządzanie portem lotniczym w Rochefort i jego obsługa, co obejmowało takie aspekty jak usługi zarządu ogólnego, usługi związane z pracami i zamówieniami sprzętu oraz usługi dla użytkowników.
- (48) W całym okresie obowiązywania umowy (lata 2002–2006) całkowity koszt wyświadczonych usług wyniósł 991 235 EUR⁽¹⁶⁾. CCI w La Rochelle otrzymała z tytułu tych usług kwotę 293 264 EUR.

⁽¹⁵⁾ Usługi te świadczone zgodnie z umową zawartą między konsorcjum składającym się z CCI w Rochefort i CCI w La Rochelle, a Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort [konsorcjum mieszane portu lotniczego w Rochefort] z drugiej strony.

⁽¹⁶⁾ Tabela 21 w sprawozdaniu CRC.

3.1.1.4. Zaliczki zwrotne przyznane przez dział ogólny CCI

Tabela 6

Podział zaliczek zwrotnych w latach 2001–2012

(w EUR)

Rok	Kwoty zaliczek
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
OGÓŁEM 2001–2012	7 061 199

Źródło: Władze francuskie.

- (49) W latach 2001–2012 r. dział ogólny CCI wypłacił na rzecz portu lotniczego zaliczki zwrotne w łącznej kwocie 7 061 199 EUR. Zaliczki zwrotne przyznano bez wymogu dotyczącego zwrotu z kapitału. Według Francji są to pożyczki, które port lotniczy musi spłacić. Zaliczki te są księgowane w bilansie działu ogólnego CCI jako aktywa i w bilansie portu lotniczego jako zobowiązania, przy czym CCI wykorzystuje nieruchomości portu lotniczego jako zabezpieczenie zwrotu pożyczek.
- (50) Władze francuskie stwierdziły, że celem zaliczek zwrotnych było z jednej strony zapewnienie portowi lotniczemu płynności niezbędnej do uruchomienia projektów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą, a z drugiej strony zrównoważenie budżetu, a tym samym pokrycie – tymczasowe, ponieważ były to zaliczki – deficytu operacyjnego portu lotniczego.

3.1.1.5. Wkład finansowy samorządu terytorialnego na rzecz działań promocyjnych realizowanych przez port lotniczy w La Rochelle

- (51) CCI otrzymała dotacje z regionu Poitou-Charentes, departamentu Charente-Maritime i związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle stanowiące wkład w działania promocyjne realizowane przez port lotniczy w La Rochelle. W tabeli 7 poniżej przedstawiono przegląd poszczególnych dotacji.

Tabela 7

Oczekiwany wkład finansowy i wkład finansowy faktycznie wniesiony przez poszczególne samorządy terytorialne na rzecz działań promocyjnych realizowanych przez port lotniczy w La Rochelle

(w EUR)

Oczekiwany wkład finansowy	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departament Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Region Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
OGÓŁEM			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Wkłady finansowe faktycznie wniesione (w EUR)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departament Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Region Poitou-Charentes			115 000		85 000								
OGÓŁEM			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Źródło: Władze francuskie.

(1) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze francuskie w latach 2007–2009 nie wniesiono żadnych wkładów finansowych na rzecz działań promocyjnych realizowanych przez port lotniczy w La Rochelle.

- (52) Przedmiotowe wkłady finansowe wniesiono na podstawie umów między CCI z jednej strony a departamentem Charente-Maritime, związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle i regionem Poitou-Charentes z drugiej strony.
- (53) Władze francuskie były w stanie dostarczyć Komisji jedynie dwie umowy zawarte w 2010 r. – jedną z departamentem Charente-Maritime, a drugą ze związkiem aglomeracyjnym okręgu La Rochelle ⁽¹⁷⁾.
- (54) Na podstawie obu umów z 2010 r. departament Charente-Maritime i związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle zobowiązały się do sfinansowania części „planowanych przez CCI działań promocyjnych ukierunkowanych na turystów zagranicznych, a w szczególności – w związku z obsługiwaniem połączeń do tych miast – na rynki w Londynie, Dublinie, Oslo i Brukseli” ⁽¹⁸⁾. W umowach nie określono jednak rodzaju działań promocyjnych, które mają realizować CCI lub dostawcy usług. W umowach nie ma w szczególności mowy o tym, że dostawcami usług będą linie lotnicze lub ich spółki zależne.

3.1.2. Dotacje inwestycyjne

- (55) W latach 2001–2005 szereg samorządów terytorialnych i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) przyznało dotacje na rzecz portu lotniczego w La Rochelle („dotacje inwestycyjne”) na sfinansowanie różnych inwestycji o łącznej wartości około 3 mln EUR (zob. tabela 8 poniżej):
- Rada departamentu Charente-Maritime przyznała portowi lotniczemu w 2001 r. środki na sprzęt w wysokości 46 000 EUR, a w 2005 – w wysokości 744 000 EUR,
 - Rada regionalna regionu Poitou-Charentes przyznała portowi lotniczemu w 2005 r. środki na sprzęt w wysokości 744 000 EUR,
 - Związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle przyznał portowi lotniczemu w 2005 r. środki na sprzęt w wysokości 967 000 EUR,
 - EFRR przyznał portowi lotniczemu w 2005 r. dotację w wysokości 485 000 EUR.
- (56) Z dotacji tych sfinansowano szereg inwestycji, w tym:
- budowę nowej hali odlotów i przylotów,
 - wzmocnienie, wydłużenie i poszerzenie drogi startowej,
 - wzmocnienie, wydłużenie i poszerzenie drogi kołowania,
 - wzmocnienie i rozbudowa stanowisk postojowych samolotów,
 - oraz utworzenie zbiornika osadowego na potrzeby dostosowania portu lotniczego do przepisów ustawy Prawo wodne.
- (57) Władze francuskie stwierdziły również, że inwestycje miały na celu w szczególności zapewnienie powszechnie używanym przez europejskie linie lotnicze samolotom (B737, A320) możliwości bezpiecznej obsługi lotów dzięki poszerzeniu drogi startowej do szerokości 45 m (La Rochelle było jednym z niewielu komercyjnych portów lotniczych z drogą startową o szerokości 30 m), wydłużenie jej o 115 m w kierunku zachodnim (w celu częściowego wyeliminowania wpływu przesuniętego progu na długość drogi lądowania) oraz dostosowania dróg kołowania i płyt postojowych, aby umożliwić samolotom bezpieczne przemieszczanie się. Niektóre inwestycje umożliwiły ponadto portowi lotniczemu wywiązanie się z obowiązków w zakresie ochrony środowiska (wynikających z ustawy Prawo wodne).
- (58) Władze francuskie stwierdziły, że port lotniczy w La Rochelle nie otrzymał żadnych dotacji na sfinansowanie budowy płatnego parkingu w 2006 r. i jego późniejszej rozbudowy w 2008 r.
- (59) W tabeli 8 poniżej przedstawiono przegląd wszystkich działań inwestycyjnych, na które przyznane zostały dotacje inwestycyjne.
- (60) Według władz francuskich tę część inwestycji, których nie pokryły dotacje, sfinansowała CCI, będąca właścicielem i operatorem portu lotniczego.

⁽¹⁷⁾ Umowy te przesłano Komisji 4 czerwca 2012 r.

⁽¹⁸⁾ Uwagi wstępne w umowach między CCI a departamentem Charente-Maritime i związkiem aglomeracyjnym okręgu La Rochelle, podpisanych odpowiednio 29 czerwca 2010 r. i 16 lipca 2010 r.

Tabela 8

Przegląd wszystkich działań, na które przyznano dotacje inwestycyjne

(w EUR)

Rodzaj inwestycji	Łączny koszt inwestycji (w EUR)	Data przyznania dotacji	Podmiot publiczny wnoszący wkład	Kwota dotacji (w EUR)
Renowacja i modernizacja (w tym drogi startowej)	5 876 000	4.1.2001	Rada Ogólna	46 000
		2.12.2005	EFRR	485 000
		29.10.2004	Rada Ogólna	744 000
		14.3.2005	Rada regionu	744 000
		23.3.2005	Związek aglomeracyjny	967 000
OGÓŁEM				2 986 000

Źródło: Władze francuskie.

3.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych**3.2.1. Uwagi na temat opłat lotniskowych**

- (61) Według Francji wszystkie świadczone przez operatora portu lotniczego usługi portu lotniczego na rzecz poszczególnych użytkowników portu lotniczego wyceniane są zgodnie z określoną przez operatora taryfą opłat za usługi portu lotniczego. Każdą proponowaną opłatę przedkłada się do zaopiniowania ekonomicznemu komitetowi konsultacyjnemu („Cocoeco”), umożliwiając tym samym konsultacje w sprawie obowiązujących opłat z użytkownikami portu lotniczego (liniami lotniczymi, związkami zawodowymi, przedsiębiorstwami wykonującymi prace lotnicze, stowarzyszeniami). Według Francji podwyżki opłat pozalotniczych przedkłada się więc co roku Cocoeco. Przed wejściem w życie każdej zaproponowanej przez operatora opłaty przesyła się również informację o tej opłacie, wraz z opinią Cocoeco, do prefekta departamentu.
- (62) Francja przesłała Komisji taryfy opłat za usługi portu lotniczego obowiązujące w latach 2001–2013. Francja przesłała również Komisji wszystkie opinie wydane przez Cocoeco w latach 2001–2013, z wyjątkiem opinii z 2005 r., ponieważ w tym roku nie odbyło się posiedzenie Cocoeco.
- (63) Francja stwierdziła również, że opłatę za oświetlenie drogi startowej uiszczają przedsiębiorstwa lotnicze w zależności od tego, czy mają zastosowanie przepisy lotnictwa cywilnego regulujące ruch lotniczy w nocy lub podczas złej pogody (w takich przypadkach służba żeglugi powietrznej ustala konieczność użycia oświetlenia) lub w przypadku zażądania oświetlenia przez pilota. Według władz francuskich wymagane informacje o tym, czy użyto oświetlenia podczas ruchu samolotu, dostarcza służba żeglugi powietrznej portu lotniczego w La Rochelle, co umożliwia operatorowi wystawienie linii lotniczej faktury na stosowną kwotę.
- (64) Francja podała, że port lotniczy pobiera następujące opłaty pozalotnicze: (i) opłaty za użytkowanie nieruchomości będących własnością państwa (część stała i część zmienna na podstawie wygenerowanego obrotu) związane z następującymi rodzajami działalności: parkingami, wypożyczalniami samochodów, hangarami dla statków powietrznych, restauracjami, sklepami, reklamami oraz (ii) różnymi rodzajami usług świadczonych odpłatnie.

3.2.2. Umowy z liniami lotniczymi

- (65) Postępowanie wyjaśniające Komisji obejmuje umowy zawarte przez CCI i linie lotnicze w okresie od 2001 r. do czasu wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego w dniu 8 lutego 2012 r., regulujące płatności za usługi świadczone przez port lotniczy na rzecz działalności lotniczej linii lotniczych („umowa o świadczenie usług portu lotniczego”) oraz umowy regulujące płatności za usługi marketingowe świadczone przez linie lotnicze na rzecz portu lotniczego („umowy o świadczenie usług marketingowych”).

- (66) Komisja zbadała umowy dotyczące opłat lotniskowych lub umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez CCI z następującymi liniami lotniczymi: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz i easyJet.

3.2.2.1. Umowy zawarte z Ryanair/AMS

- (67) Według Francji poniższa tabela zawiera wszystkie umowy przez CCI z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym:

Tabela 9

Wykaz umów zawartych między CCI i przedsiębiorstwami Ryanair/AMS

Liczba	Umowy	Data podpisania	Okres objęty umową
1	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Umowa o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Zjednoczone Królestwo i inne kraje)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Umowa o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Zjednoczone Królestwo i inne kraje)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Umowa nr 1 o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS (Zjednoczone Królestwo)	1.4.2006	1.5.2006- 31.4.2009
D	Umowa nr 2 o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS (Irlandia)	1.4.2006	1.5.2006- 31.4.2009
2	Umowa nr 1 o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Zjednoczone Królestwo)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Umowa nr 2 o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Irlandia)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Umowa nr 1 o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS (Zjednoczone Królestwo)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Umowa nr 2 o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Umowa nr 3 o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS (Irlandia)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Aneks nr 1 umowy o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Umowa o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Aneks nr 1 umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Aneks nr 2 umowy o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

Liczba	Umowy	Data podpisania	Okres objęty umową
M	Aneks nr 2 umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Aneks nr 3 umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair

(68) Jak pokazano w tabeli 9, CCI i przedsiębiorstwo Ryanair zawarły kilka umów w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym, w których określono opłaty lotniskowe i opłaty za usługi obsługi naziemnej.

(69) W odniesieniu do wszystkich umów o świadczenie usług portu lotniczego ujętych w niniejszej sekcji Francja stwierdziła, że:

- stawki opłat lotniskowych określone w umowach są stawkami zatwierdzonymi przez Coccoeco i mają zastosowanie do wszystkich linii lotniczych;
- CCI nie świadczy żadnych usług obsługi naziemnej poza tankowaniem paliwa;
- Nie wystawiono przedsiębiorstwu Ryanair faktur z tytułu opłaty za oświetlenie drogi startowej, ponieważ obsługiwało ono loty tylko w ciągu dnia i w związku z tym nie było wymagane korzystanie z oświetlenia.

(70) Z analizy tych umów wynika więc jasno, że opłaty lotniskowe stosowane wobec przedsiębiorstwa Ryanair na podstawie każdej z umów odpowiadają ogólnej tabeli opłat zatwierdzonej przez Coccoeco.

– *Umowa nr 1: umowa z 10 grudnia 2003 r.*

(71) W pierwszej umowie podpisanej 10 grudnia 2003 r. między CCI i Ryanair, obowiązującej z mocą wsteczną w okresie trzech lat od 1 maja 2003 r., określono wysokość opłat lotniskowych mających zastosowanie do przedsiębiorstwa Ryanair. W ramach tej umowy przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi codziennego połączenia między portem lotniczym w La Rochelle a portem lotniczym Londyn Stansted oraz do ewentualnego uruchomienia jednego lub kilku połączeń do Brukseli Charleroi, Frankfurtu Hahn lub do dowolnego innego portu lotniczego, pod warunkiem, że połączenia te umożliwią przedsiębiorstwu Ryanair obsługę operacji lotniczych z portu lotniczego w La Rochelle przez co najmniej 340 dni w każdym roku objętym umową.

(72) Zgodnie z art. 2 lit. b) umowy nr 1 z 10 grudnia 2003 r. Ryanair był również zobowiązany do uiszczenia opłaty za obsługę naziemną w wysokości [...] EUR za każdy samolot BAe 146-300, [...] EUR za każdy Boeing 737-300 i [...] EUR za każdy Boeing 737-800. Francja początkowo argumentowała w piśmie z 30 sierpnia 2011 r., że – poza tankowaniem paliwa – CCI „nie zapewnia żadnych innych usług obsługi naziemnej” oraz że „użytkownicy zawierają umowy o świadczenie usług obsługi naziemnej bezpośrednio z prywatną osobą trzecią”. W swojej odpowiedzi z 12 kwietnia 2012 r. Francja wyjaśniła ponadto, że CCI działała jedynie jako pośrednik między przedsiębiorstwem Ryanair a przedsiębiorstwem Atlantica świadczącym usługi obsługi naziemnej. Według CCI w umowie o świadczenie usług portu lotniczego z 10 grudnia 2003 r. między CCI a przedsiębiorstwem Ryanair wyszczególniono jedynie ceny ustalone przez przedsiębiorstwo Atlantica. Francja i CCI twierdzą, że począwszy od 2007 r. Ryanair współpracowało bezpośrednio z Atlantica. Na podstawie umowy o świadczenie usług obsługi naziemnej z 1 lutego 2007 r., w której utrzymano określoną w poprzedniej umowie opłatę za obsługę naziemną samolotów Boeing 737-800 przedsiębiorstwa Ryanair, odpowiedzialność za te usługi przeniesiono na przedsiębiorstwo Atlantica.

– *Umowa nr 2: umowa z 1 maja 2006 r.*

(73) Umowę między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair podpisano 1 maja 2006 r. na okres trzech lat. Zgodnie z umową przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi połączenia między La Rochelle a Londynem Stansted generującego ruch pasażerski na poziomie co najmniej 95 000 pasażerów rocznie.

– *Umowa nr 3: umowa z 1 maja 2006 r.*

(74) Umowę między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair podpisano 1 maja 2006 r. na okres trzech lat. Zgodnie z umową przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi połączenia między La Rochelle a Dublinem generującego ruch pasażerski na poziomie co najmniej 45 000 pasażerów rocznie.

– Umowa nr 4: umowa z 1 lutego 2007 r.

- (75) Umowa ta, zawarta 1 lutego 2007 r. przez CCI i przedsiębiorstwo Ryanair, w sposób dorozumiany zastąpiła umowę nr 2 i wygasła 30 kwietnia 2009 r. W ramach tej umowy przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi codziennego połączenia między portem lotniczym w La Rochelle a portem lotniczym Londyn Stansted oraz do ewentualnego uruchomienia jednego lub kilku połączeń do Brukseli Charleroi, Frankfurtu Hahn lub do dowolnego innego portu lotniczego. Przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się także do obsługi codziennego połączenia między portem lotniczym w La Rochelle a portem lotniczym Londyn Stansted przez co najmniej 340 dni w każdym roku objętym umową. Począwszy od 1 lutego 2007 r. przedsiębiorstwo Atlantica świadczyło usługi obsługi naziemnej na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair na podstawie umowy o świadczenie usług obsługi naziemnej, o której mowa w motywie 71.

– Umowa nr 5: umowa z 13 stycznia 2010 r.

- (76) Umowę między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair podpisano 13 stycznia 2010 r. z mocą wsteczną na okres trzech lat począwszy od 1 maja 2009 r. W ramach tej umowy przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi codziennych połączeń między portem lotniczym w La Rochelle a portami lotniczymi Londyn Stansted, Dublin i Bruksela Charleroi oraz do ewentualnego uruchomienia jednego lub kilku połączeń do dowolnego innego portu lotniczego obsługiwanego przez Ryanair.
- (77) Umowę tę zmieniano dwukrotnie dwoma aneksami określonymi poniżej:

– Umowa nr 6: aneks nr 1 z 1 lutego 2010 r. do umowy nr 5 z 13 stycznia 2010 r.

- (78) W tym aneksie do umowy nr 5 z 13 stycznia 2010 r., obowiązującym do dnia 31 marca 2013 r., określono połączenia, które miały być obsługiwane przez Ryanair z portu lotniczego w La Rochelle począwszy od sezonu letniego 2010 r. na następujących warunkach:
- Londyn Stansted: minimalny ruch wynoszący 53 000 pasażerów (przylatujących i wylatujących) w każdym pełnym roku,
 - Dublin (tylko latem): minimalny ruch wynoszący 17 000 pasażerów (przylatujących i wylatujących) w każdym pełnym roku,
 - Bruksela Charleroi (tylko latem): minimalny ruch wynoszący 17 000 pasażerów (przylatujących i wylatujących) w każdym pełnym roku,
 - Oslo Rygge (tylko latem): minimalny ruch wynoszący 17 000 pasażerów (przylatujących i wylatujących) w każdym pełnym roku.

- (79) Aneks ten stanowił uzupełnienie umowy nr 5 z 13 stycznia 2010 r.

– Umowa nr 7: aneks nr 2 z 28 stycznia 2011 r. do umowy nr 5 z 13 stycznia 2010 r.

- (80) Na podstawie tego aneksu do umowy nr 5 z 13 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi połączenia do Porto wyłącznie w sezonie letnim, począwszy od sezonu letniego 2011 r. przy minimalnym ruchu pasażerskim wynoszącym 17 000 pasażerów (przylatujących i wylatujących) w każdym pełnym roku.

b) Umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI a przedsiębiorstwami Ryanair/AMS

- (81) Jak przedstawiono w tabeli 9, CCI zawarło również szereg umów o świadczenie usług marketingowych. W latach 2003–2006 CCI zawarła te umowy z przedsiębiorstwem Ryanair; począwszy od 2006 r. zawierano je z AMS, spółką zależną, w której przedsiębiorstwo Ryanair posiada całościowy udział.

– Umowa A: umowa z przedsiębiorstwem Ryanair z 1 grudnia 2003 r.

- (82) 1 grudnia 2003 r. CCI i przedsiębiorstwo Ryanair zawarły umowę obowiązującą z mocą wsteczną w okresie od 1 maja 2003 r. do 31 grudnia 2003 r. Przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi codziennego połączenia między portem lotniczym w La Rochelle a portem lotniczym Londyn Stansted od 1 maja 2003 r. oraz do ewentualnego uruchomienia jednego dodatkowego połączenia lub kilku dodatkowych połączeń do Frankfurtu Hahn, Brukseli Charleroi, lub do dowolnego innego portu lotniczego, obsługiwanego przez co najmniej 340 dni w roku.
- (83) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do umieszczenia na swoim portalu trzech linków do portali turystycznych związanych z regionem La Rochelle oraz do uruchomienia kampanii promującej połączenia Ryanair z portem lotniczym w La Rochelle.
- (84) CCI wpłaciła na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair kwotę [...] EUR:
- [...] EUR po podpisaniu umowy;

- [...] EUR po przedstawieniu przez przedsiębiorstwo Ryanair podsumowania przeprowadzonych kampanii marketingowych i ich kosztów, które musiały wynosić co najmniej [...] EUR.
- *Umowa B: umowa z przedsiębiorstwem Ryanair z 3 czerwca 2004 r.*
- (85) 3 czerwca 2004 r. zawarta została umowa między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair, obowiązująca z mocą wsteczną w okresie od 1 stycznia 2004 r. do 30 kwietnia 2006 r. Przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do obsługi codziennego połączenia między portem lotniczym w La Rochelle a portem lotniczym Londyn Stansted od dnia 1 stycznia 2004 r. oraz do ewentualnego uruchomienia jednego dodatkowego połączenia lub kilku dodatkowych połączeń do portów lotniczych Frankfurt Hahn, Bruksela Charleroi, lub do dowolnego innego portu lotniczego, obsługiwanych przez co najmniej 340 dni w roku. Przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się również do osiągnięcia współczynnika obciążenia wynoszącego co najmniej 60 % w odniesieniu do swoich lotów.
- (86) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się do umieszczenia na swoim portalu linków do portali turystycznych związanych z regionem La Rochelle.
- (87) CCI wypłacała przedsiębiorstwu Ryanair kwotę [...] EUR rocznie, przy czym kwota ta miała być obniżona, gdyby przedsiębiorstwo Ryanair nie osiągnęło docelowego współczynnika obciążenia. W takim przypadku kwotę obliczano by ponownie na podstawie liczby przewiezionych pasażerów. Płatności miały być dokonywane kwartalnie, a wszelkie nadpłaty miały być kompensowane w następnym roku.
- (88) Komisja nie otrzymała żadnych dokumentów wskazujących dokładną kwotę wypłaconą przez CCI na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair za kolejne 2 lata.
- *Umowa C: umowa z 1 kwietnia 2006 r. dotycząca Zjednoczonego Królestwa zawarta z przedsiębiorstwem AMS*
- (89) 1 kwietnia 2006 r. CCI i przedsiębiorstwo AMS zawarły umowę na okres trzech lat, która weszła w życie 1 maja 2006 r. Umowa ta związana jest z zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi La Rochelle i Londyn Stansted przy minimalnej liczbie 95 000 pasażerów rocznie.
- (90) Na podstawie tej umowy umową przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do świadczenia różnych usług marketingowych na portalu www.ryanair.com za kwotę [...] EUR rocznie lub [...] EUR miesięcznie. Usługi te obejmowały:
- zamieszczenie na 56 dni na anglojęzycznej stronie głównej www.ryanair.com ⁽¹⁹⁾ linku do portalu wskazanego przez CCI, za kwotę [...] EUR,
 - zamieszczenie na portalu Ryanair za kwotę [...] EUR czterech akapitów po 150 słów w sekcji „5 rzeczy do zrobienia” na stronie poświęconej La Rochelle jako celowi podróży,
 - zamieszczenie dwóch linków do portalu wskazanego przez CCI na pasku stanu strony poświęconej La Rochelle jako celowi podróży na portalu Ryanair za kwotę [...] EUR,
 - zamieszczenie na portalu Ryanair za kwotę [...] EUR linku do portalu wskazanego przez CCI w sekcji „5 rzeczy do zrobienia” strony poświęconej La Rochelle jako celowi podróży,
 - wysłanie pocztą elektroniczną do subskrybentów portalu Ryanair w Zjednoczonym Królestwie i Irlandii wiadomości promującej La Rochelle za kwotę [...] EUR.
- (91) Strony mogły uzgodnić dodatkowe usługi. CCI miała dokonywać miesięcznych płatności z tytułu tych usług na podstawie faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo AMS.
- *Umowy D i E: umowa z 1 kwietnia 2006 r. dotycząca Irlandii zawarta z przedsiębiorstwem AMS oraz aneks z 1 czerwca 2007 r. do tej umowy*
- (92) 1 kwietnia 2006 r. CCI i przedsiębiorstwo AMS zawarły umowę na okres trzech lat, która weszła w życie 1 maja 2006 r. Umowa ta związana jest z zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i w Dublinie zapewniającego przewóz minimum 45 000 pasażerów rocznie.
- (93) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do wyświetlania 212 w roku na portalu Ryanair, www.ryanair.com, linku do portalu opracowanego przez CCI za kwotę [...] EUR rocznie lub [...] EUR miesięcznie. Strony mogły uzgodnić dodatkowe usługi. CCI miała dokonywać miesięcznych płatności z tytułu tych usług na podstawie faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo AMS.

⁽¹⁹⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „strona startowa the www.ryanair.com w języku angielskim”].

- (94) Umowę D zmieniono w 1 czerwca 2007 r. aneksem (Umowa E) wprowadzającym zmiany w zakresie usług marketingowych na rok 2007: przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do wyświetlania na portalu Ryanair linku do portalu zaprojektowanego przez CCI przez 45 dni w roku – zamiast 212 dni w roku – w okresie czerwiec–wrzesień 2007 r. za kwotę [...] EUR.
- *Umowa F: umowa z 21 września 2007 r. dotycząca Zjednoczonego Królestwa zawarta z przedsiębiorstwem AMS*
- (95) 21 września 2007 r. CCI-port lotniczy podpisał umowę F, która dotyczy usług marketingowych świadczonych na brytyjskim portalu Ryanair. Umową F zmieniono umową C i przewidziano dodatkowe usługi marketingowe oprócz już zaplanowanych, mianowicie wysłanie pięciu dodatkowych promocyjnych wiadomości e-mail w okresie zimowym 2007/2008 do 255 000 anglojęzycznych subskrybentów znajdujących się na liście dystrybucyjnej Ryanair. Koszt tych dodatkowych usług miał wynosić [...] EUR.
- *Umowa G: umowa z 17 września 2009 r. dotycząca Zjednoczonego Królestwa zawarta z przedsiębiorstwem AMS*
- (96) 17 września 2009 r. CCI i przedsiębiorstwo AMS zawarły umowę na okres trzech lat, obowiązującą z mocą wsteczną od 1 stycznia 2009 r. Umowa ta związana jest z zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i Londyn Stansted zapewniającego przewóz minimum 53 000 pasażerów rocznie.
- (97) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do świadczenia różnych usług marketingowych za kwotę [...] EUR rocznie. Usługi te obejmowały:
- wyświetlanie przez 22 dni na anglojęzycznej stronie głównej portalu Ryanair, www.ryanair.com, linku do portalu wskazanego przez CCI za kwotę [...] EUR,
 - zamieszczenie jednego akapitu poświęconego La Rochelle jako celowi podróży na portalu Ryanair za kwotę [...] EUR,
 - wyświetlenie linku do portalu wskazanego przez CCI na pasku stanu strony poświęconej La Rochelle jako celowi podróży na portalu Ryanair za kwotę [...] EUR;
- (98) Łączna kwota za te usługi, do której zastosowano zniżkę, wyniosła [...] EUR. Strony mogły uzgodnić dodatkowe usługi.
- *Umowy H i J: umowa z 17 września 2009 r. dotycząca Belgii oraz aneks do tej umowy podpisane z przedsiębiorstwem AMS*
- (99) 17 września 2009 r. CCI i przedsiębiorstwo AMS zawarły umowę na okres trzech lat z mocą wsteczną od 1 stycznia 2009 r. (umowa H). Umowa ta związana jest z zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia między La Rochelle a Brukselą Charleroi zapewniającego przewóz minimum 9 000 pasażerów rocznie w pierwszym roku i 16 000 w kolejnych dwóch latach.
- (100) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do wyświetlania wskazanego przez CCI linku na stronie głównej portalu Ryanair dotyczącej Niderlandów/Belgii (www.ryanair.com)⁽²⁰⁾ przez 95 dni w pierwszym roku i 160 dni w kolejnych dwóch latach. Koszt tych usług wyniósł odpowiednio [...] EUR i [...] EUR, przy czym w pierwszym roku CCI obciążono kwotą [...] EUR, a w kolejnych latach kwotą [...] EUR. Strony mogły uzgodnić dodatkowe usługi.
- (101) Umowę tę zmieniono tego samego dnia umową J, zgodnie z którą przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do wyświetlania wskazanego przez CCI linku przez dodatkowe 10 dni w 2009 r. na stronie głównej portalu Ryanair dotyczącej Niderlandów/Belgii www.ryanair.com Koszt tej dodatkowej usług miał wynosić [...] EUR.
- *Umowa I: umowa z 17 września 2009 r. dotycząca Irlandii zawarta z przedsiębiorstwem AMS*
- (102) 17 września 2009 r. CCI i przedsiębiorstwo AMS zawarły kolejną umowę na okres trzech lat z mocą wsteczną od 1 stycznia 2009 r. (umowa I). Umowa ta związana jest z zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i w Dublinie zapewniającego przewóz minimum 17 000 pasażerów rocznie.

⁽²⁰⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „główna strona niderlandzko-belgijska www.ryanair.com”.

(103) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do wyświetlania linku do portalu wskazanego przez CCI przez 200 dni na stronie głównej irlandzkiej wersji portalu przedsiębiorstwa Ryanair, www.ryanair.com. Opłata za tę usługę wynosiła [...] EUR i miała być fakturowana na CCI według rocznego kosztu w wysokości [...] EUR. Strony mogły uzgodnić dodatkowe usługi.

– *Umowa K: umowa z 25 lutego 2010 r. z przedsiębiorstwem AMS*

(104) 25 lutego 2010 r. CCI i przedsiębiorstwo AMS zawarły umowę na okres trzech lat, która weszła w życie w 31 marca 2010 r. (umowa K). Umowa ta zastąpiła i unieważniła poprzednie umowy między stronami.

(105) W 2009 r. zawarte zostały trzy umowy o świadczenie usług marketingowych obejmujące poszczególne rynki, na których zaplanowano działania promocyjne, a mianowicie Zjednoczone Królestwo, Irlandię i Belgię. W 2010 r. natomiast zawarta została jedna umowa dla wszystkich trzech rynków.

(106) Umowa ta jest związana z obsługą przez przedsiębiorstwo Ryanair połączeń między portem lotniczym w La Rochelle a Zjednoczonym Królestwem, Irlandią, Belgią i Norwegią (przy czym to ostatnie jest nowym połączeniem). Chociaż umowa nie zawiera żadnych wymogów dotyczących liczby pasażerów ani częstotliwości lotów, określa się w niej, że w przypadku zmniejszenia częstotliwości lotów lub anulowania jednego z przedmiotowych połączeń pakiet usług marketingowych zostanie odpowiednio zmodyfikowany.

(107) Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do świadczenia różnych usług marketingowych za kwotę [...] EUR rocznie. Usługi te obejmowały:

- zamieszczenie na portalu przedsiębiorstwa Ryanair pięciu akapitów w sekcji „5 rzeczy do zrobienia”,
- wyświetlenie na portalu przedsiębiorstwa Ryanair trzech linków,
- wyświetlanie przez 90 dni linku na stronie głównej irlandzkiej, norweskiej i niderlandzkiej wersji portalu przedsiębiorstwa Ryanair,
- wyświetlanie przez 50 dni linku na stronie głównej brytyjskiej wersji portalu Ryanair.

(108) Strony mogły uzgodnić dodatkowe usługi.

(109) Umowę tę zmieniano dwukrotnie trzema aneksami wymienionymi poniżej:

– *Umowa L: aneks nr 1 do umowy K z 25 lutego 2010 r. dotyczącej Irlandii*

(110) Pierwszy aneks do umowy K z 25 lutego 2010 r. podpisano 23 czerwca 2010 r. Aneks ten związany jest z zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia między La Rochelle a Corkiem. Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do przedłużenia do 70 dni okresu wyświetlania linku do portalu wybranego przez CCI na portalu Ryanair, www.ryanair.com, za kwotę [...] EUR.

– *Umowa M: aneks nr 2 do umowy K z 25 lutego 2010 r. dotyczącej Portugalii*

(111) Na podstawie tej umowy, podpisanej dnia 11 lutego 2011 r., przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do świadczenia różnych usług marketingowych za kwotę [...] EUR, które będą fakturowane według rocznego kosztu w wysokości [...] EUR. Usługi te obejmowały:

- wyświetlanie przez 365 dni w roku linku do portalu wskazanego przez CCI na stronie głównej portugalskiej wersji portalu Ryanair, www.ryanair.com, w sekcji „Porty lotnicze i turystyka”,
- prezentację La Rochelle (tekst, obraz i link wybrane przez CCI) przez cztery tygodnie w roku na stronie głównej portugalskiej wersji portalu Ryanair.

– *Umowa N: aneks nr 3 do umowy K z 25 lutego 2010 r. dotyczącej Norwegii*

(112) W 2011 r. podpisano trzeci aneks do umowy K z 25 lutego 2010 r. Na podstawie tej umowy przedsiębiorstwo AMS zobowiązało się do świadczenia różnych usług marketingowych za kwotę [...] EUR, które miały być fakturowane w pierwszym roku według kosztu w wysokości [...] EUR, a w drugim roku – [...] EUR.

(113) W pierwszym roku (od 31 marca 2011 r. do 31 października 2011 r.) usługi były następujące:

- prezentacja La Rochelle (tekst, obraz i link wybrane przez CCI) przez sześć tygodni w roku na stronie głównej norweskiej wersji portalu Ryanair,
- umieszczenie wybranego przez CCI baneru na cztery miesiące w roku na pasku stanu po prawej stronie strony głównej norweskiej wersji portalu przedsiębiorstwa Ryanair.

(114) W drugim roku (od 31 marca 2012 r. do 31 października 2012 r.) usługi były następujące:

- prezentacja La Rochelle (tekst, obraz i link wybrane przez CCI) przez trzy tygodnie w roku na stronie głównej norweskiej wersji portalu przedsiębiorstwa Ryanair,
- umieszczenie wybranego przez CCI baneru na trzy miesiące w roku na pasku stanu po prawej stronie strony głównej norweskiej wersji portalu przedsiębiorstwa Ryanair.

3.2.2.2. Umowy z Flybe, Aer Arann i Jet2

a) Decyzja w sprawie opłat z 27 marca 2008 r.

(115) W decyzji w sprawie opłat z 27 marca 2008 r. przedłożonej Cocioeco określono środki zachęcające do uruchamiania nowych połączeń regularnych. W przedmiotowej decyzji w sprawie opłat przewidziano ograniczony do okresu trzech lat system degresywnych zniżek dotyczących opłat lotniskowych na potrzeby uruchomienia nowych połączeń lub utrzymania ciągłości obsługi istniejących połączeń w zimowym sezonie rozkładowym. W decyzji w sprawie opłat określono warunki udzielania tych zniżek:

- zniżkę z tytułu uruchomienia nowych połączeń regularnych ⁽²¹⁾ przyznaje się z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków: (i) będzie to nowe połączenie regularne (sezonowe lub całoroczne), (ii) uruchomienie obsługi połączenia nastąpi w 2008 r. oraz (iii) w sezonie wiosenno-letnim IATA oferowanych będzie ponad 2 000 miejsc,
- zniżkę z tytułu obsługi połączeń zimowych przyznaje się z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków: (i) będzie to istniejące połączenie, które przed 2008 r. nigdy nie było obsługiwane w sezonie zimowym IATA oraz (ii) środki będą miały zastosowanie wyłącznie do sezonu zimowego.

(116) Zniżki dostępne w ramach tych środków zachęty przedstawiono w tabeli 10 poniżej:

Tabela 10

Zniżki z tytułu opłat lotniskowych przewidziane w decyzji z 27 marca 2008 r. w sprawie opłat

	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Opłata za lądowanie	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Oświetlenie	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Postój	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Opłata pasażerska	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Źródło: Władze francuskie.

b) Umowa z Jet2

(117) 4 lipca 2008 r. CCI zawarła z linią lotniczą Jet2 umowę dotyczącą opłat lotniskowych, obejmującą obsługę połączeń z Edynburgiem i Leeds w okresie 3 lat i mającą zastosowanie z mocą wsteczną od 12 maja 2008 r. ⁽²²⁾

⁽²¹⁾ Według Francji definicję nowego połączenia regularnego stanowi definicja stosowana w wytycznych z 2005 r.

⁽²²⁾ W umowie z 12 maja 2008 r. pomiędzy CCI i Jet2 mowa jest również o połączeniu między portem lotniczym w La Rochelle i w Belfaście, które planowano na sezon 2009. Według władz francuskich nigdy jednak nie uruchomiono połączenia La Rochelle–Belfast.

- (118) W przedmiotowej umowie przewidziano również przyznanie znacznych zniżek z tytułu opłat lotniskowych odpowiadających zniżkom przedstawionym w tabeli 10. Przedsiębiorstwo Jet2 zobowiązało się do oferowania co najmniej 2 000 miejsc w każdym sezonie, w przeciwnym razie zniżki miały być w kolejnym roku zmniejszone o 5 %.
- (119) Na podstawie tej umowy CCI miała wnieść w pierwszym roku (2008) „wkład finansowy na potrzeby wsparcia marketingu” w wysokości [...] EUR, a w drugim i trzecim roku (teoretycznie 2009 i 2010) – opłatę marketingową, której wysokość byłaby „dostosowywana na podstawie rozkładu lotów”. Zgodnie z umową kwota opłaty marketingowej mogła zostać skorygowana w drodze aneksu na podstawie osiągniętego współczynnika obciążenia i zmian dotyczących rozkładu lotów. Zgodnie z umową warunkiem uiszczenia opłaty było przedłożenie przez przedsiębiorstwo Jet2 faktury wraz z dokumentami potwierdzającymi (plan marketingowy, faktury za podjęte działania promocyjne). Aby kwalifikować się do otrzymania wsparcia przedsiębiorstwo Jet2 zobowiązało się ponadto do zaoferowania w sezonie wiosenno-letnim IATA co najmniej 2 000 miejsc na każde połączenie. Zgodnie z umową w przypadku nieosiągnięcia we wskazanym okresie liczby miejsc, o której mowa powyżej, przedsiębiorstwo Jet2 miało nie kwalifikować się do otrzymania opłaty marketingowej za dany rok.
- (120) W piśmie z 30 sierpnia 2011 r. Francja poinformowała Komisję, że w latach 2008 i 2009 CCI wypłaciła na rzecz przedsiębiorstwa Jet2 kwotę [...] EUR, lecz w 2010 r. CCI nie dokonała żadnych płatności na rzecz tego przedsiębiorstwa.
- c) Umowy z Flybe i Aer Arann
- (121) Postępowanie wyjaśniające Komisji obejmuje umowy dotyczące opłat lotniskowych zawarte między CCI a przedsiębiorstwami Flybe i Aer Arann:
- umowę zawartą 18 marca 2009 r. z przedsiębiorstwem Flybe, dotyczącą połączenia z Glasgow, na okres trzech lat, obowiązującą z mocą wsteczną od 3 maja 2008 r.,
 - umowę zawartą z przedsiębiorstwem Aer Arann na okres trzech lat, dotyczącą połączenia z Cork, która weszła w życie 24 maja 2008 r. (w umowie nie wskazano daty jej podpisania).
- (122) W tych dwóch umowach przewidziano przyznanie znacznych zniżek z tytułu opłat lotniskowych, odpowiadających zniżkom określonym w tabeli 10. W ramach dwóch umów linie lotnicze zobowiązały się do oferowania co najmniej 2 000 miejsc w każdym sezonie, w przeciwnym bowiem razie zniżki miały być w kolejnym roku zmniejszone o 5 %.
- (123) Według Francji zniżki te zostały przyznane zgodnie z warunkami określonymi w decyzji z 27 marca 2008 r. w sprawie opłat.

3.2.2.3. Umowy z Buzz

- (124) Według sprawozdania CRC linia lotnicza Buzz, spółka zależna KLM, uruchomiło wiosną 2001 r. pierwsze tanie połączenie między portami lotniczymi La Rochelle a Londyn Stansted ⁽²³⁾. W sprawozdaniu CRC stwierdzono, że przedsiębiorstwo Buzz zobowiązane było do uiszczania opłat lotniskowych zgodnie z obowiązującymi wówczas tabelami opłat. W sprawozdaniu CRC odnotowano również, że w latach 2001 i 2002 przedsiębiorstwo Buzz było beneficjentem działań promocyjnych i wydatków na komunikację o łącznej wartości 59 068,51 EUR. CRC zauważyła ponadto, że w 2003 r. przedsiębiorstwo Ryanair faktycznie przejęło połączenie, przy czym CCI do końca roku wystawiała Ryanair faktury za usługi na takich samych warunkach, jakie miały zastosowanie do przedsiębiorstwa Buzz.
- (125) Francja podkreśla, że z przedsiębiorstwem Buzz zawarto jedną umowę, tj. umowę z 8 listopada 2002 r. Umowa o świadczenie usług portu lotniczego z 8 listopada 2002 r. między CCI a przedsiębiorstwem Buzz, obejmująca okres trzech lat, dotyczy obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Buzz regularnych przewozów lotniczych do portu lotniczego w La Rochelle oraz warunków korzystania z infrastruktury.
- (126) Francja wskazała również, że działania promocyjne i wydatki na komunikację dotyczące przedsiębiorstwa Buzz, o których mowa w sprawozdaniu CRC, w rzeczywistości odnoszą się do działań komunikacyjnych podejmowanych na podstawie umowy zawartej z Maison de la France, a nie z przedsiębiorstwem Buzz. Według CCI nie dokonano więc na rzecz przedsiębiorstwa Buzz żadnych płatności z tytułu usług marketingowych.

⁽²³⁾ Według CRC „uruchomienie w 2001 r. połączenia La Rochelle–Londyn Stansted było przedmiotem umowy o świadczenie usług z 8 listopada 2002 r. z mocą wsteczną (...) obejmującej okres trzech lat ze skutkiem od 25 marca 2001 r.”

3.2.2.4. Związek z easyJet

- (127) W sprawozdaniu CRC wspomniano, że przedsiębiorstwo easyJet „zażądało w 2006 r. wsparcia w kwocie [...] EUR na potrzeby marketingu” w odniesieniu do połączenia z Bristollem, które to wsparcie było rzekomo przedmiotem ustnego porozumienia w momencie ukończenia sprawozdania.
- (128) Francja podkreśla, że – wbrew informacjom zawartym w sprawozdaniu CRC – przedsiębiorstwo easyJet nie otrzymało żadnego finansowania na potrzeby usług marketingowych ani reklamowych. Według Francji, chociaż możliwość przyznania takiego wsparcia omawiano nieformalnie podczas negocjacji między portem lotniczym a przedsiębiorstwem easyJet, nigdy nie doszło do skutku, a zatem nigdy nie zawarto z przedsiębiorstwem easyJet umowy dotyczącej wsparcia na potrzeby marketingu.

4. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (129) Komisja uznała za konieczne wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego w celu zbadania, z jednej strony, wszystkich wkładów finansowych wniesionych przez poszczególne podmioty i organy publiczne na rzecz CCI, operatora portu lotniczego w La Rochelle, od 2001 r. do dnia wydania decyzji o wszczęciu postępowania, jak opisano w sekcji 3.1 oraz, z drugiej strony, w celu oceny ewentualnej pomocy na rzecz linii lotniczych przyznanej w ramach wszystkich umów zawartych między CCI a przedsiębiorstwami lotniczymi, opisanych w sekcji 3.2.2 od 2001 r. do dnia wydania decyzji o wszczęciu postępowania (8 lutego 2012 r.).

4.1. Środki na rzecz portu lotniczego

- (130) Po przeanalizowaniu wkładów finansowych wniesionych na rzecz CCI, operatora portu lotniczego w La Rochelle, Komisja wyraziła swoją opinię na temat możliwości istnienia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oraz wątpliwości co do zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

4.1.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (131) Władze francuskie stwierdziły, że część finansowania przyznanego przez państwo miała na celu pokrycie kosztów zadań publicznych, które nie stanowiły działalności gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Takie finansowanie musi jednak być wykorzystywane wyłącznie do celów pokrycia kosztów wynikających z tych zadań i nie może być przeznaczone na inną działalność gospodarczą⁽²⁴⁾. Komisja uznała, że nie posiada wystarczających informacji na temat dokładnego charakteru kosztów zadań publicznych i że nie może również wykluczyć, że port lotniczy uzyskał korzyść dzięki pokryciu tych kosztów.
- (132) Francja stwierdziła również, że przedmiotowe finansowanie nie stanowiło korzyści w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Francja uważa również, że zarządzanie portem lotniczym w La Rochelle jako całością jest usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. W związku z tym Komisja zbadała środki wsparcia finansowego dla CCI w świetle orzecznictwa w sprawie Altmark⁽²⁵⁾. Komisja uznała, że Francja nie wykazała, że spełnione zostały cztery warunki określone w wyroku w sprawie Altmark; kryteria te muszą być spełnione, aby wykluczyć istnienie korzyści w przypadku rekompensowania kosztów wynikających z usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym.
- (133) Jeżeli chodzi o zgodność wkładów finansowych wniesionych na rzecz CCI w świetle testu prywatnego inwestora, Komisja nie mogła wykluczyć, że przedmiotowe wkłady finansowe zapewniały CCI selektywną korzyść przez cały okres objęty decyzją. W związku z tym Komisja nie mogła wykluczyć, że środki te stanowiły pomoc państwa.

4.1.1.1. Finansowanie infrastruktury i zadań publicznych

- (134) Komisja stwierdziła, że nie posiada żadnych dowodów, które umożliwiłyby jej uznanie, że dotacje na infrastrukturę uzyskane od organów publicznych były odpłacalne finansowo lub że oczekiwano zwrotu finansowego.

⁽²⁴⁾ Wyrok Trybunału z dnia 18 marca 1997 r., C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Decyzja Komisji z 19 marca 2003 r. (pomoc państwa N309/2002) (Dz.U. C 148 z 25.6.2003) i decyzja Komisji z dnia 16 października 2002 r. (pomoc państwa N 438/02) – Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej (Dz.U. C 284 z 21.11.2002).

⁽²⁵⁾ Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (135) Jeśli chodzi o dotację na finansowanie zadań publicznych, Komisja miała wątpliwości, jak wyjaśniono wcześniej, co do dokładnego charakteru kosztów ponoszonych przez państwo, które według władz francuskich wiążą się z wykonywaniem uprawnień publicznych.

4.1.1.2. Finansowanie działalności

- (136) Na podstawie sprawozdania CRC Komisja uznała, że nie wydaje się, aby niektórych transferów finansowych między rachunkami działu ogólnego CCI a rachunkami jego działu ds. portu lotniczego dokonano jako transakcji czysto komercyjnych.
- (137) Po pierwsze, wydaje się, że dział ogólny CCI zaniżał faktury za niektóre usługi świadczone na rzecz portu lotniczego, ponieważ w sprawozdaniach finansowych portu lotniczego nie odzwierciedlono rzeczywistych kosztów tych usług. Komisja nie wykluczyła, że celem domniemanego zaniżania faktur było zmniejszenie strat poniesionych przez port lotniczy w latach 2001–2006.
- (138) Następnie wydaje się, że działalność portu lotniczego była finansowana za pomocą zaliczek zwrotnych, wypłacanych z budżetu ogólnego CCI na rachunki portu lotniczego, co wygląda na to, że były one zasobami finansowymi przyznawanymi bezkosztowo.
- (139) Komisja uznała również, że kwoty wypłacone CCI z tytułu zarządzania portem lotniczym w Rochefort i jego obsługą wydają się przekraczać kwoty oczekiwane w normalnych warunkach rynkowych, biorąc pod uwagę brak ruchu w porcie lotniczym.
- (140) Co więcej, z kwoty otrzymanej przez port lotniczy w La Rochelle z tytułu świadczenia tych usług, 40 000 EUR nie pokrywało kosztów poniesionych przez CCI w związku ze świadczeniem usług, lecz stanowiło w rzeczywistości „opłatę za usługi usługodawcy”, odpowiadającą średniej stawce w wysokości 16 % całkowitej kwoty zafakturowanej za te usługi.
- (141) W odniesieniu do wkładów finansowych na potrzebę obsługi niektórych połączeń, wnoszonych na rzecz CCI przez różne władze publiczne, Komisja miała wątpliwości co do charakteru tych środków: czy były to płatności na rzecz portu lotniczego, biorąc pod uwagę, że przechodziły przez rachunki portu lotniczego, czy też stanowiły one pomoc państwa dla przedmiotowych linii lotniczych.

4.1.2. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE

- (142) Do oceny zgodności tych środków inwestycyjnych z rynkiem wewnętrznym Komisja zastosowała wytyczne z 2005 r. ⁽²⁶⁾ Komisja uznała, że nie posiada wszystkich niezbędnych informacji, które umożliwiłyby jej dokonanie oceny zgodności przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym przy użyciu kryteriów określonych w wytycznych z 2005 r.
- (143) Komisja miała również wątpliwości co do zgodności z rynkiem wewnętrznym potencjalnej nadwyżki rekompensaty z tytułu zadań publicznych i potencjalnego przyznania CCI pomocy operacyjnej.

4.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

- (144) W odniesieniu do oceny środków na rzecz linii lotniczych Komisja również wyraziła swoją opinię na temat możliwości istnienia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oraz wątpliwości co do zgodności takiej pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

4.2.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (145) Komisja oceniła istnienie selektywnej korzyści w umowach zawartych z zainteresowanymi liniami lotniczymi analizując w tym celu, czy w podobnych okolicznościach prywatny operator portu lotniczego działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej zawarłby umowy handlowe podobne do umów zawartych przez CCI.

⁽²⁶⁾ Przy dokonywaniu analizy niektórych środków przyjętych przed publikacją wytycznych z 2005 r. należy wziąć pod uwagę wcześniejszą praktykę decyzyjną Komisji. W wytycznych z 2005 r. skonsolidowano kryteria wyłonione na podstawie wcześniejszej praktyki decyzyjnej, przez co wytyczne mają bezpośrednie zastosowanie do tych środków.

- (146) Po pierwsze, Komisja odnotowała, że w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym działalność portu lotniczego przynosiła straty we wszystkich latach obrotowych, a według sprawozdania CRC ⁽²⁷⁾ opłaty stosowane przez port lotniczy wobec poszczególnych linii lotniczych były dyskryminujące ⁽²⁸⁾. Z tych wszystkich powodów Komisja ma wątpliwości, czy w swoich kontaktach handlowych z liniami lotniczymi obsługującymi port lotniczy w La Rochelle port lotniczy działał jako ostrożny inwestor.
- (147) Aby ustalić, czy operator portu lotniczego postępował jako ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, kierujący się osiągnięciem rentowności ⁽²⁹⁾, Komisja uznała, że zawarte umowy należało ocenić w odniesieniu do każdego rozpatrywanego okresu w momencie ich podpisania.

4.2.1.1. Istnienie selektywnej korzyści w umowach zawartych z przedsiębiorstwami Ryanair/AMS

- (148) Komisja uznała, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych należy oceniać łącznie, ponieważ Ryanair i AMS są w rzeczywistości jednym i tym samym beneficjentem przedmiotowych środków. Komisja uznała ponadto, że podpisanie umów o świadczenie usług marketingowych było uzależnione od zawarcia umów o świadczenie usług portu lotniczego, a jedyną oczekiwaną korzyścią z umów o świadczenie usług marketingowych był wzrost liczby pasażerów przedsiębiorstwa Ryanair korzystających z lotniska.
- (149) Komisja wyraziła wątpliwości w kwestii faktu, czy operator portu lotniczego, zawierając umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych, zachował się jak ostrożny prywatny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej realizujący politykę strukturalną, globalną lub sektorową i kierujący się zamiarem osiągnięcia rentowności w perspektywie średnio- i długoterminowej. Komisja zauważyła, że nie istnieją żadne badania rynku ani biznesplany dotyczące poszczególnych umów zawartych z Ryanair/AMS i uzasadniających z ekonomicznego punktu widzenia decyzję portu lotniczego dotyczącą podjęcia takich zobowiązań wobec Ryanair/AMS.
- (150) Według Francji ekonomicznym uzasadnieniem dla zawarcia tych umów były korzyści, jakie przyniosłyby one biznesowi i turystyce w regionie. Komisja wskazała jednak, że do celów testu ostrożnego inwestora nie można brać pod uwagę względów dotyczących rozwoju regionalnego ⁽³⁰⁾.
- (151) Komisja miała wątpliwości w sprawie opłat lotniskowych stosowanych wobec Ryanair, odnosząc się w szczególności do podpisanej 10 grudnia 2003 r. umowy przyznającej Ryanair zwolnienie z opłaty za oświetlenie drogi startowej.
- (152) Komisja zauważyła, że w finansowaniu kosztów umów o świadczenie usług marketingowych uczestniczyły różne podmioty publiczne. W związku z tym rozważyła, czy odpowiednie jest ocenianie postępowania portu lotniczego łącznie z postępowaniem państwa lub pozostałych władz publicznych nadzorujących operatora portu lotniczego lub uczestniczących w jego finansowaniu.
- (153) Komisja zakwestionowała również faktyczne istnienie usług obsługi naziemnej objętych kolejnymi umowami z przedsiębiorstwem Ryanair, w szczególności usług objętych zawartą 10 grudnia 2003 r. między Ryanair a CCI umową o świadczeniu usług obsługi naziemnej. W swojej odpowiedzi z 30 sierpnia 2011 r. Francja stwierdziła, że CCI nie zapewniała żadnych usług obsługi naziemnej.
- (154) Z tych wszystkich powodów Komisja uznała, że ma wątpliwości co do tego, czy zawierając umowy będące przedmiotem postępowania wyjaśniającego port lotniczy i podmioty publiczne, które wносиły lub wnoszą wkład w koszty operacyjne przedsiębiorstwa Ryanair, działały jako ostrożny inwestor prywatny w warunkach gospodarki rynkowej.

⁽²⁷⁾ W sprawozdaniu CRC z 13 maja 2008 r. opublikowano wyniki finansowe portu lotniczego za lata 2001–2006. W piśmie Francji z 30 sierpnia 2011 r. wspomniano fakt, że port lotniczy przynosił straty również po 2006 r.

⁽²⁸⁾ Zgodnie ze sprawozdaniem CRC Airlinair było jedyną linią lotniczą, która uiszczala opłatę za oświetlenie, natomiast tanie linie lotnicze były zwolnione z tej opłaty w sezonie zimowym, a nawet latem w przypadku lotów nocnych zdefiniowanych zgodnie z przepisami lotniczymi (zob. rozdział 3.1 sprawozdania).

⁽²⁹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r., Włochy/ Komisja („Alfa Romeo”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, pkt 20 i wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 12 grudnia 2000 r., Alitalia/ Komisja, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, pkt 84.

⁽³⁰⁾ Wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 21 stycznia 1999 r. w sprawach połączonych T-129/95, T-2/96 i T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke/ Komisja, ECLI:EU:T:1999:7, pkt 120.

4.2.1.2. Istnienie selektywnej korzyści w umowach zawartych z przedsiębiorstwami Jet2, Flybe i Aer Arann

- (155) Komisja zauważyła, że umowy podpisane z liniami lotniczymi Jet2, Flybe i Aer Arann doprowadziły do znacznych zniżek w zakresie opłat ⁽³¹⁾ i że, według Francji, zniżki te były stosowane w sposób niedyskryminacyjny wobec wszystkich linii lotniczych, które spełniały kryteria określone w decyzji w sprawie opłat dnia 27 marca 2008 r. (zob. sekcja 3.3.2.2).
- (156) Komisja zauważyła jednak, że – jak wspomniała Francja – w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym działalność portu lotniczego przynosiła straty. Rentowność tych zachęt obliczono na podstawie szacunkowych kosztów operacyjnych, zwalniając w ten sposób linie lotnicze z obowiązku udziału w finansowaniu wykorzystywanej infrastruktury. Komisja uznała zatem, że zachęty te mogły pozbawić port lotniczy przychodów operacyjnych niezbędnych do zapewnienia jego rentowności finansowej.

4.2.1.3. Istnienie selektywnej korzyści wynikającej z kwot zapłaconych na rzecz przedsiębiorstw Jet2, easyJet i Buzz w zamian za usługi marketingowe

- (157) W odpowiedzi na wniosek o udzielenie dodatkowych informacji Francja wymieniła kwoty w łącznej wysokości [...] EUR wypłacone w 2009 r. na rzecz przedsiębiorstwa Jet2 z tytułu usług marketingowych. Co więcej, w sprawozdaniu CRC odnotowano, że przedsiębiorstwo easyJet „zażądało w 2006 r. wsparcia w kwocie [...] EUR na potrzeby marketingu” w odniesieniu do połączenia z Bristolem ⁽³²⁾ oraz że w latach 2001 i 2002 przedsiębiorstwo easyJet Buzz było beneficjentem działań promocyjnych i wydatków na komunikację o łącznej wartości 59 068,51 EUR.
- (158) Komisja uznała, że nie dysponuje wystarczającymi informacjami świadczącymi o tym, że zapłacone kwoty nie stanowiły pomocy państwa lub że płatności dokonano zgodnie z zasadą ostrożnego inwestora oraz że usługi marketingowe świadczone w zamian za te płatności odpowiadały zapłaconym kwotom.

4.2.2. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE

- (159) Komisja uznała, że zgodność środków przyznanych po opublikowaniu wytycznych z 2005 r. należy oceniać w świetle tych wytycznych, a zgodność środków przyznanych przed opublikowaniem wytycznych należy oceniać zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji w momencie przyznawania środków. Komisja zauważyła jednak również, że przyjmując wytyczne z 2005 r., skonsolidowała swoją praktykę decyzyjną dotyczącą oceny zgodności pomocy przyznawanej operatorom portów lotniczych oraz że kryteria określone w wytycznych miały również zastosowanie do środków przyznanych przed opublikowaniem wytycznych.
- (160) Komisja uznała, że w świetle posiadanych informacji ma wątpliwości co do zgodności z rynkiem wewnętrznym środków przyznanych na rzecz linii lotniczych.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (161) Komisja otrzymała również uwagi od niżej wymienionych zainteresowanych stron:

- CCI, Ryanair i AMS;
- niżej wymienionych przedsiębiorstw Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma i La Rochelle Evénements,
- niżej wymienionych stowarzyszeń: Amicale Rivedoux [stowarzyszenie społeczności lokalnej], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [stowarzyszenie hotelarzy La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [stowarzyszenie na rzecz ochrony środowiska], Ile de Ré Tourisme [Rada turystyki Ile de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [stowarzyszenie żeglarzy zawodowych w La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [stowarzyszenie urzędów turystyki Charente-Maritime], Destination La Rochelle,

⁽³¹⁾ 75 % w pierwszym roku, 50 % w drugim roku i 25 % w trzecim roku.

⁽³²⁾ Rozdział 5.1.1 sprawozdania CRC.

- niżej wymienionych podmiotów publicznych: Conseillers du Commerce Extérieur [Doradcy ds. handlu zagranicznego], departament Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [Urząd turystyki w La Rochelle], CCI Poitou-Charentes, CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme [Rada turystyki Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle], urząd miasta Royan, Vendée Tourisme [Rada turystyki Wandej] oraz region Poitou-Charentes;
- oraz osób fizycznych.

5.1. Uwagi CCI

- (162) Uwagi przedstawione przez CCI są kontynuacją uwag przesłanych przez Francję 12 kwietnia 2012 r., przy czym CCI przedstawiła dodatkowe informacje w odniesieniu do uwag Francji.

– *Uwagi dotyczące środków na rzecz portu lotniczego*

- (163) Po pierwsze, CCI uważa, że środki zbadane przez Komisję nie mogły wpłynąć na konkurencję, ponieważ żaden z dwóch portów lotniczych zlokalizowanych w obszarze ciężenia portu lotniczego w La Rochelle (Rochefort Saint-Aignan i Niort) nie oferował lotów komercyjnych. Kwestionuje również twierdzenie, że port lotniczy w Angoulême znajduje się w tym samym obszarze ciężenia, co port lotniczy w La Rochelle, biorąc pod uwagę, że jest on oddalony o dwie godziny jazdy samochodem.
- (164) W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej CCI uważa, że część pomocy inwestycyjnej objętej postępowaniem wyjaśniającym przeznaczono na zadania publicznych związane z bezpieczeństwem i ochroną, a zatem nie stanowi ona pomocy państwa. Dotyczy to zadań i infrastruktury finansowanych z opłaty za ochronę oraz infrastruktury wykonywanej do następujących rodzajów działalności niemającej charakteru gospodarczego: punktów kontroli bezpieczeństwa, kontroli celnej oraz hangaru zapewniającego miejsce postojowe dla trzech wozów strażackich.
- (165) CCI uważa również, że powierzono jej zapewnianie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym („UOIG”). Zgodnie z art. L.170-1 kodeksu spółek handlowych CCI powierza się zadanie zapewnienia rozwoju gospodarczego, atrakcyjności i zagospodarowania przestrzennego obszaru, a zarządzanie portem lotniczym na terenie jej działania przyczynia się do osiągnięcia tych celów. CCI podkreśla fakt, że La Rochelle jest miastem odizolowanym. Jest to jedyna francuska aglomeracja licząca ponad 150 000 mieszkańców, do której nie dociera autostrada. Co więcej, miasto nie ma połączenia z systemem kolei dużych prędkości, ani nie istnieją plany budowy takiego połączenia, a podróż pociągiem do Paryża zajmuje obecnie ponad trzy godziny.
- (166) Tytułem żądania ewentualnego CCI uważa, że finansowanie infrastruktury należy uznać za pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym w świetle praktyk Komisji w latach 2000–2005 i wytycznych z 2005 r.
- (167) W odniesieniu do zaniżania faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz CCI-port lotniczy, CCI podkreśla, że świadczenie przedmiotowych usług jest wspólne dla poszczególnych działów CCI oraz że usługi te mają charakter strukturalny (rachunkowość, usługi informatyczne, zasoby ludzkie), a ich koszt dzielony jest między wszystkie działy CCI. Należy w związku z tym oczekiwać, że fakturowanie usług nie wynika z logiki komercyjnej i kwoty faktur są niższe, niż gdyby wystawiała je organizacja zewnętrzna. Według CCI jest to zgodne z orzecznictwem Trybunału, który akceptuje, że świadczenie usług na rzecz podmiotów należących do tej samej sieci nie zawsze opiera się na podejściu czysto komercyjnym ⁽³³⁾.
- (168) W odniesieniu do zawyżania faktur usług świadczonych na rzecz portu lotniczego Rochefort Saint-Agnant, CCI uważa, że kwestionowane kwoty nie stanowią dodatkowego fakturowania, nawet jeśli ruch przekroczył liczbę lotów określoną w specyfikacji usług.
- (169) Jeśli chodzi o zaliczki zwrotne, CCI argumentuje, że nie można ich uznać za dotacje, ponieważ są to pożyczki, które port lotniczy jest zobowiązany spłacić. Zaliczki te były w rzeczywistości finansowaniem, które przeniesiono z jednego działu wewnętrznego budżetu CCI do innego działu, co wyjaśnia, dlaczego nie naliczono odsetek. CCI uważa ponadto, że działała tak, jak zachowałby się prywatny operator, zaspokajając potrzeby portu lotniczego w zakresie płynności.

⁽³³⁾ Wyrok Trybunału z dnia 3 lipca 2003 r., Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) W związku z tym CCI stoi na stanowisku, że nawet gdyby Komisja uznała finansowanie operacji za pomoc państwa, na podstawie wytycznych z 2014 r. należy je uznać za pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym.

– Uwagi dotyczące środków na rzecz linii lotniczych

(171) W odniesieniu do umów między portem lotniczym a liniami lotniczymi, po pierwsze, CCI uważa, że umów tych nie można przypisać państwu na podstawie kryteriów określonych w wyroku w sprawie Stardust. ⁽³⁴⁾

(172) CCI uważa również, że cena płacona przez port lotniczy, wynikająca z zawartych przez niego umów o świadczenie usług marketingowych, nie przekraczała ceny rynkowej. Zauważa w szczególności, że cena, jaką płacił port lotniczy w La Rochelle za usługi marketingowe, była zgodna z ceną rynkową, a nawet od niej niższa, i opierała się na tabeli opłat dostępnej na stronie internetowej AMS.

(173) CCI uważa, że umowy z przedsiębiorstwem AMS zawarto w celu osiągnięcia rentowności, ponieważ miały one zwiększyć atrakcyjność portu lotniczego i wzmocnić jego ogólne relacje z przedsiębiorstwem Ryanair. CCI uważa, że biznesplan na lata 2003–2018, który uwzględnił koszty marketingowe w celu oceny relacji portu lotniczego z Ryanair, pokazuje, że istniała długoterminowa perspektywa rentowności.

(174) Jeżeli chodzi o opłaty lotniskowe uiszczane przez poszczególne linie lotnicze, CCI wskazuje, że zwolnienie Ryanair z opłaty za oświetlenie tłumaczy się faktem, że linia ta obsługuje tylko loty dzienne, co oznacza, że oświetlenie nie jest wymagane.

(175) Jeżeli chodzi o przyznane niektórym liniom lotniczym zniżki na opłaty lotniskowe, CCI uważa, że jedynym celem zniżek było uruchomienie nowych połączeń, a zniżki były ograniczone w czasie i niedyskryminacyjne. CCI zauważa ponadto, że opłaty lotniskowe miały pozytywny wpływ na rentowność portu lotniczego.

(176) Jeżeli chodzi o kwoty zapłacone za usługi marketingowe przedsiębiorstwu Jet2, CCI stosuje taką samą argumentację, jak przedstawiono powyżej w odniesieniu do przedsiębiorstw Ryanair i AMS. CCI podkreśla, że wbrew twierdzeniom zawartym w sprawozdaniu CRC przedsiębiorstwo easyJet nie otrzymało żadnego wynagrodzenia za usługi marketingowe.

(177) W odniesieniu do wkładów finansowych podmiotów publicznych na rzecz obsługi połączeń lotniczych, CCI kwestionuje twierdzenie, że w biznesplanie portu lotniczego uwzględniono finansowanie umów marketingowych przez samorządy terytorialne. Jej zdaniem odnośne samorządy terytorialne podpisały te umowy o świadczenie usług marketingowych w kontekście ich zadania leżącego w interesie ogólnym polegającego na promowaniu lokalnego obszaru.

5.2. Uwagi przedsiębiorstw Ryanair i AMS

(178) Przedsiębiorstwo Ryanair kwestionuje analizę Komisji zawartą w decyzji o wszczęciu postępowania. Przedsiębiorstwo Ryanair uważa, że w ramach przeprowadzania testu ostrożnego inwestora Komisja powinna stosować metodę porównawczą. Przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło również kilka analiz finansowych opartych na metodzie porównawczej w celu wykazania, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte między przedsiębiorstwem Ryanair a portem lotniczym w La Rochelle były zgodne z testem prywatnego inwestora.

(179) Przedsiębiorstwo AMS również odnosi się krytycznie do decyzji Komisji, aby analizować łącznie umowy z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS. Przedsiębiorstwo Ryanair również odrzuca pogląd, że środki wprowadzone przez CCI można przypisać państwu lub że obejmowały one wykorzystanie zasobów państwowych.

(180) Przedsiębiorstwo Ryanair przedstawiło ponadto analizę ekonomiczną, której celem było wykazanie, że umowy podpisane przez Ryanair z portem lotniczym w La Rochelle były zgodne z testem prywatnego inwestora przy zastosowaniu metody analizy rentowności przyrostowej *ex ante*. Według tego badania analiza nie powinna ograniczać się do rzeczywistego okresu obowiązywania umów, ale powinna również uwzględniać ich teoretyczny okres obowiązywania, biorąc pod uwagę wszelkie warianty przedłużenia umów przewidziane w samych umowach. Badanie opiera się na średnich zmianach danych liczbowych dotyczących ruchu obsługiwanego przez Ryanair na szereg innych portów lotniczych, z których korzysta.

⁽³⁴⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., Republika Francuska/Komisja (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Przedsiębiorstwo Ryanair również uważa, że ceny AMS są zgodne z cenami rynkowymi i że decyzja publicznego portu lotniczego o nabyciu usług od AMS jest zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (182) Przedsiębiorstw Ryanair przedstawiło także raport ekonomiczny, którego celem było wykazanie, że umowy podpisane z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS, analizowane łącznie (co stanowi podejście kwestionowane przez Ryanair), były zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (183) Na koniec przedsiębiorstwo Ryanair krytykuje przeprowadzoną przez Komisję analizę zawartych z AMS umów o świadczenie usług marketingowych, zgodnie z którą ich jedyną wartością jest potencjalny wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair w czasie obowiązywania umów bez przypisywania im jakiegokolwiek wartości końcowej po wygaśnięciu. Zdaniem przedsiębiorstwa Ryanair umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych generują przyrostowe w czasie ich obowiązywania oraz wartość końcową po ich wygaśnięciu. Wartość końcowa umów o świadczenie usług marketingowych polega na zwiększeniu ruchu w porcie lotniczym po ich wygaśnięciu w wyniku poprawy jego reputacji.
- (184) Przedsiębiorstwo AMS także kwestionuje analizę Komisji. Po pierwsze, AMS uważa, że oczekiwane korzyści z umów o świadczenie usług marketingowych na rzecz portów lotniczych nie ograniczają się jedynie do wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair. Według AMS osoby odwiedzające portal Ryanair, które mogą być podatne na jego reklamy, nie są wyłącznie klientami Ryanair i prawdopodobnie podróżują innymi liniami lotniczymi. Przedsiębiorstwo AMS zauważa również, że istnienie umowy o świadczenie usług marketingowych między danym portem lotniczym a przedsiębiorstwem Ryanair nie ma wpływu na współczynnik obciążenia jego samolotów obsługujących ten port lotniczy.
- (185) Przedsiębiorstwo AMS również kwestionuje decyzję Komisji, aby analizować łącznie umowy z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS. Przedsiębiorstwo AMS wyjaśnia wreszcie, że reklama na portalu Ryanair pozwala portowi lotniczemu przyciągnąć większą liczbę pasażerów przylatujących, w odniesieniu do których prawdopodobieństwo, że wydadzą pieniądze, jest większe niż w przypadku pasażerów wylatujących, a tym samym zwiększyć przychody z działalności pozalotniczej.

5.3. Uwagi przekazane przez pozostałe zainteresowane strony

- (186) Szereg osób fizycznych oraz stowarzyszenie Envol Vert poinformowało Komisję, że popierają wszczętą procedurę i potępiają dotacje otrzymywane przez przedsiębiorstwo Ryanair. Niektóre osoby kwestionują również prawdziwy zakres korzyści gospodarczych generowanych przez port lotniczy w La Rochelle.
- (187) Wszystkie pozostałe zainteresowane strony podkreślają wkład portu lotniczego w La Rochelle w rozwój turystyki i gospodarki w regionie. Podkreślają również, że, w szczególności w przypadku niektórych zainteresowanych stron, zamknięcie portu lotniczego miałyby szkodliwy wpływ na ich własną działalność gospodarczą.
- (188) CCI miasta Angoulême wskazała na brak konkurencji między portami lotniczymi w Angoulême i w La Rochelle.
- (189) CCI regionu Poitou-Charentes wyraziła poparcie dla rezolucji Parlamentu Europejskiego ⁽³⁵⁾ w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i przewozów lotniczych w Unii Europejskiej, która ma na celu uznanie roli, jaką regionalne porty lotnicze odgrywają w rozwoju lokalnych gospodarek.
- (190) Region Poitou-Charentes podkreśla, że nie wpłacił żadnych bezpośrednich dotacji na rzecz portu lotniczego, a jedynie na rzecz CCI, aby umożliwić tej ostatniej skuteczne wykonywanie zadań.
- (191) Zdaniem UDOTSI kluczowe znaczenie ma utrzymanie finansowania, które umożliwia otrzymującym je liniom lotniczym kontynuowanie i rozszerzanie działalności w porcie lotniczym w La Rochelle. UDOTSI zauważa, że ograniczenie finansowania doprowadziłoby do spadku turystyki w departamencie Charente-Maritime, co miałyby negatywny wpływ na lokalną gospodarkę.
- (192) Związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle i departament Charente-Maritime zauważają, że ich wkład w kampanie marketingowe prowadzone w ramach umów o świadczenie usług marketingowych zawartych z CCI mieścił się w zakresie ich kompetencji i był zgodny z ich zadaniem promowania własnego regionu. Związek aglomeracyjny zauważa, że połączył siły z CCI w ramach ogólnej umowy o świadczenie usług marketingowych, która umożliwiła

⁽³⁵⁾ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE (2011/2196 (INI)).

mu skorzystanie z obniżki stawek pobieranych przez przedsiębiorstwo AMS. Związek aglomeracyjny odnotowuje ponadto również, że nie ma bezpośredniego interesu w zarządzaniu portem lotniczym w La Rochelle i dlatego uważa, że jego wkład finansowy nie powinien być uwzględniony w biznesplanie portu lotniczego.

6. SPOSTRZEŻENIA I UWAGI FRANCJI

6.1. Środki na rzecz portu lotniczego

– Interes ogólny portu lotniczego

- (193) Francja podkreśla, że cała działalność portu lotniczego (w tym działalność w zakresie lotnictwa komercyjnego) stanowi usługę świadczoną w interesie ogólnym, w szczególności związanym z rozwojem gospodarczym i turystycznym regionu, a zatem żadnej kwoty przyznanej operatorom portu lotniczego nie można uznać za pomoc państwa.

– Dotacje inwestycyjne

- (194) Francja nie podziela opinii Komisji ⁽³⁶⁾ dotyczącej możliwości zastosowania orzecznictwa w sprawie Aéroports de Paris ⁽³⁷⁾ do środków wsparcia infrastrukturalnego przyznanych przed publikacją wytycznych z 2005 r. Zdaniem Francji należy stosować wytyczne z 1994 r. ⁽³⁸⁾, w szczególności ich pkt 12, na mocy którego pomoc na finansowanie infrastruktury nie podlega kontroli pomocy państwa przez Komisję. Zdaniem Francji odejście od wcześniejszego orzecznictwa w wyroku w sprawie Aéroports de Paris, w którym działalność polegającą na zarządzaniu portem lotniczym i jego obsłudze uznano za działalność gospodarczą, odnosiło się do dużego europejskiego węzła komunikacyjnego i dotyczyło kwestii prawnej niezwiązanej z finansowaniem portu lotniczego, a zatem nie mogło być uznane za bezpośrednio wiążące dla państw członkowskich w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego, podczas gdy w jedynym obowiązującym wówczas tekście, wytycznych z 1994 r., wyraźnie wskazywano, że projekty infrastrukturalne dotyczące portów lotniczych stanowiły ogólne środki z zakresu polityki gospodarczej niewchodzące w zakres kontroli pomocy państwa. Francja uważa ponadto że praktyka Komisji była zgodna z wytycznymi z 1994 r. ⁽³⁹⁾. Biorąc pod uwagę ten klimat niepewności prawa, Francja uważa, że działała zgodnie z jedynym dokumentem mającym wówczas moc prawną, tj. wytycznymi z 1994 r.
- (195) Francja uważa ponadto, że żaden z kwestionowanych środków pomocy inwestycyjnej nie może mieć wpływu na konkurencję i że w związku z tym należy je wyłączyć z zakresu postępowania wyjaśniającego Komisji.
- (196) Według Francji inwestycje te są zgodne z testem ostrożnego prywatnego inwestora. Francja twierdzi, że uzasadnienie dla poszczególnych środków inwestycyjnych stanowią utrzymujące się problemy portu lotniczego związane z niewystarczającą przepustowością. Według Francji CCI postanowiła zmniejszyć te ograniczenia inwestując w zwiększenie przepustowości portu lotniczego. Francja utrzymuje, że poszczególne decyzje inwestycyjne systematycznie podejmowano na podstawie wyników badań prognostycznych i biznesplanów sporządzonych *ex ante* w latach 2000, 2002 i 2008. Na podstawie tych badań Francja uważa, że – decydując się w drodze decyzji z 21 lutego 2003 r. na ubieganie się o finansowanie od poszczególnych władz publicznych, o których mowa powyżej – CCI działała opierając się na rozsądnych założeniach.
- (197) Francja uważa, że inwestycje CCI były ograniczone i że z perspektywy finansowej podejście portu lotniczego przy dokonywaniu inwestycji było zawsze bardzo wyważone, ponieważ czekał on aż do osiągnięcia punktu nasycenia przed podjęciem decyzji o przeprowadzeniu prac, które stały się niezbędne.

⁽³⁶⁾ Decyzja o wszczęciu postępowania, motywy 162 i 163.

⁽³⁷⁾ Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., Aéroports de Paris/Komisja, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽³⁹⁾ Decyzja Komisji z dnia 30 marca 1999 r., Włochy, port lotniczy na wyspie Elba, pomoc państwa NN 638/1998 (Dz.U. C 67 z 17.3.2004, s. 9); Decyzja Komisji z dnia 14 czerwca 1999 r., Zjednoczone Królestwo – port lotniczy w Manchesterze, pomoc państwa NN 109/98 (Dz.U. C 65 z 13.3.2004, s. 5), motyw 6.

- (198) W razie nieuwzględnienia powyższego Francja uważa, że gdyby Komisja uznała, iż środki będące przedmiotem postępowania wyjaśniającego stanowiły pomoc państwa, powinna uznać je za zgodne z rynkiem wewnętrznym, gdyż środki te przyznano w celu wykonania zadań leżących w interesie ogólnym spełniających warunki określone w art. 106 ust. 2 TFUE. Władze francuskie uważają, że port lotniczy w La Rochelle jako całość można uznać za UOIG, ponieważ jego kluczowe zadania polegają na zapewnieniu dostępności obsługiwanego obszaru, umożliwieniu rozwoju gospodarczego i społecznego oraz wspieraniu turystyki.
- (199) W przypadku tej drugiej alternatywy Francja argumentuje, że pomoc na finansowanie infrastruktury jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w świetle wytycznych z 2005 r.

– *Finansowanie działalności*

- (200) Po pierwsze, Francja uważa, że usługi w zakresie ochrony przeciwpożarowej samolotów i zapobiegania zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta są zadaniami wchodzącymi w zakres zadań publicznych, które mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa portów lotniczych, a zatem powinny być wyłączone z zakresu postępowania wyjaśniającego Komisji dotyczącego port lotniczy w La Rochelle.
- (201) Francja stwierdza również, że finansowanie przyznane portowi lotniczemu w La Rochelle nie może mieć wpływu na konkurencję w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a zatem ocenione środki nie stanowią pomocy państwa.
- (202) Tytułem żądania ewentualnego Francja uważa, że gdyby Komisja uznała, że środki będące przedmiotem postępowania wyjaśniającego stanowiły pomoc państwa, powinna – w świetle wytycznych z 2014 r. – uznać je za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

6.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

– *Zniżki na opłaty stosowane wobec Jet2, Flybe i Aer Arann*

- (203) Francja zauważa, że system zniżek, który miał zastosowanie do Jet2, Flybe i Aer Arann, był degresywny, ograniczony w czasie i miał zastosowanie do każdej linii lotniczej, która spełniała warunki określone w decyzji CCI z 27 marca 2008 r. w sprawie opłat, którą ustanowiono ten system.
- (204) Według Francji ten rodzaj zniżki, która jest dostępna dla wszystkich i przyznawana na czas określony, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ środek nie jest selektywny i nie wpływa na konkurencję.

– *Środki wsparcia marketingowego*

- (205) Francja zwraca uwagę na potrzebę promowania przez rozwijające się regionalne porty lotnicze swoich usług oraz regionu w drodze kampanii marketingowych w celu zwiększenia liczby pasażerów.
- (206) Francja zauważa ponadto, że zgodnie z praktyką Komisji, jeśli usługa jest opłacana po cenie rynkowej, nie można stwierdzić pomocy państwa.
- (207) Francja podkreśla złożoność procesu oceny ceny rynkowej usług marketingowych, która to ocena musi uwzględniać dokładny charakter świadczonej usługi, ustalenia dotyczące nadzoru, wpływ usługi na wielkość ruchu i generowane korzyści. Władze francuskie chciałyby, aby praktyki te podlegały kompleksowej ocenie, aby nie defaworyzować niektórych portów lotniczych w stosunku do innych.
- (208) Władze francuskie podzielają opinię Komisji, przedstawioną w motywach 205 i 214 decyzji o wszczęciu postępowania, dotyczącą potrzeby wspólnej oceny umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych, a także wspólnego podejścia do poszczególnych władz publicznych i CCI w kwestii finansowania umów o świadczenie usług marketingowych.
- (209) Francja uważa, że nie jest w stanie udowodnić, iż umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte z przedsiębiorstwami Ryanair/AMS są zgodne z zasadą testu prywatnego inwestora, ponieważ zasada ta wyklucza jakiegokolwiek względy dotyczące rozwoju regionalnego, podczas gdy decyzje poszczególnych władz lokalnych i regionalnych o udziale w finansowaniu tych umów opierały się na względach dotyczących rozwoju regionalnego. Francja uważa ponadto, że test prywatnego inwestora nie jest odpowiedni dla portów lotniczych obsługujących mniej niż milion pasażerów rocznie, które muszą brać pod uwagę aspekty inne niż własna rentowność.

- (210) Francja podkreśla pozytywny wpływ działalności portu lotniczego na rozwój regionalny, dlatego uznaje za naturalne, że władze lokalne i regionalne, które dążą do rozwoju gospodarczego i rozwoju turystyki na swoim terytorium, korzystają z usług umożliwiających im promowanie regionu i przyciąganie odwiedzających.
- (211) Francja zauważa korzyści gospodarcze generowane przez port lotniczy Na przykład w 2010 r. pasażerowie korzystający z usług tanich linii lotniczych w celu przylotu na port lotniczy w La Rochelle wydali około 30 mln EUR.
- (212) Jeśli chodzi o CCI, władze francuskie podają następujące uzasadnienie korzystania z usług marketingowych: „jeżeli chodzi o względy, które skłoniły CCI do zawarcia umów będących przedmiotem postępowania, możliwość zamieszczenia reklam dotyczących portu lotniczego w La Rochelle i regionu, jak również miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez port lotniczy, na portalu, który odwiedza tyle samo osób, co portal przedsiębiorstwa Ryanair, stwarzała szansę przyciągnięcia dodatkowych klientów, których CCI w naturalny sposób przejęła, chcąc zwiększyć ruch w porcie lotniczym, a tym samym przychody”. Francja dodaje, że „z punktu widzenia portu lotniczego w La Rochelle jego strategia wsparcia marketingowego przyniosła efekty, skoro spowodowała gwałtowny wzrost liczby pasażerów w tym okresie, prowadząc do stałego wzrostu w zakresie opłat lotniskowych i przychodów z działalności pozalotniczej...”.
- (213) Jeżeli chodzi o kwoty zapłacone za usługi marketingowe przedsiębiorstwu Jet2, władze francuskie stosują taką samą argumentację, jak przedstawiono powyżej w odniesieniu do przedsiębiorstw Ryanair i AMS.
- (214) Francja podkreśla również, że – wbrew informacjom zawartym w sprawozdaniu CRC z 2008 r. – i zawartym w motywie 39 decyzji Komisji o wszczęciu postępowania, przedsiębiorstwo easyJet nie otrzymało żadnego finansowania z tytułu usług marketingowych ani reklamowych.

7. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

7.1. Środki na rzecz portu lotniczego

- (215) Komisja przeanalizuje w tej części poszczególne środki wsparcia finansowego przyznane na rzecz portu lotniczego, opisane w sekcji 3.1.

7.1.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (216) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z Traktatem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (217) 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,
 - dany środek pomocy musi zapewniać swojemu beneficjentowi lub beneficjentom selektywną korzyść,
 - przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

a) Ramy ogólne

- (218) Jak Komisja powtórzyła w wytycznych z 2014 r.⁽⁴⁰⁾, od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (dnia 12 grudnia 2000 r.)⁽⁴¹⁾ działalność i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za zadanie wchodzące w zakres kontroli pomocy państwa. Natomiast ze względu na brak pewności przed tą datą organy publiczne mogły w uzasadniony sposób uznać wówczas, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowiło pomocy państwa, a zatem organy te nie musiały zgłaszać takiego środka Komisji. Wynika z tego, że na podstawie przepisów dotyczących pomocy państwa Komisja nie może obecnie kwestionować środków finansowania przyznanych przed dniem 12 grudnia 2000 r.

⁽⁴⁰⁾ Pkt 28 i 29 wytycznych z 2014 r.

⁽⁴¹⁾ Wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r., Aéroports de Paris/Komisja, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) W przedmiotowej sprawie dotacje inwestycyjne przyznano po dniu 12 grudnia 2000 r., podobnie jak potencjalną pomoc operacyjną, której analiza obejmuje okres od dnia 1 stycznia 2001 r. Władze francuskie nie mogą zatem powoływać się na brak pewności prawa, jeśli chodzi o uznanie działalności portu lotniczego w La Rochelle za niemającą charakteru gospodarczego, ponieważ przedmiotowe środki wprowadzono po dniu 12 grudnia 2000 r.
- (220) W tym kontekście, jak również wskazano w wytycznych z 2014 r., nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez port lotniczy ma charakter gospodarczy ⁽⁴²⁾. 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.
- (221) Dotacje inwestycyjne przyznane w latach 2001 i 2005 (zob. tabela 8) wykorzystano w szczególności na sfinansowanie inwestycji związanych z halą odlotów i przylotów, drogą startową, drogą kołowania i stanowiskami postojowymi samolotów. Ta infrastruktura i wyposażenie są wykorzystywane w celach komercyjnych przez CCI, która jest operatorem portu lotniczego i obciąża kosztami użytkowników tych aktywów. Inwestycje te są zatem nieodłącznie związane z działalnością komercyjną portu lotniczego. Dotacje inwestycyjne udzielone w latach 2001–2005 stanowiły zatem korzyść dla działalności gospodarczej.
- (222) W odniesieniu do pojęć przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej finansowanie tej infrastruktury portu lotniczego oraz potencjalna pomoc operacyjna służyły zatem przede wszystkim finansowaniu działalności gospodarczej polegającej na obsłudze komercyjnej portu lotniczego prowadzonej przez CCI, można zatem uznać je za wchodzące w zakres stosowania zasad pomocy państwa.

b) Szczególny przypadek dotacji na zadania należące do kompetencji władz publicznych

- (223) Jak pokazano w tabeli 4, formalne postępowanie wyjaśniające obejmuje dotacje (w szczególności z FIATA), z których finansowano różne inwestycje związane z bezpieczeństwem, a mianowicie wyposażenie i urządzenia do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontroli dostępu do strefy o ograniczonym dostępie oraz kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu podręcznego. Inwestycje miały również na celu zwiększenie bezpieczeństwa, ponieważ zakupiono pojazdy dla służb ochrony przeciwpożarowej i bezpieczeństwa samolotów. Te różne dotacje przyznano zgodnie z ogólnym systemem finansowania zadań publicznych we francuskich portach lotniczych, opisanym w motywie 32 i nast.
- (224) Jak przypomniała Komisja w wytycznych z 2014 r., Trybunał Sprawiedliwości twierdził, 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 ⁽⁴³⁾. Według wytycznych z 2014 r. działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną w ramach ochrony przeciwpożarowej statków powietrznych, 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 ⁽⁴⁴⁾.
- (225) W wytycznych z 2014 r. stwierdza się również, że aby finansowanie nie było klasyfikowane jako pomoc państwa, finansowanie publiczne działalności niemającej charakteru gospodarczego powinno być ściśle ograniczone do rekompensowania kosztów ponoszonych z tytułu takiej działalności i nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji pomiędzy portami lotniczymi. W kwestii tego drugiego warunku w wytycznych określono, że jeżeli normalnym rozwiązaniem na mocy danego porządku prawnego jest to, że jedne cywilne porty lotnicze muszą ponosić pewne koszty nieodłącznie związane ze swoją działalnością, a inne cywilne porty lotnicze nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie porty mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeżeli koszty te dotyczą działalności, którą na ogół uznaje się za działalność niemającą charakteru gospodarczego ⁽⁴⁵⁾.

– *Pozagospodarczy charakter finansowanej działalności*

⁽⁴²⁾ Pkt 34 i 35 wytycznych z 2014 r.

⁽⁴³⁾ Wyrok Trybunału w sprawie C-118/85 Komisja/Włochy, ECLI:EU:C:1987:283, pkt 7 i 8 oraz wyrok Trybunału z dnia 4 maja 1988 r., Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, pkt 18.

⁽⁴⁴⁾ Pkt 35 wytycznych z 2014 r.

⁽⁴⁵⁾ Pkt 36 i 37 wytycznych z 2014 r.

(226) Działalność finansowana w ramach ogólnego systemu finansowania zadań publicznych we francuskich portach lotniczych, opisanego w motywie 32 i nast., obejmuje działania związane z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji ⁽⁴⁶⁾, zadania w zakresie porządku publicznego ⁽⁴⁷⁾, ratownictwo i ochronę przeciwpożarową statków powietrznych ⁽⁴⁸⁾, bezpieczeństwo ruchu lotniczego ⁽⁴⁹⁾, a także ochronę środowiska człowieka i środowiska naturalnego ⁽⁵⁰⁾. Zgodnie z prawem można uznać, że działania te wchodzą w zakres kompetencji państwa w ramach wykonywania jego prerogatyw władzy publicznej. W związku z tym Francja może zgodnie z prawem uznać, że – zgodnie z zasadami pomocy państwa – zadania te są „zadaniami publicznymi”, czyli działaniami niemającymi charakteru gospodarczego. Może zatem także przewidzieć finansowanie publiczne mające na celu rekompensatę kosztów ponoszonych przez operatorów portu lotniczego z tytułu wykonywania tych zadań, o ile w przepisach krajowych powierza się operatorom portu lotniczego ich wykonywanie, i pod warunkiem że finansowanie to nie prowadzi do nadwyżki rekompensaty ani do dyskryminacji między portami lotniczymi.

– *Ścisłe ograniczona rekompensata i niedyskryminacyjne finansowanie*

(227) Z opisu umieszczonego w motywie 32 i nast. wynika, że system przewidziany w przepisach francuskich opiera się na ścisłych mechanizmach kontroli kosztów, zarówno *ex ante*, jak i *ex post*, zapewniających, aby organy zarządzające portami lotniczymi poprzez opłaty lotniskowe i mechanizm dodatkowy otrzymywały wyłącznie kwoty niezbędne do pokrycia kosztów.

(228) Ponadto, ponieważ system ten ma zastosowanie do wszystkich francuskich cywilnych portów lotniczych, zarówno pod względem rodzajów zadań będących przedmiotem rekompensaty, jak i pod względem mechanizmów finansowania, spełniony jest warunek odnoszący się do niedyskryminacji. Chociaż zgodnie z przepisami francuskimi wykonywanie zadań publicznych powierza się organom zarządzającym portami lotniczymi, finansowanie tych zadań obciąża państwo, a nie te organy zarządzające. Zgodnie z francuskim porządkiem prawnym rekompensata kosztów związanych z tymi zadaniami ze środków publicznych nie prowadzi do zmniejszenia kosztów ponoszonych zwykle przez organy zarządzające portami lotniczymi.

(229) Ten system krajowy miał zastosowanie do portu lotniczego w La Rochelle od początku okresu objętego postępowaniem wyjaśniającym. W związku z tym finansowanie otrzymane w ramach tego systemu nie stanowi pomocy państwa na rzecz portu lotniczego.

7.1.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

(230) Następujące samorządy terytorialne i organy publiczne przyznały dotacje operatorowi portu lotniczego w La Rochelle: państwo francuskie, region Poitou-Charentes, departament Charente-Maritime, związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle oraz dział ogólny CCI w La Rochelle.

a) Dział ogólny CCI w La Rochelle

(231) Aby ustalić, czy zasoby izb handlowo-przemysłowych stanowią zasoby państwowe i czy ich wykorzystanie można przypisać państwu, Komisja zauważa przede wszystkim, że w art. L 710-1 kodeksu spółek handlowych klasyfikuje się izby handlowo-przemysłowe jako „instytucje pośredniczące państwa”. W szczególności w rozumieniu prawa francuskiego izby handlowo-przemysłowe są podmiotami publicznymi. Art. L 710-1 aktualnie obowiązującego kodeksu spółek handlowych stanowi, że „CCI France, regionalne izby handlowo-przemysłowe, lokalne izby handlowo-przemysłowe oraz związki izb lokalnych i regionalnych są podmiotami publicznymi nadzorowanymi przez państwo i zarządzanymi przez wybieranych kierowników przedsiębiorstw”.

(232) W art. L 710-1 kodeksu spółek handlowych określono również zadania izb handlowo-przemysłowych: „Sieć [izb handlowo-przemysłowych] i każde przedsiębiorstwo lub izba departamentalna w jej ramach przyczyniają się do rozwoju gospodarczego, podniesienia atrakcyjności obszarów i zagospodarowania przestrzennego oraz do wspierania przedsiębiorstw i ich zrzeszeń w drodze wypełniania, na warunkach określonych w drodze dekretu, wszelkich zadań z zakresu usług publicznych i świadczonych w interesie ogólnym, niezbędnych do wykonania tych zadań.

⁽⁴⁶⁾ Do tej kategorii należy kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego i kontrola dostępu do strefy o ograniczonym dostępie.

⁽⁴⁷⁾ Do tej kategorii należy zautomatyzowana kontrola graniczna z wykorzystaniem systemu identyfikacji biometrycznej.

⁽⁴⁸⁾ Jak wskazano powyżej, te trzy kategorie wyraźnie określono w wytycznych z 2014 r. jako przykłady działalności niemającej charakteru gospodarczego.

⁽⁴⁹⁾ Do tej kategorii należy zapobieganie zagrożeniom powodowanym przez zwierzęta.

⁽⁵⁰⁾ Do tej kategorii należą kontrole środowiskowe.

W tym celu, zgodnie z mającymi zastosowanie modelami branżowymi, każde przedsiębiorstwo lub izba departamentalna należące do sieci może pełnić:

1. zadania leżące w interesie ogólnym powierzone na mocy przepisów ustawodawczych lub wykonawczych;
2. zadania w zakresie pomocy, wsparcia, tworzenia relacji i doradztwa dla podmiotów zakładających lub przejmujących przedsiębiorstwa oraz dla przedsiębiorstw, zgodnie z przepisami ustawodawczymi i wykonawczymi obowiązującymi w dziedzinie prawa ochrony konkurencji;
3. zadania w zakresie wsparcia i doradztwa na rzecz rozwoju przedsiębiorstw na rynku międzynarodowym i eksportu ich produktów w partnerskiej współpracy z agencją, o której mowa w art. 50 ustawy nr 2003-721 z 1 sierpnia 2003 r.
4. zadania w zakresie kształcenia zawodowego wstępnego i ustawicznego poprzez, w szczególności, publiczne i prywatne instytucje edukacyjne, które tworzy lub finansuje lub którymi zarządza;
5. zadania w zakresie tworzenia infrastruktury i zarządzania nią, w szczególności w odniesieniu do portów wodnych i lotniczych;
6. zadania o charakterze handlowym, które są mu/jej powierzane przez podmiot publiczny lub które są niezbędne do zrealizowania innych zadań;
7. wszelkie zadania eksperckie, doradcze lub badawcze wymagane przez władze publiczne i dotyczące zagadnień z zakresu przemysłu, handlu, usług, rozwoju gospodarczego, kształcenia zawodowego lub zagospodarowania przestrzeni, bez uszczerbku dla prac, których realizację podmiot lub izba może podjąć z własnej inicjatywy”.

(233) Wykaz zadań izb handlowo-przemysłowych, zawarty w art. L 710-1 kodeksu spółek handlowych i przytoczony powyżej, wskazuje zatem, że rację bytu i główny cel izb handlowo-przemysłowych stanowi wykonywanie zadań leżących w interesie ogólnym, powierzonych im na mocy ustawy, tj. zasadniczo reprezentowanie interesów sektora przemysłu, handlu i usług wobec władz publicznych, wspieranie przedsiębiorstw lokalnych oraz w zakresie rozwoju atrakcyjności regionu i zagospodarowania przestrzennego. Działalność przemysłowa i handlowa izb handlowo-przemysłowych jest powiązana z wykonywaniem powierzonych im zadań leżących w interesie ogólnym i ma na celu wspieranie ich w realizacji tych zadań.

(234) Od czasu opracowania tych przepisów w 2005 r. ulegały one zmianom, aż do powstania ich obecnej wersji, ale zawarte w nich podstawowe zasady pozostały niezmienione. Podobnie przepisy obowiązujące przed ustanowieniem art. L 710-1 kodeksu spółek handlowych opierały się na tych samych zasadach. W całym okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym izby handlowo-przemysłowe, takie jak CCI, pozostawały zatem podmiotami publicznymi ustanowionymi przepisami prawa, zarządzanymi przez wybieranych kierowników przedsiębiorstw i nadzorowanymi przez państwo. Powierzano im ponadto nadal – jako instytucjom pośredniczącym państwa – wykonywanie zadań leżących w interesie ogólnym, polegających na reprezentowaniu interesów sektora przemysłu, handlu i usług wobec innych krajowych i zagranicznych władz publicznych, przyczynianiu się do podnoszenia poziomu atrakcyjności regionu i zagospodarowania przestrzennego oraz wspieraniu przedsiębiorstw.

(235) Komisja podkreśla również, że zgodnie z art. R 712-2 i nast. kodeksu spółek handlowych izby handlowo-przemysłowe podlegają nadzorowi przedstawicieli państwa. W związku z tym organ sprawujący nadzór ma dostęp do wszystkich posiedzeń walnego zgromadzenia CCI i może wprowadzać dodatkowe kwestie do porządku obrad. Organ sprawujący nadzór musi także otrzymywać niektóre ważne uchwały należące do kategorii określonych w przepisach (dotyczące na przykład budżetu, zaciągania pożyczek, udzielania gwarancji osobom trzecim, cesji, objęcia lub rozszerzenia udziału finansowego w spółkach cywilnych lub handlowych itd.). W szczególności uchwały dotyczące budżetu wstępnego, skorygowanego i wykonanego podlegają wykonaniu wyłącznie po zatwierdzeniu, nawet milczącym, przez organ sprawujący nadzór.

(236) Budżet ogólny izb handlowo-przemysłowych obejmuje ponadto dochody podatkowe pobierane od spółek wpisanych do rejestru handlowego i rejestru spółek. Na zasoby izb handlowo-przemysłowych składają się w szczególności dochody podatkowe (opłata na koszty izb handlowo-przemysłowych ustanowiona na mocy art. 1600 ordynacji podatkowej), dotacje lub dochody komercyjne pochodzące z działalności szkoleniowej i zarządzania infrastrukturą transportową. Izby handlowo-przemysłowe nie muszą więc liczyć tylko na swoje dochody komercyjne, aby pokryć swoje wydatki. Potwierdza to wniosek, zgodnie z którym działalność przemysłowa i handlowa izb handlowo-przemysłowych jest działalnością dodatkową w stosunku do zadań leżących w interesie ogólnym i ma na celu wspieranie izb w realizacji tych zadań.

(237) W świetle powyższego izby handlowo-przemysłowe, takie jak CCI, muszą być uznane za organy władzy publicznej, których wszystkie decyzje, podobnie jak decyzje administracji centralnej państwa lub władz lokalnych i regionalnych, „można przypisać państwu” w rozumieniu orzecznictwa dotyczącego pomocy państwa ⁽⁵¹⁾ i których zasoby stanowią zasoby państwowe. Sąd również zatwierdził takie podejście w kilku wyrokach w sprawie pomocy państwa przyznanej liniom lotniczym przez CCI miast Nîmes, Angoulême i Pau ⁽⁵²⁾.

b) Władze lokalne

(238) Zasoby samorządów terytorialnych, które przyznały dotacje portowi lotniczemu, mianowicie regionu Poitou-Charentes, departamentu Charente-Maritime i związku aglomeracyjnego okręgu La Rochelle stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE ⁽⁵³⁾. Działanie takich organów, podobnie jak środki wprowadzane przez władze centralne, wchodzi ponadto w zakres stosowania tego artykułu, jeżeli spełniono warunki określone w tym postanowieniu ⁽⁵⁴⁾. W związku z tym badane w niniejszej sprawie decyzje samorządów terytorialnych, należy uznać za decyzje, które można przypisać państwu (w szerszym znaczeniu) w rozumieniu orzecznictwa dotyczącego pomocy państwa.

(239) Płatności z tytułu zarządzania portem lotniczym w Rochefort i jego obsługi dokonywało konsorcjum mieszane (Syndicat Mixte de l'Aéroport), w skład którego wchodziły różne samorządy terytorialne ⁽⁵⁵⁾, a zatem stanowią one również zasoby państwowe, których przyznanie można przypisać państwu.

c) Organy państwowe

(240) Dotacje na pokrycie „zadań publicznych” były finansowane przez FIATA, fundusz zarządzany przez państwo, lub bezpośrednio z budżetu państwa, a zatem stanowią zasoby państwowe, których wykorzystanie można przypisać państwu.

(241) Rozwój infrastruktury jest częściowo finansowany z EFRR. Finansowanie to uznaje się jako pochodzące z zasobów państwowych, ponieważ jest przyznawane pod kontrolą danego państwa członkowskiego ⁽⁵⁶⁾. Jest ono również przypisywane państwu w zakresie w jakim decyzję o jego wykorzystaniu podejmują władze francuskie.

(242) W związku z tym wszystkie środki na rzecz portu lotniczego w La Rochelle objęte niniejszym postępowaniem można przypisać państwu i są finansowane przy użyciu zasobów państwowych.

7.1.1.3. Selektywna korzyść

(243) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy przynosi korzyść przedsiębiorstwu zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą pozwalającą mu uniknąć konieczności ponoszenia kosztów, które normalnie musiałoby ponieść z własnych zasobów finansowych, lub czy odnosi

⁽⁵¹⁾ Np. wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 12 grudnia 1996 r., *Compagnie nationale Air France/Komisja*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, pkt 58–61, wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r., *Region Nord-Pas-de-Calais i Communauté d'Agglomération du Douaisis/Komisja*, T-267/08 i T-279/08, EU:T:2011:209, pkt 108.

⁽⁵²⁾ Wyrok Sądu z dnia 13 grudnia 2018 r., *Ryanair DAC/Komisja*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, pkt 85–89 wyrok Sądu z dnia 13 grudnia 2018 r., *Ryanair DAC/Komisja*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, pkt 89 wyrok Sądu z dnia 13 grudnia 2018 r., *Ryanair DAC/Komisja*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, pkt 97–106.

⁽⁵³⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r., *Region Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108.

⁽⁵⁴⁾ Wyrok Sądu pierwszej Instancji z dnia 6 marca 2002 r., *Diputación Foral de Álava i in./Komisja*, T-127/99, T-129/99 i T-148/99, ECLI:EU:C:2002:59, pkt 142.

⁽⁵⁵⁾ Do 2007 r. konsorcjum mieszane składało się z rady departamentu Charente-Maritime, związku aglomeracyjnego Pays Rochefortais oraz wspólnoty gmin: Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente i bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ Odnosnie do uznania zasobów EFRR za pomoc państwa zob. decyzja Komisji z dnia 22 listopada 2006 r., *South Yorkshire digital region broadband project, pomoc państwa NN 157/2006* (Dz.U. C 80 z 13.4.2007, s. 1), motyw 29 i decyzja Komisji z dnia 15 czerwca 2006 r., *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre, pomoc państwa N 44/2010* (Dz.U. C 215 z 21.7.2011, s. 21) motyw 69 i 70.

korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych⁽⁵⁷⁾. Konieczne jest również ustalenie, czy przedmiotowy środek można uznać za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych spełniającą warunki określone w wyroku w sprawie Altmark⁽⁵⁸⁾.

a) Pojęcie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym i stosowanie wyroku w sprawie Altmark

- (244) W pierwszej kolejności należy zastanowić się, czy poszczególne środki, które mają zostać poddane ocenie, można uznać za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznane za wykonywanie autentycznej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG).
- (245) W tym względzie należy przypomnieć, że w wyroku wydanym w sprawie Altmark Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że rekompensaty przyznawane z tytułu świadczenia usługi publicznej nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, gdy spełnione są łącznie cztery kryteria. Po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone. Po drugie, parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób. Po trzecie, rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązku świadczenia usługi publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku. Wreszcie, jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu powierzono obowiązek świadczenia usługi publicznej, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla samorządu, poziom koniecznej rekompensaty należy ustalić na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone w niezbędne środki.
- (246) Do celów stosowania tych warunków pierwszym punktem, który należy zbadać, jest istnienie autentycznej UOIG.
- (247) W niniejszej sprawie Francja uważa, że zarządzanie portem lotniczym jako całością należy uznać za UOIG. Francja oparła swój argument dotyczący istnienia autentycznej UOIG w odniesieniu do portu lotniczego w La Rochelle jako całości głównie na wkładzie tego portu lotniczego w lokalny rozwój gospodarczy. Francja uważa, że zadanie w zakresie rozwoju ruchu lotniczego, powierzone CCI-port lotniczy przez CCI, „można uznać za obowiązek świadczenia usługi publicznej w rozumieniu orzecznictwa w sprawie Altmark”. Według Francji zadanie to dotyczy „rozwoju gospodarczego i turystycznego regionu”, który wymaga, według Francji, „(i) zwiększenia przepływów pasażerów generującego przychody i miejsca pracy dla gospodarki regionalnej [...] i (ii) rozwoju strefy działalności przylegającej do portu lotniczego”. Jeżeli chodzi o tę strefę działalności, Francja wymienia kilka znajdujących się w niej przedsiębiorstw i stwierdza, że zgodnie z art. L 170-1 kodeksu spółek handlowych CCI ma „zadania w zakresie tworzenia infrastruktury i zarządzania nią, w szczególności w odniesieniu do portów wodnych i lotniczych”⁽⁵⁹⁾.
- (248) Komisja nie podziela tego poglądu. Do celów analizy środka, w którym zarządzanie portem lotniczym stanowi UOIG, ważne jest przeanalizowanie potrzeby interesu ogólnego, którą zaspakaja taka działalność.
- (249) Pkt 69 wytycznych z 2014 r. stanowi, że „aby daną działalność można było uznać za UOIG – powinna ona wykazywać szczególne cechy charakterystyczne w porównaniu ze zwykłymi rodzajami działalności gospodarczej”. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału UOIG jest usługą o szczególnym charakterze w stosunku do innych rodzajów działalności gospodarczej⁽⁶⁰⁾, a przedsiębiorstwa, którym powierzono wykonywanie UOIG, wykonują „określone zadanie”⁽⁶¹⁾. Zasadniczo powierzenie „określonego zadania z zakresu usług publicznych” oznacza świadczenie usług, których dane przedsiębiorstwo, ze względu na swój własny interes gospodarczy, nie podjęłoby się lub nie podjęłoby się w tym samym zakresie lub na tych samych warunkach⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ Wyrok z dnia 14 lutego 1990 r., Francja/Komisja, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, pkt 41.

⁽⁵⁸⁾ Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Uwagi Francji dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽⁶⁰⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 10 grudnia 1991 r., Mercis Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, pkt 27; wyrok z dnia 17 lipca 1997 r., GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, pkt 53 oraz wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r., Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, pkt 45.

⁽⁶¹⁾ Zob. w szczególności wyrok z dnia 27 marca 1974 r., BRT przeciwko SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Zob. komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4), pkt 46 i 47.

- (250) Pkt 69 wytycznych z 2014 r. stanowi również, że „celem, do którego dążą w interesie ogólnym organy publiczne, nie może być po prostu cel polegający na rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych przewidziany w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu”⁽⁶³⁾. Jest bezsporne, że poprawiając dostępność regionu, w szczególności gdy przerywa jego izolację, port lotniczy może mieć pozytywny wpływ na lokalny rozwój gospodarczy. Samego faktu, że obecność i działalność portu lotniczego tworzą bezpośrednie i pośrednie miejsca pracy i stymulują działalność przedsiębiorstw lokalnych, zwłaszcza w sektorze turystycznym, nie można jednak uznać za istotne kryterium do celów ustalenia istnienia autentycznej UOIG.
- (251) Wkład portu lotniczego w La Rochelle w lokalną dynamikę gospodarczą, na który Francja położyła szczególny nacisk w uzasadnieniu swojej tezy dotyczącej istnienia autentycznej UOIG, nie jest sam w sobie istotnym czynnikiem, dopóki rozpatruje się go niezależnie od przyczyniania się tego portu lotniczego do dostępności regionu.
- (252) Co więcej, pkt 72 wytycznych stanowi, że „[j]eżeli chodzi o porty lotnicze, Komisja uważa, że w należyście uzasadnionych przypadkach można uznać, że ogólne zarządzanie portem lotniczym stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. [...] Komisja uznaje, że taka sytuacja może zaistnieć tylko wówczas, gdy część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez port lotniczy, z wyłączeniem tego portu lotniczego, byłaby odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jej rozwoju społecznym i gospodarczym. W tego rodzaju ocenie należy należyte uwzględnić inne rodzaje transportu, a w szczególności koleje dużych prędkości lub połączenia drogą morską obsługiwaną przez promy”⁽⁶⁴⁾.
- (253) Jeśli chodzi o wkład portu lotniczego w La Rochelle w dostęp do regionu, należy zauważyć, że La Rochelle jest przykładowo połączone z Paryżem i Bordeaux częstymi połączeniami kolejowymi, a czas podróży wynosi odpowiednio około 3 godzin i 2 godziny 30 minut. Jeśli chodzi o sieć drogową, La Rochelle znajduje się w pobliżu autostrad A837, A10 i A83, które łączą je bezpośrednio z kilkoma głównymi francuskimi miastami, w szczególności z Bordeaux i z Nantes. W świetle tych informacji nie można twierdzić, że część obszaru potencjalnie obsługiwanego przez port lotniczy w La Rochelle byłaby, z wyłączeniem samego portu lotniczego, odizolowana od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jego rozwoju społecznym i gospodarczym.
- (254) Ponadto w swoich uwagach Francja nie odniosła się do spostrzeżenia zawartego w decyzji o wszczęciu postępowania, w którym to spostrzeżeniu zakwestionowano argument Francji dotyczący istnienia autentycznej UOIG w odniesieniu do portu lotniczego w La Rochelle jako całości. Komisja stwierdziła, że zarządzanie portem lotniczym w La Rochelle „obejmuje również działalność niezwiązaną bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, obejmującą między innymi budowę, finansowanie, wykorzystywanie i wynajmowanie powierzchni oraz nieruchomości, zarówno przeznaczonych na biura i magazyny, jak i na hotele i przedsiębiorstwa przemysłowe w obrębie portu lotniczego, jak również sklepy, restauracje, parkingi. Oprócz tego, chociaż władze francuskie uważają, że cała przedmiotowa działalność portu lotniczego stanowi część obowiązków świadczenia usług publicznych, nie przewidziano oddzielnych rachunków na przychody z działalności komercyjnej”. Uznając, że ta działalność niezwiązana bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego stanowi część obowiązków świadczenia usług publicznych, Francja pominęła fakt, że działalność ta nie posiada szczególnego charakteru w stosunku do innych rodzajów działalności gospodarczej oraz że podmioty gospodarcze świadczą te same usługi w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach poza portem lotniczym, jak i w jego obrębie. W rezultacie uznając, że cała działalność portu lotniczego stanowi część obowiązków świadczenia usług publicznych, Francja popełniła oczywisty błąd w ocenie przy określaniu UOIG.
- (255) Komisja zauważa również, że dokumentacja księgowa przedstawiona w odniesieniu do portu lotniczego, w szczególności plan finansowy na lata 2001–2014, nie zawiera rozróżnienia między podstawową działalnością portu lotniczego a innymi rodzajami działalności. Wręcz przeciwnie, wydaje się, że deficyty operacyjne odnotowane w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym zostały następnie skompensowane zaliczkami gotówkowymi przekazanymi przez dział ogólny CCI, także objętymi niniejszą decyzją. Miało to na celu zbilansowanie rachunków bez rozróżnienia w obrębie podstawowej działalności portu lotniczego.
- (256) W związku z powyższym, w świetle argumentów przedstawionych przez Francję, Komisja uważa, że Francja popełniła oczywisty błąd w ocenie twierdząc, że zarządzanie portem lotniczym w La Rochelle jako całością stanowi UOIG. W szczególności nie można uznać za autentyczną UOIG działalności operatora portu lotniczego w La Rochelle polegającej na obsłudze komercyjnych lotów pasażerskich w tym porcie lotniczym. Wynika z tego, że o ile poszczególne środki wsparcia finansowego będące przedmiotem niniejszej analizy miały na celu sfinansowanie

⁽⁶³⁾ Zob. również decyzja Komisji z 16 listopada 2004 r., Francja, Projekt sieci telekomunikacyjnych o dużej przepustowości w Pyrénées Atlantiques, pomoc państwa N 381/2004 (Dz.U. C 162 z 2.7.2005, s. 5), motyw 53.

⁽⁶⁴⁾ Pkt 72 wytycznych z 2014 r.

obsługi całej działalności portu lotniczego, nie można ich uznać za rekompensatę finansową przyznaną w celu zarządzania autentyczną UOIG.

(257) Ponadto nawet przy założeniu, że zarządzanie portem lotniczym w La Rochelle w sposób uzasadniony można by w całości lub częściowo uznać za UOIG, przedmiotowe środki i tak nie spełniałyby łącznych warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark. Nie spełniają pierwszego, drugiego i czwartego warunku tego wyroku, co zostanie wykazane poniżej w świetle komunikatu w sprawie stosowania reguł w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu UOIG ⁽⁶⁵⁾ (zwanego dalej „komunikatem dotyczącym UOIG”).

– *Wyraźnie określony obowiązek przedsiębiorstwa w zakresie świadczenia usługi publicznej (pierwszy warunek)*

(258) Zgodnie z wyrokiem w sprawie Altmark przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone.

(259) Ponieważ Francja popełniła oczywisty błąd w ocenie uznając zarządzanie portem lotniczym jako całością za UOIG oraz biorąc pod uwagę, że środki będące przedmiotem niniejszego postępowania wyjaśniającego posłużyły do sfinansowania całości obsługi portu lotniczego, pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark nie jest spełniony.

(260) Ponadto zgodnie z komunikatem dotyczącym UOIG ⁽⁶⁶⁾ w celu spełnienia pierwszego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark zadanie świadczenia usługi publicznej musi być powierzone na mocy jednego lub większej liczby aktów, które, w zależności od przepisów obowiązujących w danym państwie członkowskim, mogą mieć formę aktu ustawodawczego lub wykonawczego lub też umów. Ponadto akt lub akty muszą określać co najmniej przedmiot i czas trwania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwo i w stosownych przypadkach odnośne terytorium, charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu przez organ powierzający świadczenie usługi, opis parametrów służących do obliczania, monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania nadwyżek rekompensat. Jedyne akty wydane przez Francję, które mogłyby pełnić tę funkcję, to art. L 170-1 kodeksu spółek handlowych, decyzje CCI z 21 lutego 2003 r. i z 25 czerwca 2004 r. oraz procedura przyjęcia budżetu portu lotniczego określona w okólniku nr 111 z 30 marca 1992 r. ⁽⁶⁷⁾ („okólnik nr 111”), które powinny stanowić gwarancję uniknięcia nadwyżek rekompensat.

(261) Wydaje się jednak, że w żadnym z tych aktów nie określono jasno obowiązków świadczenia usług publicznych. W szczególności w aktach tych nie określono przedmiotu i czasu trwania wspomnianych obowiązków ani metod obliczania i weryfikacji jakiegokolwiek mechanizmu rekompensaty finansowej. W związku z tym akty te nie spełniają wymogów pierwszego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark, nawet pomijając fakt, że obowiązki nałożone na CCI-port lotniczy nie stanowią autentycznej UOIG.

– *Parametry rekompensaty ustalone uprzednio w obiektywny i przejrzysty sposób (drugi warunek)*

(262) Doraźne dotacje i zaliczki zwrotne otrzymane przez CCI-port lotniczy są środkami doraźnymi przyznawanymi na bieżąco w celu pokrycia kosztów niezbędnych inwestycji oraz sfinansowania straty operacyjnej portu lotniczego. Nie wynikają więc z parametrów obliczania, które ustalono uprzednio.

(263) Należy zauważyć, że zadania CCI-port lotniczy na lata 2000–2012 są określone w jego aktach podstawowych. Tymczasem w aktach tych nie przewidziano mechanizmu rekompensaty finansowej na rzecz CCI w obiektywny i przejrzysty sposób na podstawie ustalonych uprzednio parametrów.

⁽⁶⁵⁾ Zob. komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4).

⁽⁶⁶⁾ Ibidem, pkt 52.

⁽⁶⁷⁾ Okólnik nr 111 z 30 marca 1992 r. ustanawiający przepisy budżetowe, księgowo i finansowe mające zastosowanie do ACFCI (zgrupowania francuskich izb handlowo-przemysłowych), CRCI (regionalnych izb handlowo-przemysłowych), CCI (izb handlowo-przemysłowych) i GIC (związków izb lokalnych i regionalnych).

- (264) Również w procedurze ustalania rekompensaty, ujętej – zdaniem Francji – w procedurze przyjęcia budżetu portu lotniczego określonej w okólniku nr 111, nie przewidziano żadnego mechanizmu rekompensaty finansowej dla operatora.
- (265) W związku z tym środki wsparcia finansowego przyznane na rzecz CCI-port lotniczy nie spełniają drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark.
- *Sprawiedliwe rekompensowanie kosztów poniesionych z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej (trzeci warunek)*
- (266) Rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wypełnienia obowiązków świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiągniętego z tytułu wypełniania tych obowiązków.
- (267) Nie ma przepisu, który nakazywałby CCI wypłacanie dodatkowej rekompensaty za komercyjne wykorzystanie jakiegokolwiek dodatkowej infrastruktury finansowanej przez dany region.
- (268) Francja twierdzi, że ta dodatkowa infrastruktura jest niezbędna do wykonywania zadań związanych ze świadczeniem usług publicznych, a jej budowa pomaga zbilansować finanse portu lotniczego. Wydaje się jednak, że obiekty te są nieodłącznie związane z działalnością gospodarczą polegającą na obsłudze portu lotniczego i mają na celu w szczególności jego rozwój. Obiekty te nie spełniają zatem kryterium interesu ogólnego opisanego powyżej.
- (269) W rezultacie rekompensata nie spełnia trzeciego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark. Mimo że warunki określone w wyroku w sprawie Altmark mają charakter łączny i wystarczy, że jeden z nich nie zostanie spełniony, aby Komisja nie mogła wykluczyć istnienia korzyści dla operatora portu lotniczego, Komisja nadal przeanalizuje czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark.
- *Zasady wyboru usługodawcy (czwarty warunek)*
- (270) Czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark stanowi, że przyznana rekompensata musi być wynikiem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pozwalającego na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności (pierwsze podkryterium) lub musi być ustalona z uwzględnieniem jako poziomu odniesienia przeciętnego przedsiębiorstwa, prawidłowo zarządzanego i odpowiednio wyposażonego w niezbędne środki (drugie podkryterium).
- (271) Wybór CCI w celu zarządzania portem lotniczym nie został dokonany w wyniku procedury przetargowej, a jednocześnie Komisja nie dysponuje żadnymi informacjami wskazującymi, że kwoty środków wsparcia finansowego, z którego CCI skorzystała, można było określić na podstawie analizy kosztów, które poniosłoby przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone w niezbędne środki.
- (272) W związku z tym środki wsparcia finansowego przyznane na rzecz CCI-port lotniczy nie spełniają czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark.
- (273) Ponieważ cztery warunki określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostały spełnione, poszczególnych środków na rzecz operatora portu lotniczego nie można uznać za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną za świadczenie UOIG. Komisja nie może zatem wykluczyć na tym etapie istnienia korzyści dla operatora portu lotniczego.
- b) Ocena istnienia selektywnej korzyści gospodarczej
- 1) Dotacje inwestycyjne
- (274) Jeśli chodzi o dotacje inwestycyjne w łącznej wysokości około 3 mln EUR na nową halę odlotów i przylotów, wzmocnienie, wydłużenie i poszerzenie drogi startowej, wzmocnienie i poszerzenie drogi kołowania, wzmocnienie i rozbudowę stanowisk postojowych dla samolotów oraz utworzenie zbiornika osadowego na potrzeby dostosowania portu lotniczego do przepisów ustawy Prawo wodne, Francja nie przedstawiła żadnych argumentów na poparcie tezy, że poszczególne organy publiczne, które przyznały te dotacje, mogły oczekiwać zwrotu z inwestycji, który byłby zadowalający dla prywatnego inwestora działającego na ich miejscu. Wydaje się raczej, że dotacje inwestycyjne zostały przyznane przez poszczególne organy publiczne w celu przyczynienia się do rozwoju regionalnego. Organy publiczne działały zatem w ramach wykonywania zadań związanych ze świadczeniem usług publicznych.

(275) W świetle powyższego dotacje inwestycyjne nie spełniają testu prywatnego inwestora. Dotacje inwestycyjne stanowiły zatem korzyść gospodarczą dla CCI-port lotniczy. Dotacje te w rzeczywistości odciążyły koszty inwestycyjne, jakie normalnie musiałby ponieść CCI-port lotniczy, bez perspektywy zwrotu z inwestycji wystarczającego dla organów, które udzieliły tych dotacji. Ponadto, ponieważ środki te zostały przyznane jednemu przedsiębiorstwu, są selektywne.

2) Zaliczki zwrotne

(276) W odniesieniu do zaliczek zwrotnych w wysokości 8,77 mln EUR należy na wstępie zauważyć, że są one równoważne z pożyczkami o zerowym oprocentowaniu przyznanymi CCI-port lotniczy przez dział ogólny CCI. Według Francji zaliczkę należy traktować jako wkład na rachunek bieżący, który to wkład udziałowiec wniósłby na rzecz spółki zależnej. Francja dodaje, że udziałowiec prywatny nie przeprowadza analizy rentowności w odniesieniu do takich zaliczek, ponieważ są one w rzeczywistości pożyczkami mającymi na celu umożliwienie spółce zależnej rozwijania działalności z korzyścią dla udziałowca. Zdaniem Francji ma to w jeszcze większym stopniu zastosowanie w omawianym przypadku, ponieważ chodzi o transfer finansowy między częściami tego samego podmiotu prawnego, a mianowicie CCI. Według Francji zaliczki te nie wiążą się zatem z żadnym ryzykiem finansowym dla CCI, ponieważ jest ona właścicielem gruntów i infrastruktury, których wartość znacznie przekracza kwotę tych zaliczek⁽⁶⁸⁾. Argument ten można uznać za zasadny jedynie, jeżeli przyznając te zaliczki w celu umożliwienia kontynuacji funkcjonowania portu lotniczego w La Rochelle, CCI mogła spodziewać się, że uzyska ona w średnim lub dłuższym okresie rentowność umożliwiającą CCI nie tylko zwrot tych zaliczek, lecz ponadto otrzymanie „zwrotu z inwestycji”, stanowiącego wynagrodzenie z tytułu zaangażowanego kapitału, poprzez ewentualne zyski osiągnięte przez port lotniczy.

(277) Komisja zwróciła się zatem do Francji z zapytaniem dotyczącym zysków, których CCI mogła spodziewać się w związku z przyznaniem tych zaliczek zwrotnych. Francja nie przedstawiła w odpowiedzi⁽⁶⁹⁾ żadnego badania ani żadnej analizy wykazujących, że można oczekiwać hipotetycznego zysku w związku z przyznaniem tych dotacji. Francja powołała się jedynie na dokumenty, w których ustanowiono rolę właściciela wykorzystującego wszelkie środki w celu zapewnienia długoterminowego rozwoju portu lotniczego.

(278) W chwili przyznania poszczególnych zaliczek zwrotnych CCI nie miała wystarczających gwarancji, że obsługa portu lotniczego stanie się rentowna i umożliwi CCI-port lotniczy zwrot przyznaných zaliczek, zapewniając wystarczająco dużą marżę zysku, umożliwiającą zwrot z kapitału zaangażowanego przez dział ogólny CCI. Zaliczki zwrotne przyznawano od 2001 r. W tym czasie wynik księgowy portu lotniczego był już ujemny. Ponadto w przypadku braku zaliczek zwrotnych wyniki CCI-port lotniczy byłyby jeszcze gorsze, wykluczając tym samym wszelkie perspektywy zwrotu zainwestowanego kapitału.

(279) W świetle tych wszystkich czynników CCI nie mogła sądzić, że prawdopodobne jest, aby w jakikolwiek sposób uzyskała ona wynagrodzenie z tytułu kapitału, który zaangażowała w ramach zaliczek przyznaných na rzecz CCI-port lotniczy, w krótszym lub średnim terminie. CCI mogła nawet mieć uzasadnione poważne wątpliwości co do tego, czy CCI-port lotniczy będzie kiedyś w stanie dokonać zwrotu na jej rzecz.

(280) Co więcej, mimo że spłata zaliczek miała rozpocząć się w 2014 r., nie przewidziano, że dział ds. portu lotniczego zapłaci jakiegokolwiek odsetki odpowiednio wynagradzające pożyczkę udzieloną mu przez CCI.

(281) Uwzględniając wszystkie powyższe okoliczności, CCI nie zachowała się względem swojego działu ds. portu lotniczego tak, jak postąpiłby prywatny inwestor, kierujący się wiarygodnymi i udokumentowanymi perspektywami rentowności.

(282) Podsumowując, zaliczki zwrotne stanowiły przyznanie korzyści gospodarczej na rzecz CCI-port lotniczy. Ponadto, ponieważ wszystkie te środki zostały przyznane jednemu przedsiębiorstwu, są selektywne.

3) Domniemane zawiązanie faktur za usługi świadczone przez CCI na rzecz portu lotniczego Rochefort Saint-Agnant

(283) Jeśli chodzi o domniemane zawiązanie faktur za usługi świadczone przez CCI na rzecz portu lotniczego Rochefort Saint-Agnant, Francja twierdzi, że miało to miejsce w ramach umowy o świadczenie usług zawartej we współpracy z CCI w Rochefort. Według Francji 11 lipca 2001 r. w wyniku przetargu konkurencyjnego do zarządzania portem lotniczym w Rochefort wybrano CCI.

⁽⁶⁸⁾ Pismo Francji z 18 listopada 2015 r.

⁽⁶⁹⁾ Pismo Francji z 26 maja 2014 r.

(284) Jeżeli sprzedaż usług odbywa się w wyniku konkurencyjnej, przejrzystej, niedyskryminacyjnej i bezwarunkowej procedury przetargowej, zgodnie z zawartymi w TFUE zasadami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych, można przyjąć, że sprzedaż ta jest zgodna z warunkami rynkowymi ⁽⁷⁰⁾.

(285) W niniejszej sprawie Francja przedstawiła dowody, że zaproszenie do składania ofert było: (i) konkurencyjne, ponieważ wszyscy oferenci mogli wziąć w nim udział; (ii) przejrzyste, ponieważ zostało opublikowane w prasie, a wszyscy oferenci zostali o nim należycie poinformowani; (iii) niedyskryminacyjne, ponieważ kryteria kwalifikacji były obiektywne i określone z wyprzedzeniem oraz (iv) bezwarunkowe, ponieważ nie istniały żadne szczególne warunki. Ponadto kryterium kwalifikacji było powiązane z ceną.

(286) W świetle powyższego z informacji udostępnionych Komisji wynika, że procedura przetargowa była otwarta, przejrzysta i bezwarunkowa. Komisja stwierdza zatem, że cena usług świadczonych przez CCI stanowi w rzeczywistości cenę rynkową, która nie przynosi korzyści CCI.

(4) Domniemane zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego

– Okres 2001–2005

(287) Informacje udostępnione Komisji wskazują, że w latach 2001–2005 płatności były kwotami ryczałtowymi i że nie istniał analityczny klucz podziałowy oparty na obiektywnych kryteriach. Chociaż z wyjaśnień Francji wynika, że te kwoty ryczałtowe zostały przyznane na warunkach rynkowych, kilka elementów – w szczególności brak analitycznego klucza podziałowego – budzi wątpliwości co do braku pomocy państwa.

(288) W szczególności w latach 2001–2005 płatności dokonane przez CCI-port lotniczy za usługi świadczone przez dział ogólny CCI były o około 50 % niższe niż płatności dokonane za te same usługi w latach 2006–2012 (zob. tabela 5), przy czym gwałtowny wzrost nastąpił po wprowadzeniu klucza podziałowego. Wprowadzenie analitycznego klucza podziałowego począwszy od 2006 r. wykazało zatem, że faktury za usługi świadczone przez dział ogólny CCI były wyraźnie zaniżone. Komisja stwierdza zatem, że domniemane zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w latach 2001–2005 zapewniło działowi CCI-port lotniczy selektywną korzyść gospodarczą.

– Okres 2006–2012

(289) W odniesieniu do domniemanego zaniżania faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w latach 2006–2012, Francja twierdzi, że koszty usług wspólnych dla różnych działów CCI, takich jak usługi strukturalne związane z księgowością, IT, zasobami ludzkimi itp. zostały rozdzielone między te działy zgodnie z analitycznym kluczem podziałowym, a zatem zostały przydzielone na podstawie obiektywnych kryteriów. Francja twierdzi również, że CCI przeprowadziła szczegółową analizę zgodnie ze zmieniającą się skalą działalności i że klucz podziałowy jest w pełni zgodny ze zmianami ruchu obsługiwanego przez port lotniczy. Ponadto Francja twierdzi, że stosowanie klucza podziałowego było sprawdzane co roku, ponieważ sprawozdania finansowe CCI są zatwierdzane przez współaudytora w wyniku konsolidacji sprawozdań finansowych grupy CCI.

(290) Komisja uważa, że w odniesieniu do okresu 2006–2012 Francja wykazała, iż wprowadzono klucz podziałowy oparty na sześciu obiektywnych i adekwatnych kryteriach w zależności od usług świadczonych przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego:

— w przypadku ogólnego zarządu portu lotniczego koszt podusługi „urzędnicy pochodzący z wyboru” obliczono na podstawie liczby omówionych porządków obrad komitetu sterującego i walnego zgromadzenia dotyczących portu lotniczego, a uzyskany procent zastosowano do kosztów przewodniczenia przez CCI; koszt usługi „dyrekcja generalna” oblicza się na podstawie czasu poświęconego przez dyrektora generalnego na spotkania związane z podejmowaniem decyzji, spotkania z przedstawicielami pracowników, monitorowanie inwestycji itp. W świetle powyższego Komisja stwierdza, że usługi są świadczone w zależności od potrzeb i są fakturwane zgodnie z kosztami. Ponadto z informacji udostępnionych Komisji wynika, że klucz podziałowy został zastosowany prawidłowo,

⁽⁷⁰⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pkt 89 i nast. (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1).

- komunikacja: koszt usługi obliczono na podstawie czasu poświęconego przez każdy dział CCI,
- rachunkowość i kontrola zarządcza: koszt usługi obliczono na podstawie odsetka liczby zapisów księgowych,
- IT: koszt usługi obliczono na podstawie liczby zainstalowanych stanowisk IT (zakupy, konserwacja, analiza i wdrażanie zmian sprzętu i oprogramowania itp.),
- zasoby ludzkie: koszt usługi obliczono na podstawie liczby stałych pracowników portu lotniczego,
- obsługa projektów: koszt usługi obliczono na podstawie czasu poświęconego na obsługę poszczególnych dużych inwestycji (w tym rozbudowy hali odlotów i terminalu) w związku z projektami i przetargami.

(291) Kryteria te są obiektywne i adekwatne, ponieważ odnoszą się do poświęconego czasu i faktycznie wykonanej pracy.

(292) Ponadto Komisja uważa, że Francja wykazała, iż klucz podziałowy zastosowano prawidłowo, ponieważ klucze są sprawdzane co roku w celu zapewnienia, by wynik był możliwie najbardziej realistyczny. Co więcej, opracowanie i wybór kryteriów oraz metoda wykonywania obliczeń są również sprawdzane przez audytorów.

(293) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że domniemane zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w latach 2006–2012 nie stanowiło korzyści dla portu lotniczego, a zatem nie stanowi pomocy.

(5) Wsparcie finansowe przyznane przez poszczególne samorządy terytorialne na rzecz działań promocyjnych realizowanych przez port lotniczy w La Rochelle

(294) Komisja uważa, że wsparcie finansowe przyznane przez samorządy terytorialne na rzecz działań promocyjnych realizowanych przez port lotniczy w La Rochelle należy uznać za wsparcie na rzecz finansowania działalności portu lotniczego, a nie za finansowanie linii lotniczych.

(295) Władze francuskie i CCI uważają natomiast, że wsparcie to powinno być uznane za zakup usług marketingowych przez samorządy terytorialne, a zatem za finansowanie linii lotniczych. CCI twierdzi, że władze przystąpiły do umów o świadczenie usług marketingowych, aby osiągnąć cele, które wyznaczyły sobie w kontekście swoich zadań leżących w interesie ogólnym, a w szczególności, aby uzyskać od AMS obniżkę ceny za zakupy grupowe ⁽⁷¹⁾. Podobnie władze francuskie uważają, że port lotniczy pełnił funkcję centralnej jednostki zakupującej ⁽⁷²⁾.

(296) Analiza faktów nie potwierdza jednak wersji przedstawionej przez władze francuskie i CCI. Pewne elementy wskazują, że wsparcie finansowe przyznane przez samorządy terytorialne należy uznać za finansowanie działalności portu lotniczego.

(297) Jak stwierdzono w wytycznych z 2014 r., częstą praktyką stosowaną przez operatorów portów lotniczych jest oferowanie liniom lotniczym zachęt w postaci wsparcia marketingowego. Dotyczy to w szczególności regionalnych portów lotniczych, którym może być trudniej przyciągnąć linie lotnicze niż portom lotniczym położonym w pobliżu dużych miast. Koszty związane z umowami o świadczenie usług marketingowych z liniami lotniczymi można zatem uznać za zwykłe koszty operacyjne operatora portu lotniczego ⁽⁷³⁾. W rezultacie wsparcie przyznane przez samorządy terytorialne zostało wykorzystane na pokrycie części zwykłych kosztów operacyjnych portu lotniczego w La Rochelle.

(298) Ponadto wsparcie ze strony samorządów terytorialnych zostało przyznane portowi lotniczemu w La Rochelle, który wykorzystał je na rozwój działalności gospodarczej w drodze zawierania we własnym imieniu umów o świadczenie usług marketingowych z liniami lotniczymi. O tym, że wsparcie to nie stanowi zakupu usług marketingowych przez samorządy terytorialne, świadczą ponadto następujące elementy.

⁽⁷¹⁾ Uwagi CCI z 10 czerwca 2014 r., s. 27.

⁽⁷²⁾ Notatka władz francuskich z 11 kwietnia 2018 r., s. 9.

⁽⁷³⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 11 listopada 2016 r., SA.24221, port lotniczy w Klagenfurcie – pomoc na rzecz spółki Ryanair i innych przewoźników lotniczych, motyw 237.

- (299) Po pierwsze, jak stwierdzono w sekcji 3.1.1.5, wsparcie to przyznano na podstawie umów między CCI z jednej strony a departamentem Charente-Maritime, związkiem aglomeracyjnym okręgu La Rochelle i regionem Poitou-Charentes z drugiej strony. W umowach tych nie określono rodzaju działań promocyjnych, które mają podejmować CCI lub dostawcy usług, którym zostaną one powierzone. W umowach nie ma w szczególności mowy o tym, że dostawcami usług będą linie lotnicze lub ich spółki zależne. W uwagach z 4 czerwca 2012 r. CCI stwierdza również, że „port lotniczy podkreśla, że organy publiczne, zobowiązując się do wspierania działań w zakresie promocji marketingowej w porcie lotniczym w La Rochelle, nie mają w żadnym wypadku zamiaru wiązać się z konkretnym podmiotem świadczącym usługi marketingowe. Wynika to w sposób wystarczająco jasny z zawieranych przez nie umów o świadczenie usług marketingowych, ponieważ nazwa podmiotu świadczącego te usługi nie jest w nich nawet wymieniona”⁽⁷⁴⁾. Wydaje się zatem, że CCI miało znaczną autonomię pod względem wyboru działań promocyjnych i dostawców tych usług.
- (300) Po drugie, w poszczególnych umowach o świadczenie usług marketingowych zawartych przez CCI z różnymi liniami lotniczymi i ich spółkami zależnymi nie ma mowy o udziale samorządów terytorialnych w finansowanie działań marketingowych podejmowanych przez CCI.
- (301) Co więcej, wydaje się, że w niektórych przypadkach CCI zawierała umowy o świadczenie usług marketingowych z liniami lotniczymi, nie mając gwarancji prawnej, że otrzyma dotacje od organów publicznych. Na przykład CCI zawarło kilka umów o świadczenie usług marketingowych z liniami lotniczymi w latach 2004–2006 w oparciu o biznesplan przewidujący roczne wsparcie finansowe w wysokości 144 500 EUR ze strony departamentu Charente-Maritime. Ostatecznie jednak departament Charente-Maritime nie przekazał tego wsparcia finansowego.
- (302) Te poszczególne elementy wskazują zatem, że wsparcie finansowe przyznane przez poszczególne samorzady terytorialne należy uznać za finansowanie kosztów operacyjnych portu lotniczego.

7.1.1.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (303) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące potencjalnej konkurencji między portem lotniczym w La Rochelle a innymi pobliskimi portami lotniczymi, takimi jak porty lotnicze w Angoulême, w Rochefort i w Niort.
- (304) W pkt 25 wytycznych z 2014 r. obszar ciężenia portu lotniczego definiuje się jako geograficzną granicę rynku, którą zazwyczaj ustala się w taki sposób, aby obejmowała obszar o promieniu około 100 km lub wymagający około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości. W dalszej części punktu 25 stwierdza się jednak, że obszar ciężenia danego portu lotniczego może być różny i powinien uwzględniać specyfikę każdego konkretnego portu lotniczego. Wielkość i kształt obszaru ciężenia są różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych i zależą od różnych właściwości portu lotniczego, w tym (i) jego modelu biznesowego, (ii) lokalizacji i (iii) obsługiwanych celów podróży.
- (305) Jeśli chodzi o port lotniczy w Angoulême, Komisja zauważa przede wszystkim, że jest on oddalony o ponad dwie godziny jazdy samochodem i 150 km od portu lotniczego w La Rochelle. Odległość między tymi dwoma portami lotniczymi jest zatem znacznie większa niż odległość, o której mowa w pkt 25 wytycznych z 2014 r. Co do zasady, prawdopodobnie powinno to wyłączać port lotniczy w Angoulême z obszaru ciężenia La Rochelle. Komisja stwierdza również, że porty lotnicze w La Rochelle i w Angoulême mają stosunkowo różne modele biznesowe. W badanym okresie (2001–2012) działalność portu lotniczego w La Rochelle opierała się głównie na transporcie pasażerskim w ramach regularnych przewozów lotniczych do portów docelowych w Europie, realizowanych przez tanie linie lotnicze, takie jak Ryanair i easyJet (zob. motyw 29). Działalność portu lotniczego w Angoulême w tym okresie była natomiast bardzo zróżnicowana: (i) w latach 2004–2007 port obsługiwał jedno rozkładowe połączenie krajowe (podlegające obowiązkowi świadczenia usługi publicznej) Angoulême – Lyon; (ii) w latach 2008–2009 port obsługiwał regularne przewozy lotnicze do Londynu Stansted realizowane przez Ryanair od kwietnia do października; (iii) w latach 2010–2011 z portu lotniczego w Angoulême nie były obsługiwane żadne regularne przewozy lotnicze⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Uwagi CCI z 4 czerwca 2012 r., pkt 34.

⁽⁷⁵⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Angoulême oraz przedsiębiorstw SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 48), motywy 15 i 16.

- (306) Komisja stwierdza również, że w badanym okresie (2001–2012) dwa połączenia obsługiwane z portu lotniczego w Angoulême (Lyon i Londyn Stansted) były równolegle obsługiwane z portu lotniczego w La Rochelle. Jeśli chodzi o Londyn Stansted, Komisja stwierdza, że w latach 2008–2009 przedsiębiorstwo Ryanair obsługiwało połączenie z tym portem docelowym z obu portów lotniczych, co może wskazywać, że linie lotnicze uznają je za odrębne rynki. Co więcej, zamknięcie połączenia z Angoulême nie spowodowało, że pasażerowie zaczęli korzystać z połączenia La Rochelle–Londyn Stansted.
- (307) W związku z tym Komisja uważa, że port lotniczy w La Rochelle nie znajduje się w obszarze ciężenia portu lotniczego w Angoulême.
- (308) Jeśli chodzi o porty lotnicze w Niort i w Rochefort, Komisja stwierdza, że są one oddalone odpowiednio o 60 minut jazdy samochodem (75 km) i 50 minut jazdy samochodem (54 km) od portu lotniczego w La Rochelle. Jak wspomniano w motywie 304, obszar ciężenia danego portu lotniczego może być jednak różny i powinien także uwzględniać inne cechy danego portu lotniczego, takie jak jego model biznesowy i obsługiwane cele podróży. Jeśli chodzi o model biznesowy, działalność portu lotniczego w La Rochelle – oparta głównie na przewozie osób w ramach regularnych przewozów lotniczych realizowanych przez duże komercyjne linie lotnicze, takie jak Ryanair i easyJet – zasadniczo różni się od działalności portów lotniczych w Niort i w Rochefort. Jak wskazała Francja, porty lotnicze w Niort i w Rochefort są przeznaczone głównie dla aeroklubów i lekkich samolotów i nie obsługują publicznych przewoźników lotniczych. Co więcej, żaden z tych portów lotniczych nie dysponuje usługami umożliwiającymi obsługę linii lotniczych realizujących połączenia regularne⁽⁷⁶⁾, w przeciwieństwie do portu lotniczego w La Rochelle, który obsługuje kilka linii lotniczych realizujących regularne przewozy lotnicze do różnych portów docelowych we Francji i w Europie.
- (309) Komisja uważa zatem, że porty lotnicze w Niort i w Rochefort nie stanowią alternatywy dla portu lotniczego w La Rochelle jako pasażerskiego portu lotniczego obsługującego regularne przewozy lotnicze realizowane przez duże komercyjne linie lotnicze.
- (310) Mimo to Komisja uważa, że port lotniczy w La Rochelle konkuruje z innymi portami lotniczymi, nawet tymi położonymi poza jego obszarem ciężenia. Operatorzy portów lotniczych w UE konkurują ze sobą, aby przyciągnąć przedsiębiorstwa lotnicze. Przedsiębiorstwa lotnicze ustalają połączenia, które obsługują, i odpowiadające im częstotliwości w zależności od różnych kryteriów. Kryteria te dotyczą potencjalnych klientów, na których mogą liczyć w przypadku tych połączeń, lecz także charakterystykę portów lotniczych położonych w punktach końcowych tych połączeń.
- (311) Przedsiębiorstwa lotnicze uwzględniają takie kryteria jak charakter świadczonych usług portu lotniczego, zaludnienie lub działalność gospodarcza wokół portu lotniczego, natężenie ruchu, dostęp drogą lądową oraz poziom opłat i ogólne warunki handlowe użytkowania infrastruktury oraz korzystania z usług portu lotniczego (w tym fakt istnienia i wysokość zachęt oraz środków wsparcia marketingowego oferowanych przedsiębiorstwom lotniczemu). Poziom opłat, zachęt i środków wsparcia jest kluczowym elementem, gdyż przyznane danemu portowi lotniczemu finansowanie publiczne mogłoby być wykorzystane do przyciągnięcia linii lotniczych i mogłoby zatem istotnie zakłócać konkurencję.
- (312) W związku z tym przedsiębiorstwa lotnicze rozdzielają swoje zasoby, w szczególności statki powietrzne i załogi, pomiędzy poszczególne połączenia z uwzględnieniem między innymi usług oferowanych przez organy zarządzające portem lotniczym i cen fakturowanych przez nie za te usługi.
- (313) Z powyższych informacji wynika, że rozmaite środki przyznane portowi lotniczemu w La Rochelle i stanowiące przedmiot niniejszego postępowania, w zakresie, w jakim przyniosły korzyść gospodarczą temu przedsiębiorstwu, mogły wzmocnić jego pozycję w porównaniu z innymi europejskimi operatorami portów lotniczych. W związku z tym środki te mogły zakłócić konkurencję i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.1.5. Wnioski dotyczące istnienia pomocy

- (314) Dotacje na zadania publicznych oraz domniemane zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w latach 2006–2012 nie stanowią pomocy państwa. Dotacje inwestycyjne, zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w La Rochelle w latach 2001–2005, zaliczki zwrotne otrzymane przez port lotniczy w La Rochelle i dotacje od samorządów terytorialnych przeznaczone na działania promocyjne portu lotniczego w La Rochelle stanowią pomoc państwa na rzecz portu lotniczego w La Rochelle.

⁽⁷⁶⁾ Usługi te obejmują usługę obsługi naziemnej, usługi w zakresie bezpieczeństwa i lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą poziomu 1.

7.1.2. Niezgodność pomocy państwa z prawem

- (315) Dotacje inwestycyjne, zaniżanie faktur w latach 2001–2005, zaliczki zwrotne oraz dotacje, które CCI otrzymała od departamentu Charente-Maritime, regionu Poitou-Charentes i związku aglomeracyjnego okręgu La Rochelle z przeznaczeniem na działania promocyjne portu lotniczego w La Rochelle, wdrożono bez zgłoszenia, z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
- (316) W decyzji Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej określonym przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („decyzja w sprawie UOIG z 2005 r.”) przewidziano warunki, na jakich określone środki pomocy przyznane w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych mogą zostać zwolnione z obowiązku zgłoszenia ustanowionego w art. 108 ust. 3 TFUE. Zdaniem Francji środki przyznane na rzecz działu CCI-port lotniczy spełniają te warunki. Komisja uważa, że tak nie jest.
- (317) Po pierwsze, zarządzania portem lotniczym w La Rochelle nie można bowiem uznać w całości za autentyczną UOIG, jak wykazano w motywie 261. Ponieważ poszczególne wspomniane wyżej środki przyznano w celu sfinansowania zarządzania portem lotniczym jako całości, nie spełniają one w związku z tym kryteriów przewidzianych w decyzji w sprawie UOIG z 2005 r.
- (318) Po drugie, jak wskazano wyżej, nawet przy założeniu, że zarządzanie portem lotniczym można w całości zaklasyfikować jako UOIG, żaden z przedmiotowych środków nie stanowiłby jednak rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, której parametry ustalono uprzednio w obiektywny i przejrzysty sposób. Jak wskazano w motywie 273, przedmiotowe środki nie spełniają warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark.
- (319) W związku z powyższym dotacje inwestycyjne, zaniżanie faktur w latach 2001–2005, zaliczki zwrotne oraz dotacje, które CCI otrzymała od departamentu Charente-Maritime, regionu Poitou-Charentes i związku aglomeracyjnego okręgu La Rochelle z przeznaczeniem na działania promocyjne portu lotniczego w La Rochelle, stanowią pomoc niezgodną z prawem.

7.1.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

7.1.3.1. Zgodność pomocy inwestycyjnej

- (320) Przedmiotowe środki dotyczą dotacji inwestycyjnych wypłaconych działowi CCI-port lotniczy przez różne organy publiczne (region Poitou-Charentes, departament Charente-Maritime i związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle) oraz w ramach EFRR. Jak wspomniano wyżej, te dotacje inwestycyjne przyczyniły się do obniżenia kosztów inwestycyjnych, jakie normalnie musiałaby ponieść CCI, a zatem stanowią pomoc inwestycyjną.
- (321) Przedmiotowa pomoc inwestycyjna została przyznana przed 4 kwietnia 2014 r., tj. datą rozpoczęcia stosowania wytycznych z 2014 r. Zgodnie z wytycznymi Komisja stosuje do niezgodnej z prawem pomocy inwestycyjnej przyznanej portom lotniczym zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy ⁽⁷⁾.
- (322) Jeżeli chodzi o dotacje przyznane począwszy od 2005 r., w tym czasie obowiązywały i powinny być stosowane wytyczne z 2005 r.
- (323) Natomiast dotacje z lat 2000–2005 były przyznane działowi CCI-port lotniczy przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r., tj. w okresie, gdy nie istniało kryterium zgodności specyficzne dla pomocy inwestycyjnej na rzecz portów lotniczych. Komisja musi zatem ocenić te dotacje bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, uwzględniając swoją praktykę decyzyjną w tym zakresie. Należy przypomnieć, że praktyka decyzyjna Komisji w zakresie oceny zgodności środków pomocy przyznawanych operatorom portów lotniczych została skonsolidowana w wytycznych z 2005 r. Komisja uważa zatem, że zgodność dotacji przyznanych w latach 2000–2005 z rynkiem wewnętrznym powinna być oceniana w świetle zasad określonych w wytycznych z 2005 r. oraz w świetle orzecznictwa ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁾ Pkt 173 wytycznych z 2014 r.

⁽⁷⁸⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 22 września 2020 r., C-594/18 P, Republika Austrii/Komisja, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 20.

(324) 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.

(325) Aby ustalić konieczność i proporcjonalność pomocy, Komisja musi również sprawdzić, czy kwota pomocy jest ograniczona do tego, co jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia zamierzonego celu ⁽⁷⁹⁾.

a) Kwalifikowalność kosztów inwestycyjnych

(326) Na wstępie Komisja zauważa, że w myśl wytycznych z 2005 r. koszty kwalifikujące się do pomocy inwestycyjnej na rzecz portu lotniczego muszą ograniczać się do kosztów inwestycji w infrastrukturę portu lotniczego w ścisłym tego słowa znaczeniu (drogi startowe, terminale, płyta lotniska itp.) lub kosztów bezpośrednich urządzeń pomocniczych (instalacje przeciwpożarowe, wyposażenie bezpieczeństwa i ochrony). Z kosztów kwalifikowalnych należy natomiast wykluczyć koszty dotyczące prowadzenia działalności komercyjnej, niezwiązanej bezpośrednio z podstawową działalnością portu lotniczego, obejmującej między innymi budowę, finansowanie, wykorzystywanie i wynajmowanie powierzchni oraz nieruchomości, nie tylko przeznaczonych na biura i magazyny, ale także hotele i przedsiębiorstwa przemysłowe w obrębie portu lotniczego, jak również sklepy, restauracje, parkingi.

(327) Poszczególne dotacje inwestycyjne przyznane w ramach EFRR, przez region Poitou-Charentes, departament Charente-Maritime i związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle w wysokości prawie 3 mln EUR zostały wykorzystane do celów sfinansowania budowy nowej hali odlotów i przylotów, wzmocnienia, wydłużenia i poszerzenia drogi startowej, wzmocnienia, wydłużenia i poszerzenia drogi kołowania, wzmocnienia i rozbudowy stanowisk postojowych dla samolotów oraz utworzenia zbiornika osadowego na potrzeby dostosowania portu lotniczego do przepisów ustawy Prawo wodne.

(328) Droga startowa, droga kołowania, stanowiska postojowe dla samolotów, zbiornik osadowy i terminal należą do infrastruktury portu lotniczego i wchodzą w zakres kontroli pomocy państwa zgodnie z definicją w motywie 218. W konsekwencji koszty inwestycji związane z tą infrastrukturą są kwalifikowalne.

b) Pomoc ułatwia rozwój działalności gospodarczej

(329) Dotacje inwestycyjne zostały wykorzystane do celów budowy nowej hali odlotów i przylotów, wzmocnienia, wydłużenia i poszerzenia drogi startowej, wzmocnienia, wydłużenia i poszerzenia drogi kołowania, wzmocnienia i rozbudowy stanowisk postojowych dla samolotów oraz utworzenia zbiornika osadowego na potrzeby dostosowania portu lotniczego do przepisów ustawy Prawo wodne.

(330) Dzięki zmianie wymiarów drogi startowej (poszerzenie o 45 m i wydłużenie o 115 m), drogi kołowania i stanowisk postojowych samolotów port lotniczy w La Rochelle mógł zacząć obsługiwać samoloty o pojemności 100–200 miejsc pasażerskich, takich jak B737 i A320, a także docierać do nowych rynków, na których te samoloty są najczęściej używane (Wielka Brytania, Belgia, Półwysep Iberyjski) dzięki dostosowaniu się do standardów bezpieczeństwa obowiązujących w odniesieniu do tych samolotów. Jest to zgodne z celem rozwoju gospodarczego i turystycznego regionu, który zwiększa atrakcyjność portu lotniczego w La Rochelle, a tym samym przyczynia się do wzrostu liczby pasażerów podróżujących do regionu.

(331) Rozbudowa terminala pozwoliła dostosować go do ciągłego wzrostu ruchu, a tym samym umożliwiła obsługę pasażerów z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, ochrony i komfortu, które nie były zapewnione wcześniej, jak stwierdzono w styczniu 2000 r. w badaniu stanu budynków. W badaniu stwierdzono, że w okresach największego natężenia ruchu przez halę przechodziło 100 pasażerów, w związku z czym była ona zdecydowanie za mała, co powodowało zatory i opóźnienia w procedurach bezpieczeństwa, a w konsekwencji przy wchodzeniu na pokład i opuszczaniu samolotu. Przyznanie finansowania poprawiło zatem bezpieczeństwo i funkcjonowanie infrastruktury, co jest niezbędne do osiągnięcia celów rozwoju regionalnego i rozwoju turystyki.

⁽⁷⁹⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pomocy państwa NN 26/2009 – Grecja – rozbudowa portu lotniczego w Joanninie, motywy 69 i 70. Zob. także wyrok Sądu z dnia 18 stycznia 2012 r., Djebel/Komisja, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, pkt 122 i 123 oraz przywołane w nim orzecznictwo.

- (332) Należy również zauważyć, że port lotniczy w La Rochelle jest ważnym ogniwem łączącym Europę z regionem La Rochelle. Pod tym względem port lotniczy ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego i turystycznego regionu. Brak portu lotniczego w La Rochelle lub znaczne ograniczenie jego potencjału obsługi pasażerów miałyby prawdopodobnie negatywny wpływ na tę rolę, ponieważ osoby podróżujące służbowo zazwyczaj chcą skrócić czas podróży do minimum, zwłaszcza żeby móc odbyć podróż powrotną tego samego dnia. Stąd, w przypadku pasażerów biznesowych wylatujących lub przylatujących do La Rochelle, konieczność korzystania z portu lotniczego, który nie znajduje się w bezpośrednim pobliżu miasta, mogłaby zostać uznana za barierę dla rozwoju działalności gospodarczej.
- (333) Port lotniczy w La Rochelle obsługuje również znaczny ruch turystyczny związany w szczególności z położeniem w pobliżu Île de Ré i jej nadmorskich kurortów. Ocenę tego pozytywnego wpływu zawiera notatka CCI z 2008 r. dotycząca strategii kontrolowanego wzrostu. W notatce tej stwierdzono, że wkład portu lotniczego w gospodarkę aglomeracji wynika z kwot, jakie pasażerowie tanich linii lotniczych zostawiają w lokalnej gospodarce podczas swojego pobytu (33 mln EUR w 2007 r.). Ponadto w 2008 r. port lotniczy zapewniał 167 miejsc pracy. W sprawozdaniu na temat transportu lotniczego i rozwoju turystyki opracowany przez ODIT France w 2008 r. przedstawiono wskaźnik pozwalający oszacować całkowity wkład portu lotniczego w La Rochelle w lokalną gospodarkę w 2008 r. na 100 mln EUR.
- (334) Z tych różnych względów dotacje inwestycyjne otrzymane przez CCI-port lotniczy przyczyniły się do rozwoju gospodarczego La Rochelle i jego regionu dzięki wpływowi tego portu lotniczego na turystykę i ogólnie działalność gospodarczą.
- (335) Dotacje te przyczyniły się również do ułatwienia dostępu do regionu, w szczególności dla turystów i pasażerów biznesowych. W tym kontekście należy zauważyć, że port lotniczy w La Rochelle nie znajduje się w tym samym obszarze ciężenia, co port lotniczy w Angoulême (zob. motywy 305–307).
- (336) Jeżeli chodzi o porty lotnicze w Niort i w Rochefort, Komisja uważa, że nie stanowią one alternatywy dla La Rochelle jako pasażerskiego portu lotniczego obsługującego regularne przewozy lotnicze realizowane przez duże komercyjne linie lotnicze (zob. motyw 309).
- (337) Stąd pomoc inwestycyjna pozwalająca na zwiększenie przepustowości portu lotniczego w La Rochelle sprzyja w pewnym stopniu ułatwieniu dostępu do regionu, ponieważ dzięki niemu pasażerowie i przedsiębiorstwa lotnicze nie muszą wybierać niedoskonałej alternatywy.
- (338) Linia TGV łącząca La Rochelle z Paryżem, międzynarodowym węzłem transportowym, jest ponadto linią wysokiej prędkości dopiero od Saint Pierre des Corps, a zatem dotarcie do Paryża tym rodzajem transportu zajmuje 3 godziny. Projekt linii TGV Atlantique, która połączy miasta Poitiers, Angoulême i Bordeaux siecią połączeń wysokiej prędkości, nie obejmuje La Rochelle.
- (339) Wydaje się zatem, że pomimo istnienia rodzajów transportu alternatywnych dla transportu lotniczego, dotacje inwestycyjne przyczyniają się do poprawy dostępności i rozwoju gospodarczego regionu.
- c) Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu
- (340) Inwestycje miały na celu poprawę funkcjonowania i zapewnienie optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury, w szczególności dlatego, że części infrastruktury nie można było wykorzystać ze względu na niezgodność z normami bezpieczeństwa lub dlatego, że inwestycja umożliwia dostosowanie portu lotniczego do przewidywanego wzrostu liczby pasażerów.
- (341) Prowadząc inwestycje związane z powiększeniem drogi startowej portu lotniczego, której wymiary były niewystarczające i nieodpowiednie, CCI-port lotniczy ograniczył się do wydłużenia drogi o 115 metrów, co było wystarczające do osiągnięcia celów rynkowych określonych w motywie 330, tj. dostosowania do obsługi samolotów o maksymalnej pojemności 200 miejsc pasażerskich. Rozbudowa ta została również rekomendowana w badaniu przeprowadzonym w styczniu 2000 r. przez Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Ruch odnotowany w kolejnych latach potwierdza te ustalenia.
- (342) Jak wskazano w motywie 331, prace nad (również za małym) terminalem, finansowane z dotacji inwestycyjnych, nie doprowadziły do znacznego zwiększenia przepustowości, tylko miały na celu jedynie zapewnienie, że ta za mała infrastruktura będzie w stanie obsłużyć istniejący ruch i zapewnić lepszą obsługę w okresach największego natężenia ruchu.
- (343) Inwestycje te nie wykraczały zatem poza to, co było konieczne, aby port lotniczy mógł nadal płynnie obsługiwać istniejący ruch, w tym w okresach największego natężenia ruchu. Inwestycje te były zatem niezbędne i proporcjonalne z punktu widzenia wyznaczonego celu.

d) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie

- (344) Należy zauważyć, że w latach 2005–2007 ruch w porcie lotniczym w La Rochelle wahał się od około 120 000 do około 220 000 pasażerów rocznie i stale wzrastał na przestrzeni lat. W związku z tym zarówno w 2005, jak i 2007 r. uzasadnione było oczekiwanie znacznego i zwiększonego użytkowania.
- (345) Charakter tych perspektyw mógł uzasadniać inwestycje mające na celu utrzymanie infrastruktury w takim stanie, by mogła obsłużyć dotychczasowe natężenie ruchu i sprostać corocznemu wzrostowi ruchu w porcie lotniczym, bez znacznego zwiększenia przepustowości.
- (346) W związku z tym należy pamiętać, że prace nad zmianą wymiarów drogi startowej w porcie lotniczym w La Rochelle miały na celu obsługę samolotów o większej pojemności i dostosowanie do norm bezpieczeństwa określonych dla niektórych samolotów, a ostatecznym celem było promowanie wzrostu liczby pasażerów podróżujących do regionu. Rozbudowa terminala pozwoliła ponadto dostosować go do ciągłego wzrostu ruchu, a tym samym umożliwić obsługę pasażerów z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, ochrony i komfortu, a także pozwoliła wyeliminować zatory i opóźnienia w procedurach bezpieczeństwa, a w konsekwencji przy wchodzeniu na pokład i opuszczaniu samolotu. Z dotacji inwestycyjnych sfinansowano remont drogi startowej oraz wykonano prace mające na celu dostosowanie do obowiązujących norm, aby utrzymać infrastrukturę w stanie pozwalającym na dalszą obsługę dotychczasowych typów samolotów i dotychczasowego natężenia ruchu bez znacznego zwiększenia przepustowości oraz usprawnić działanie portu lotniczego w okresach największego natężenia ruchu. Podsumowując, w momencie przyznawania dotacji inwestycyjnych, sfinansowana infrastruktura oferowała zatem zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie.

e) Równy i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury

- (347) Port lotniczy w La Rochelle jest dostępny dla rozmaitych linii lotniczych, które chcą z niego korzystać, bez żadnych szczególnych ograniczeń. Dostęp do tej infrastruktury jest oferowany w sposób równy i niedyskryminacyjny w rozumieniu wytycznych z 2005 r.

f) Brak wpływu na wymianę handlową w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem

- (348) Jak wspomniano powyżej, zgodnie z wytycznymi z 2005 r. port lotniczy w La Rochelle jest portem lotniczym kategorii D. Pkt 39 wytycznych stanowi, że „finansowanie przyznane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych (kategoria D) niesie ze sobą mniejsze ryzyko zakłócenia konkurencji lub wywarcia na wymianę handlową wpływu sprzecznego ze wspólnym interesem”.
- (349) Ponadto z motywów 304 i 309 wynika, że port lotniczy w La Rochelle nie konkuruje na swoim obszarze ciężenia z innym portem lotniczym o takim samym modelu biznesowym, na który przedmiotowe środki mogłyby mieć negatywny wpływ. Porty lotnicze w Niort i w Rochefort obsługują inne segmenty rynku, a zatem stanowią dla siebie nawzajem niedoskonałe alternatywy. Port lotniczy w Angoulême nie znajduje się w obszarze ciężenia portu lotniczego w La Rochelle.
- (350) Co więcej, przedmiotowe dotacje inwestycyjne nie zostały wykorzystane na sfinansowanie znacznego zwiększenia przepustowości, co zmieniłoby klasyfikację portu lotniczego zgodnie z wytycznymi z 2005 r. Główny wpływ przedmiotowych dotacji inwestycyjnych polegał zatem na utrzymaniu portu lotniczego w zakresie, w jakim w przypadku braku tych dotacji nie byłby on w stanie kontynuować działalności lub byłby w stanie ją kontynuować jedynie na gorszych warunkach. Dotacje nie doprowadziły jednak do stworzenia nowej przepustowości, która mogłaby stanowić konkurencję dla innych portów lotniczych, jak pokazano w tabeli 11.

Tabela 11

Wykorzystana przepustowość pod względem liczby pasażerów w latach 2002–2010

Rok	Wykorzystana przepustowość
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Źródło: Władze francuskie.

(351) Ponadto po przyznaniu dotacji inwestycyjnych nie nastąpiło znaczące przesunięcie linii lotniczych z Angoulême do La Rochelle, ani też żadne połączenia z Angoulême nie zostały wycofane i zastąpione nowymi połączeniami do tych samych portów docelowych z La Rochelle.

(352) Uwzględniając wszystkie te pozytywne i negatywne czynniki spowodowane przedmiotowymi dotacjami, Komisja uważa, że te dotacje inwestycyjne nie wpłynęły na wymianę handlową w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem.

g) Konieczność i proporcjonalność pomocy

(353) Inwestycje w poprawę funkcjonowania i zapewnienie optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury uważa się za konieczne i proporcjonalne, w szczególności jeżeli części infrastruktury nie można wykorzystywać ze względu na niezgodność z normami bezpieczeństwa⁽⁸⁰⁾ lub dlatego, że inwestycja umożliwia dostosowanie portu lotniczego do przewidywanego wzrostu liczby pasażerów⁽⁸¹⁾.

(354) Jeśli chodzi o prace nad drogą startową, drogą kołowania i stanowiskami postojowymi samolotów, które miały zbyt małe wymiary, strategia portu lotniczego polegała na otwieraniu nowych połączeń i rozwijaniu ruchu, a zatem wymagała rozbudowy tej infrastruktury.

(355) Jeżeli chodzi o prace przeprowadzone w terminalu, infrastruktura portu lotniczego nie była dostosowana do ciągłego wzrostu ruchu pasażerskiego, co skutkowało opóźnieniami i zatorami. Powiększenie portu lotniczego było zatem zarówno konieczne, jak i proporcjonalne do obsługi napływu pasażerów.

(356) Dotacje inwestycyjne wyniosły 2 986 000 EUR z łącznej kwoty inwestycji wynoszącej 5 876 000 EUR, co oznacza intensywność pomocy na poziomie 50,8 %, co jest akceptowalne, biorąc pod uwagę kategorię portu lotniczego.

(357) Ponadto wszystkie dostępne informacje pokazują, że pomoc ta może być uznana za konieczną i proporcjonalną, biorąc pod uwagę, że CCI nie mogłaby sfinansować odnośnych inwestycji bez tej pomocy i nie byłaby w stanie wnieść wkładu znacząco wyższego niż wkład, który wniosła.

(358) W poniższej tabeli 12 przedstawiono dochód netto portu lotniczego w La Rochelle za okres 2002–2012 oraz jego zdolność samofinansowania; zdolność ta oznacza sumę dochodu netto i opłat niepieniężnych (zasadniczo odpisów amortyzacyjnych oraz rezerw na zobowiązania i opłaty). Na zdolność samofinansowania składają się kwoty wygenerowane z działalności przedsiębiorstwa, które mogą być przeznaczone na inwestycje, kapitał obrotowy przedsiębiorstwa, spłaty pożyczek, oszczędności oraz dywidendy wypłacane akcjonariuszom.

⁽⁸⁰⁾ Decyzja Komisji z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie pomocy państwa NN 21/2006, Zjednoczone Królestwo – port lotniczy City of Derry (Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 13), motywy 57 i 58.

⁽⁸¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 27 kwietnia 2010 r. w sprawie pomocy państwa NN 41/2010, Łotwa – pomoc państwa związana z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego w Rydze (Dz.U. C 143 z 2.6.2010, s. 22), motywy 35–37.

Tabela 12

Dochód netto i zdolność samofinansowania portu lotniczego w La Rochelle

(w tys. EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Dochód	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Wydatki	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Dochód netto	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Zdolność samofinansowania	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Źródło: Władze francuskie.

(359) Z tej tabeli wynika, że port lotniczy nieprzerwanie odnotował straty w latach 2002–2012. Ponadto zdolność portu lotniczego do samofinansowania wahała się w tym okresie między 298 000 EUR a - 679 000 EUR rocznie. W latach 2004 i 2005, kiedy wypłacono prawie wszystkie dotacje inwestycyjne, zdolność portu lotniczego do samofinansowania wynosiła odpowiednio tylko - 84 000 EUR i 5 000 EUR, co było bardzo niską kwotą w porównaniu z kosztami poczynionych inwestycji (całkowity koszt inwestycji w latach 2004 i 2005: 5 830 000 EUR) ⁽⁸²⁾. Zasoby wygenerowane przez działalność portu lotniczego były zatem dalece niewystarczające, aby port lotniczy mógł wnieść znaczący wkład w finansowanie tych inwestycji.

(360) Dostępne dane pokazują, że wynik finansowy wyniósł 19 000 EUR w 2004 r. i - 334 000 EUR w 2005 r., czyli w latach, w których wypłacono prawie wszystkie dotacje inwestycyjne. Dane te należy porównać z dochodem netto portu lotniczego po wypłacie dotacji, tj. - 738 000 EUR w 2006 r. i - 559 000 EUR w 2007 r. W konsekwencji sfinansowanie całości lub nawet większej części analizowanych inwestycji ze środków własnych portu lotniczego znacznie zwiększyłoby jego i tak już wysokie straty.

(361) Z drugiej strony, ze względu na długoterminowy charakter ponoszonych strat, mało prawdopodobne jest, aby CCI była w stanie sfinansować znaczną część analizowanych inwestycji poprzez zwiększenie swojego zadłużenia, które wynosiło około 226 000 EUR w 2005 r. i 341 000 EUR w 2006 r. ⁽⁸³⁾.

(362) Dotacje inwestycyjne były zatem niezbędne do realizacji inwestycji, które były z nich finansowane. Innymi słowy, miały one efekt zachęty, ponieważ CCI nie podjęłaby tych inwestycji bez dotacji. Ponadto są zgodne z zasadą proporcjonalności, ponieważ CCI nie mogłaby znacznie zwiększyć swojego wkładu w finansowanie tych inwestycji.

h) Wniosek dotyczący zgodności pomocy inwestycyjnej

(363) Z powodów wyjaśnionych powyżej w niniejszej sekcji Komisja uważa, że dotacje inwestycyjne na lata 2001–2005 stanowią pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

(364) Wniosek ten opera się na kryteriach określonych w wytycznych z 2005 r. w odniesieniu do pomocy na inwestycje dla portów lotniczych. Wniosek ten pozostaje bez uszczerbku dla oceny ewentualnej przyszłej pomocy inwestycyjnej na rzecz portu lotniczego w La Rochelle, do udzielenia której Komisja może być zobowiązana na podstawie wytycznych z 2014 r.

⁽⁸²⁾ Tabela przedstawiona przez władze francuskie w dniu 14 listopada 2017 r. w odpowiedzi na pytanie 9.

⁽⁸³⁾ Załącznik 6 do uzupełniającej ostatecznej odpowiedzi CCI z dnia 14 listopada 2017 r. (biznesplan na lata 2001–2014, wiersz dotyczący pożyczek i innych zobowiązań finansowych).

7.1.3.2. Zgodność pomocy operacyjnej

- (365) Jak już wykazano, Francja popełniła oczywisty błąd w ocenie twierdząc, że zarządzanie portem lotniczym w La Rochelle w całości stanowiło UOIG. W szczególności nie można uznać za autentyczną UOIG działalności operatora portu lotniczego w La Rochelle polegającej na obsłudze komercyjnych lotów pasażerskich w tym porcie lotniczym. Ponieważ poszczególne środki wsparcia finansowego będące przedmiotem niniejszego postępowania miały na celu sfinansowanie obsługi całej działalności portu lotniczego, nie można ich uznać za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych przyznaną w celu zarządzania autentyczną UOIG.
- (366) Ponadto, jak wykazano powyżej, żaden ze środków wsparcia finansowego będących przedmiotem niniejszego postępowania nie opierał się na mechanizmie rekompensaty finansowej, którego parametry zostały uprzednio określone w sposób obiektywny i przejrzysty wraz z zasadami monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty oraz ustalenia dotyczące unikania i odzyskiwania ewentualnych nadwyżek rekompensat. W związku z tym przedmiotowe środki nie spełniają łącznych warunków określonych w zasadach ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych ⁽⁸⁴⁾, które w niniejszym przypadku miałyby zastosowanie *ratione temporis*.
- (367) W związku z tym środków tych nie można uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.
- (368) Komisja zbada środki będące przedmiotem niniejszej analizy w świetle poszczególnych kryteriów zawartych w art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (369) Przedmiotowe środki dotyczą następujących form finansowania związanego z działalnością portu lotniczego: nieoprotentowane zaliczki zwrotne, zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w La Rochelle w latach 2001–2005 oraz dotacje otrzymane przez CCI od samorządów terytorialnych z przeznaczeniem na działania promocyjne portu lotniczego w La Rochelle.
- (370) Środki te stanowią pomoc operacyjną, ponieważ były przeznaczone na finansowanie działalności portu lotniczego w La Rochelle, nie zaś konkretnych inwestycji zrealizowanych w tym porcie lotniczym. Tę pomoc operacyjną przyznano w sposób niezgodny z prawem przed 4 kwietnia 2014 r. – datą rozpoczęcia stosowania wytycznych z 2014 r., w których Komisja stwierdziła, że będzie stosować zasady określone w tychże wytycznych do wszystkich toczących się spraw dotyczących pomocy operacyjnej przyznanej na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed 4 kwietnia 2014 r. ⁽⁸⁵⁾
- (371) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r. pomoc operacyjną przyznaną na rzecz portów lotniczych przed 4 kwietnia 2014 r. można uznać za zgodną w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli spełniono warunki określone w sekcji 5.1.2. ⁽⁸⁶⁾ Warunki określone w sekcji 5.1.2 wytycznych z 2014 r. przeanalizowano poniżej.

– Pomoc ułatwia rozwój działalności gospodarczej

- (372) Zaliczki zwrotne i zaniżanie faktur pozwoliły na sfinansowanie deficytu operacyjnego portu lotniczego w La Rochelle i tym samym umożliwiły mu kontynuowanie działalności. Jeśli chodzi o dotacje przyznane przez samorządy terytorialne na działania promujące port lotniczy w La Rochelle, były one przeznaczone na finansowanie działań promocyjnych, których celem był rozwój działalności tego portu lotniczego.
- (373) Jak już wyjaśniono w motywach 329 i 332, działalność portu lotniczego w La Rochelle wywiera pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy regionu La Rochelle, w szczególności w sektorze turystyki.
- (374) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r. lokalny rozwój gospodarczy uznaje się za cel stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, który mógł uzasadniać przyznanie pomocy operacyjnej na rzecz portu lotniczego przed 4 kwietnia 2014 r. w przypadku spełnienia określonych warunków.
- (375) Nie ulega wątpliwości, że dzięki portowi lotniczemu w La Rochelle do regionu La Rochelle napłynęło wielu turystów, co miało pozytywny wpływ na region i lokalną gospodarkę.

⁽⁸⁴⁾ Komunikat Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011) (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽⁸⁵⁾ Pkt 172 wytycznych z 2014 r.

⁽⁸⁶⁾ Pkt 137 wytycznych z 2014 r.

- (376) Ocenę tego pozytywnego wpływu zawiera notatka CCI z 2008 r. dotycząca strategii kontrolowanego wzrostu. W notatce tej stwierdzono, że wkład portu lotniczego w gospodarkę aglomeracji wynika z kwot, jakie pasażerowie tanich linii lotniczych zostawiają w lokalnej gospodarce podczas swojego pobytu (33 mln EUR w 2007 r.), oraz liczby miejsc pracy w porcie lotniczym (167 w 2008 r.).
- (377) W raporcie na temat transportu lotniczego i rozwoju turystyki opracowany przez ODIT France w 2008 r. przedstawiono wskaźnik pozwalający oszacować całkowity wkład portu lotniczego w La Rochelle w lokalną gospodarkę w 2008 r. na 100 mln EUR. Ponadto w 2008 r. port lotniczy zapewniał 167 miejsc pracy.
- (378) Co więcej, wydatki na pasażera i wydatki całkowite zostały obliczone podczas corocznych badań w latach 2006–2014, których wyniki są następujące:

Tabela 13

Wydatki na pasażera i wydatki całkowite w regionie La Rochelle

(w EUR)

Rok	Wydatki na pasażera	Wydatki całkowite
2006	336	17,8 mln
2007	471	33 mln
2008	367	27,4 mln
2009	Nie oceniono	Nie oceniono
2010	532,58	30 mln
2011	548,97	35 mln
2012	558,62	37 mln
2013	482,80	27,4 mln
2014	578,44	33 mln

Źródło: Władze francuskie.

- (379) Tabela 13 powyżej pokazuje, że wkład portu lotniczego w gospodarkę regionu La Rochelle wzrósł w latach 2006–2014, ponieważ wydatki na pasażera wzrosły z 336 EUR w 2006 r. do 578,44 EUR w 2014 r.
- (380) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r., jeżeli port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy posiadający niewykorzystaną przepustowość, w biznesplanie opartym na solidnych prognozach dotyczących ruchu pasażerskiego i towarowego należy określić prawdopodobny wpływ na ruch w drugim porcie lotniczym znajdującym się na tym samym obszarze ciężenia⁽⁸⁷⁾. Port lotniczy w La Rochelle nie konkuruje na swoim obszarze ciężenia z innym portem lotniczym o takim samym modelu biznesowym. Porty lotnicze w Niort i w Rochefort obsługują inne segmenty rynku, a zatem stanowią dla siebie nawzajem niedoskonałe alternatywy (zob. motywy 308 i 309). Port lotniczy w Angoulême nie znajduje się w obszarze ciężenia portu lotniczego w La Rochelle. Można zatem stwierdzić, że wzięto pod uwagę prawdopodobny wpływ ruchu w La Rochelle na sąsiednie porty lotnicze i że wykluczono znaczący wpływ.
- (381) Komisja uważa zatem, że pomoc operacyjna przyznana portowi lotniczemu w La Rochelle przyczyniła się do realizacji celu, jakim jest rozwój gospodarczy i dostępność komunikacyjna regionu La Rochelle.

⁽⁸⁷⁾ Pkt 114 wytycznych z 2014 r.

b) Konieczność interwencji państwa i właściwy charakter pomocy jako instrumentu polityki

- (382) Pomoc operacyjna była niezbędna do zapewnienia rentowności portu lotniczego w La Rochelle, który dzięki jej przyznaniu mógł kontynuować działalność. Z punktu widzenia budżetu przedmiotowa pomoc była konieczna, ponieważ port lotniczy nie był rentowny i generował deficyt środków pieniężnych. Z uwagi na jego wyniki, port lotniczy nie byłby w stanie sfinansować większych nakładów z własnych środków.
- (383) Ponadto w wytycznych z 2014 r. stwierdzono, że „w obecnych warunkach rynkowych mniejsze porty lotnicze mogą mieć trudności z zapewnieniem finansowania swojej działalności bez finansowania publicznego”⁽⁸⁸⁾. W wytycznych podano, że porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów do 700 000 pasażerów mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych w znacznym stopniu. Port lotniczy w La Rochelle jest jednym z mniejszych portów lotniczych, ponieważ nie przewiduje się, by obsługiwany przezeń ruch miał przekroczyć 300 000 pasażerów przed 2020 r., a przed 2007 r. nie przekraczał 200 000 pasażerów.
- (384) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r. należy zbadać, czy instrumenty polityki lub środki pomocy inne niż te, które zastosowano w danym przypadku, mogły zostać wdrożone w sposób powodujący mniejsze zakłócenie konkurencji⁽⁸⁹⁾. Jak już wskazano, port lotniczy każdego roku w okresie 2002–2012 (z wyjątkiem 2004 r.) odnotowywał znaczącą stratę operacyjną. W celu kontynuacji jego funkcjonowania i zapewnienia mu płynności finansowej niezbędnej do prowadzenia działalności trudno było zatem rozważać w tym kontekście inne narzędzia niż bezzwrotne dotacje operacyjne, takie jak dotacje na działania marketingowe i zaniżanie faktur oraz nieoprocenowane zaliczki zwrotne bez sprecyzowanego terminu spłaty.
- (385) Pomoc operacyjna dla portu lotniczego w La Rochelle była zatem niezbędna i odpowiednia.

c) Efekt zachęty i proporcjonalność pomocy

- (386) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r. należy sprawdzić, czy w przypadku braku pomocy operacyjnej poziom działalności gospodarczej portu lotniczego uległby znacznemu zmniejszeniu, a ponadto czy pomoc została ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą⁽⁹⁰⁾.
- (387) Ponieważ port lotniczy w La Rochelle nie był rentowny, bez środków wsparcia na sfinansowanie kosztów operacyjnych jego działalność zostałaby znacznie ograniczona, aby zapewnić równowagę finansową lub nawet całkowicie wstrzymana. W związku z tym pomoc wywołała efekt zachęty w rozumieniu pkt 124 wytycznych z 2014 r.
- (388) Ponadto z tabeli 12 wynika, że poszczególne dotacje operacyjne ograniczono do kwot niezbędnych w celu zapewnienia równowagi finansowej portu lotniczego, nie wykraczając poza te kwoty. Z wyjątkiem 2004 r., kiedy wynik księgowy był dodatni (19 000 EUR), wynik księgowy był zawsze ujemny, co wskazuje, że pomoc operacyjna dla portu lotniczego nigdy nie przekroczyła kwot niezbędnych do utrzymania zrównoważonego wyniku księgowego.
- (389) Szczególny przypadek zaliczek zwrotnych przyznanych przez dział ogólny CCI wynikał z nałożonego na CCI w umowie koncesyjnej obowiązku przedstawienia zrównoważonego budżetu dla portu lotniczego. Kwotę zaliczek ustalano każdego roku w momencie opracowywania budżetu w sposób umożliwiający jego zrównoważenie. Przygotowywanie budżetu portów lotniczych zarządzanych przez izby handlowo-przemysłowe podlega ścisłym procedurom, mającym zapewnić ograniczenie do niezbędnego minimum wkładów publicznych przeznaczonych na zrównoważenie budżetu.
- (390) Komisja uważa zatem, że poszczególne dotacje operacyjne otrzymane przez CCI-port lotniczy były ograniczone do minimum.

d) Ocena zakłócenia konkurencji oraz wpływu na wymianę handlową

- (391) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r. w celu dokonania oceny zgodności pomocy operacyjnej przyznanej przed 4 kwietnia 2014 r. Komisja bierze pod uwagę zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Pkt 117 wytycznych z 2014 r.

⁽⁸⁹⁾ Pkt 120 wytycznych z 2014 r.

⁽⁹⁰⁾ Pkt 124 i 125 wytycznych z 2014 r.

⁽⁹¹⁾ Pkt 131 i 137 wytycznych z 2014 r.

- (392) Pomoc przyznana unijnemu portowi lotniczemu może wywierać negatywny wpływ na wszystkie pozostałe porty lotnicze w Unii. Wszystkie porty lotnicze Unii konkurują wzajemnie w ramach wewnętrznego rynku transportu lotniczego, aby przyciągnąć linie lotnicze. W odniesieniu do pomocy operacyjnej umożliwiającej portowi lotniczemu utrzymanie rentowności intensywność tego ogólnego wpływu na pozostałe porty lotnicze zależy od wielkości działalności portu lotniczego korzystającego z pomocy, która może wyrażać się w szczególności poprzez liczbę pasażerów i połączeń oraz częstotliwości.
- (393) W tym względzie należy zauważyć, że w rozpatrywanym okresie (2001–2012) port lotniczy w La Rochelle pozostał małym portem lotniczym. Port lotniczy w La Rochelle jest jednym z mniejszych portów lotniczych, ponieważ nie przewiduje się, by obsługiwany przezeń ruch miał przekroczyć 300 000 pasażerów przed 2020 r., a przed 2007 r. nie przekraczał 200 000 pasażerów rocznie. Wolumen działalności portu lotniczego w La Rochelle pozostał zatem skromny. Ogólny wpływ pomocy przyznanej na rzecz tego portu lotniczego na wszystkie pozostałe porty lotnicze był więc stosunkowo ograniczony.
- (394) Wpływ pomocy operacyjnej przyznanej na rzecz danego portu lotniczego na inny port lotniczy jest jednak tym bardziej intensywny, im bliżej położone są obydwa porty lotnicze. W szczególności jeżeli jeden z nich znajduje się na obszarze napływu klientów drugiego, konkurują one wzajemnie szczególnie ostro w celu przyciągnięcia przedsiębiorstw lotniczych, które chcą obsługiwać ich region. Ponadto jeżeli istnieją połączenia z każdego z tych dwóch portów lotniczych z tym samym miastem przeznaczenia, obydwa porty lotnicze konkurują ze sobą w celu przyciągnięcia pasażerów, którzy chcą udać się do tego miasta przeznaczenia i którzy w przypadku tej podróży mają do wyboru obydwa porty lotnicze.
- (395) Port lotniczy w Angoulême nie znajduje się w tym samym obszarze ciężenia, co port lotniczy w La Rochelle (zob. motywy 305–307).
- (396) Jeśli chodzi o porty lotnicze w Niort i w Rochefort, Komisja uważa, że z tych samych powodów, które przedstawiono w motywach 308 i 309, że przedmiotowe dotacje dla portu lotniczego w La Rochelle nie zakłócają konkurencji z portami lotniczymi w Niort i w Rochefort.
- (397) W związku z tym przedmiotowa pomoc operacyjna miała ograniczony wpływ na porty lotnicze sąsiadujące z portem lotniczym w La Rochelle.
- (398) Uwzględniając wszystkie te pozytywne i negatywne czynniki spowodowane przedmiotową pomocą w ujęciu ogólnym, Komisja uważa, że pomoc ta nie wpłynęła na wymianę handlową w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem.
- (399) W świetle przedstawionych powyżej informacji dotyczących wpływu przedmiotowej pomocy na konkurencję i wymianę handlową oraz z uwzględnieniem istotnego wkładu tej pomocy w rozwój gospodarczy obszaru, na którym znajduje się port lotniczy w La Rochelle, w szczególności z powodu jej korzystnego wpływu na lokalną turystykę i biznes w regionie, Komisja uważa, że przedmiotowa pomoc nie miała wpływu na konkurencję i wymianę handlową w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.

e) Wniosek dotyczący zgodności pomocy operacyjnej

- (400) W świetle powyższego zaliczki zwrotne, doraźne dotacje operacyjne, zniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w La Rochelle w latach 2001–2005 oraz dotacje na działania promocyjne stanowią pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (401) Wniosek ten opiera się na szczególnych kryteriach określonych w wytycznych z 2014 r. w odniesieniu do oceny zgodności pomocy operacyjnej przyznanej portom lotniczym przed 4 kwietnia 2014 r. Wniosek ten pozostaje bez uszczerbku dla oceny ewentualnej przyszłej pomocy na rzecz portu lotniczego w La Rochelle, do udzielenia której Komisja może być zobowiązana na podstawie zasad określonych w wytycznych z 2014 r. w odniesieniu do pomocy przyznanej po 4 kwietnia 2014 r.

7.2. Środki na rzecz przedsiębiorstw lotniczych

7.2.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (402) Art. 107 ust. 1 TFUE stanowi, że wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(403) 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,
- dany środek pomocy musi zapewniać swojemu beneficjentowi lub beneficjentom selektywną korzyść,
- przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.2.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa

(404) Aby stwierdzić, czy środki podlegające ocenie stanowią pomoc państwa, należy ustalić, czy beneficjenci tych środków, Ryanair/AMS i Jet2, są przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Nie ulega jednak wątpliwości, że obydwa te przedsiębiorstwa są podmiotami zajmującymi się świadczeniem usług transportu lotniczego i usług reklamowych. W związku z tym prowadzą one działalność gospodarczą.

7.2.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

(405) Poszczególne umowy będące przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego zostały zawarte między przedsiębiorstwami lotniczymi a CCI.

(406) Komisja zwraca przede wszystkim uwagę na fakt, że w celu dokonania konkretnej oceny możliwości przypisania państwu przedmiotowych środków (tj. płatności publicznych przyznanych na podstawie tych umów) nie ma znaczenia rozróżnienie między CCI jako całością, działem ogólny CCI a działem CCI-port lotniczy. CCI-port lotniczy nie ma osobowości prawnej odrębnej od osobowości prawnej CCI, a poszczególne umowy zostały zawarte przez prezesa CCI lub pod jego kontrolą. CCI-port lotniczy nie stanowi odrębnej jednostki o własnej autonomii decyzyjnej, poza codziennym zarządzaniem portem lotniczym. Co za tym idzie, do celów testu prywatnego inwestora, postępowanie CCI-port lotniczy i CCI jako całości należy oceniać łącznie w ich stosunkach z przedsiębiorstwami lotniczymi i ich spółkami zależnymi. Komisja zwraca uwagę, że w swojej praktyce decyzyjnej stosowała już takie podejście ⁽⁹²⁾.

(407) Jak już ustalono w sekcji 7.1.1.2, CCI jest organem władzy publicznej, którego wszystkie zasoby należy uznać za zasoby państwowe i którego wszystkie decyzje można przypisać państwu w rozumieniu orzecznictwa dotyczącego pomocy państwa.

(408) W swoich uwagach CCI i Ryanair stwierdziły, że umów zawartych przez CCI z liniami lotniczymi nie można przypisać państwu.

(409) Po pierwsze Ryanair i CCI kwestionują możliwość przypisania poszczególnych przedmiotowych środków państwu, twierdząc, że państwo nie ma wpływu na decyzje izb handlowo-przemysłowych i wypełnia jedynie rolę nadzorczą. Ryanair i CCI opierają swoją argumentację głównie na tym, że CCI nie są zintegrowane funkcjonalnie ze strukturami państwowymi, skoro wszyscy członkowie organów zarządzających izb handlowo-przemysłowych są przedsiębiorcami lub zarządzają spółkami handlowymi, a w tych organach nie przewidziano miejsca dla przedstawiciela państwa. Ryanair wskazuje także na opinię Rady Stanu wskazującą, że izby handlowo-przemysłowe są niezależne od państwa. Zgodnie z tą opinią fakt, że izby handlowo-przemysłowe „są powiązane z państwem, ponieważ każdy podmiot publiczny musi być technicznie powiązany z osobą prawną, nie powoduje automatycznie podlegania państwu”.

(410) Wbrew temu, co twierdzą Ryanair i CCI w swoich uwagach, nie ma tutaj znaczenia fakt, że izbami handlowo-przemysłowymi zarządzają osoby wybrane przez przedsiębiorców i dyrektorów przedsiębiorstw, a dla przedstawiciela państwa nie przewidziano w nich miejsca. Izby handlowo-przemysłowe odzwierciedlają pod tym względem samorządy terytorialne, którymi zarządzają przedstawiciele władz lokalnych niezależni od państwa (w ścisłym znaczeniu tego słowa), a nie urzędnicy służby cywilnej mianowani przez inne organy władzy publicznej. Ponadto parlamenty krajowe składają się także z wybranych przedstawicieli. Parlamenty reprezentują jednak jedną z władz publicznych niezbędnych w państwie demokratycznym.

⁽⁹²⁾ Decyzja Komisji w sprawie portu lotniczego Nîmes, przywołana wyżej w przypisie 12, motyw 306.

- (411) Co więcej, stopień wpływu lub kontroli sprawowanej przez państwo (w ścisłym znaczeniu tego słowa) nad działalnością izb handlowo-przemysłowych jest także całkowicie nieistotny, ponieważ organy te same są organami władzy publicznej. Sytuacja izb handlowo-przemysłowych różni się od sytuacji przedsiębiorstw publicznych, w odniesieniu do których Trybunał w wyroku *Stardust Marine* ⁽⁹³⁾ sprecyzował kryteria możliwości przypisania państwu. W przykładzie bowiem środka przyjętego przez przedsiębiorstwo publiczne, którego głównym celem jest prowadzenie działalności gospodarczej, należy ustalić, czy organy władzy publicznej, które kontrolują to przedsiębiorstwo, na przykład z tytułu posiadanego udziału w jego kapitale, biorą udział w przyjęciu przedmiotowego środka. Sytuacja izby handlowo-przemysłowej jest odmienna, ponieważ tego rodzaju podmiot sam należy do administracji publicznej lub też stanowi „pośredniczący organ państwa”, a zatem organ władzy publicznej utworzony na mocy ustawy w celu działania w interesie ogólnym. Stąd, aby ustalić, czy decyzję izby handlowo-przemysłowej można przypisać państwu (w szerokim znaczeniu orzecznictwa dotyczącego pomocy państwa), nie jest konieczne ustalenie, czy inny organ władzy publicznej (na przykład państwo w ścisłym znaczeniu tego słowa lub samorząd lokalny) był zaangażowany w przedmiotową decyzję. W rzeczywistości taka decyzja spełnia z konieczności kryterium możliwości przypisania państwu.
- (412) Takie podejście Komisja już stosowała w jej praktyce decyzyjnej i zostało ono zatwierdzone przez orzecznictwo. Na przykład odnośnie do izby handlowo-przemysłowej departamentu Var Komisja stwierdziła: „ze względu na swój status podmiotu publicznego w świetle prawa francuskiego izba prowadzi swoją działalność na określonym obszarze geograficznym, zarządzają nią wybierani członkowie i ma do dyspozycji środki podatkowe pobierane od przedsiębiorstw zarejestrowanych w rejestrze handlowym i spółek, a zatem należy do kategorii »władz publicznych« w rozumieniu dyrektywy Komisji 2000/52/WE. Nie jest zatem konieczne ustalenie możliwości przypisania środka państwu w rozumieniu orzecznictwa *Stardust Marine*” ⁽⁹⁴⁾. W szczególności Sąd zatwierdził takie podejście w niedawnych wyrokach w sprawie pomocy przyznanej liniom lotniczym przez CCI Nîmes i CCI Pau: „na podstawie wszystkich okoliczności faktycznych Komisja przyjęła prawidłowy pogląd [...], że CCI, takie jak CCIPB, należy uznać za organy publiczne, których wszystkie decyzje – podobnie jak decyzje administracji centralnej lub samorządów terytorialnych – można było niewątpliwie przypisać państwu” ⁽⁹⁵⁾. Analiza ta dotyczy również CCI w niniejszej sprawie.
- (413) Ponadto CCI uważa, że działalność prowadzona w niniejszej sprawie – obsługi portu lotniczego w La Rochelle – jest działalnością gospodarczą prowadzoną w warunkach normalnej konkurencji z podmiotami prywatnymi. Argument ten jest jednak zbędny, gdyż żaden przepis nie wyklucza prowadzenia działalności gospodarczej przez organ państwowy ⁽⁹⁶⁾, taki jak izba handlowo-przemysłowa ⁽⁹⁷⁾. Co więcej, jak wykazano powyżej w sekcji 7.1.1.2, rację bytu i główny cel izb handlowo-przemysłowych stanowią zadania leżące w interesie ogólnym, powierzone im na mocy ustawy. Działalność przemysłowa i handlowa izb handlowo-przemysłowych jest zatem powiązana z wykonywaniem powierzonych im zadań leżących w interesie ogólnym i ma na celu sprzyjanie ich realizacji.
- (414) Z powyższych powodów argumenty CCI i Ryanair są nieistotne, a poszczególne umowy zawarte przez CCI i będące przedmiotem niniejszej analizy należy uznać za możliwe do przypisania państwu oraz obejmujące wykorzystanie zasobów państwowych.
- (415) Na podstawie powyższego Komisja uznaje zatem, że zawarcie tych umów obejmuje wykorzystanie zasobów państwowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a decyzje o zawarciu tych umów można przypisać państwu.

7.2.1.3. Korzyść selektywna na rzecz Buzz oraz easyJet

- (416) Jeśli chodzi o Buzz, jak wskazano w sekcji 3.2.2.3, Francja wyjaśniła, że na rzecz Buzz nie dokonano żadnych płatności marketingowych, gdyż działania promocyjne oraz wydatki na komunikację dotyczące Buzz, o których mowa w sprawozdaniu CRC, w rzeczywistości odnoszą się do działań komunikacyjnych podejmowanych na podstawie umowy zawartej z Maison de la France, a nie z Buzz. Ponadto wskazane działania promocyjne nie były powiązane z Buzz. W formalnym postępowaniu wyjaśniającym rozwiano zatem wątpliwości Komisji dotyczące istnienia potencjalnej pomocy na rzecz Buzz.

⁽⁹³⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 52.

⁽⁹⁴⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 22 czerwca 2006 r. w sprawie pomocy państwa N 563/2005 – Francja – Pomoc na rzecz Ryanair w zakresie przewozów lotniczych między Tulonem a Londynem (Dz.U. C 204 z 26.8.2006, s. 4), motyw 16.

⁽⁹⁵⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-53/16, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 85–89. Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 101.

⁽⁹⁶⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 23 kwietnia 1991 r., Höfner i Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, pkt 21.

⁽⁹⁷⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-53/16, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 90–91.

- (417) Jeśli chodzi o easyJet, jak wskazano w sekcji 3.2.2.4, Francja wyjaśniła, że – wbrew informacjom zawartym w sprawozdaniu CRC – przedsiębiorstwo easyJet nie otrzymało żadnego finansowania na potrzeby usług marketingowych ani reklamowych. W formalnym postępowaniu wyjaśniającym rozwiano zatem wątpliwości Komisji dotyczące istnienia potencjalnej pomocy na rzecz easyJet.

7.2.1.4. Selektowna korzyść na rzecz Flybe i Aer Arann przyznana im na podstawie umów zawartych z CCI w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym

- (418) Umowy podpisane z liniami lotniczymi Flybe i Aer Arann doprowadziły do znacznego obniżenia opłat, co stanowi korzyść na rzecz tych linii lotniczych.
- (419) Umowy zawarto w kontekście warunków wymienionych w decyzji CCI w sprawie opłat z dnia 27 marca 2008 r., która przewidywała system stopniowego obniżania opłat lotniskowych, obowiązujący przez 3 lata na potrzeby otwarcia nowych połączeń lub utrzymania ciągłości obsługi istniejących połączeń w zimowym sezonie rozkładowym.
- (420) Okazuje się, że ten system zniżek miał zastosowanie do każdej linii lotniczej obsługującej lub pragnącej obsługiwać port lotniczy w La Rochelle oraz spełniającej warunki wymienione w decyzji w sprawie opłat z dnia 27 marca 2008 r. Każda linia lotnicza mogła odnieść korzyści z tych obniżek stosowanych na potrzeby otwarcia nowych połączeń lub utrzymania ciągłości obsługi istniejących połączeń w zimowym sezonie rozkładowym. Co więcej, nic nie wskazuje na to, że warunki te spowodowały ograniczenie korzyści ze zniżek przyznanych określonym liniom lotniczym.
- (421) Skoro zatem system zniżek opracowano i stosowano w sposób niedyskryminacyjny, korzyść przyznana liniom lotniczym Flybe i Aer Arann nie ma charakteru selektywnego⁽⁹⁸⁾. W związku z tym system zniżek stosowany do Flybe i Aer Arann nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, skoro nie został spełniony warunek selektywności.

7.2.1.5. Istnienie korzyści na rzecz Ryanair/AMS oraz Jet2 w umowach zawartych z CCI w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym

- (422) Jeśli chodzi o zwolnienie przedsiębiorstwa Ryanair z opłat za oświetlenie drogi startowej, w formalnym postępowaniu wyjaśniającym wykazano, że zwolnienie wynikało z faktu, iż loty Ryanair obsługiwano w ciągu dnia i tym samym nie wymagały one korzystania z oświetlenia. Z tego względu zwolnienie nie pociąga za sobą żadnej korzyści gospodarczej na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair.
- (423) Jeżeli chodzi o usługę obsługi naziemnej przewidzianą w kolejnych umowach zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair, w szczególności w umowie 1, w formalnym postępowaniu wyjaśniającym rozwiano wątpliwości Komisji dotyczące faktycznego istnienia tej usługi. Jak wskazano w motywie 72, CCI działała wyłącznie jako pośrednik między Ryanair i Atlantica (przedsiębiorstwem świadczącym usługi obsługi naziemnej), a w umowie 1 określono tylko ceny ustalone przez Atlantica. Usługa obsługi naziemnej przewidziana w kolejnych umowach zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair nie pociąga zatem za sobą żadnej korzyści gospodarczej na rzecz Ryanair.
- (424) Jeżeli chodzi o pozostałe środki, w celu ustalenia, czy zawarte umowy przyznają korzyść zainteresowanym liniom lotniczym, Komisja powinna co do zasady przeanalizować, czy w podobnych okolicznościach operator portu lotniczego działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej zawarłby umowy handlowe podobne lub identyczne do umów zawartych przez CCI.
- (425) Do celów oceny przedmiotowych umów należy przypomnieć, że zarówno samo występowanie, jak i znaczenie elementów pomocy w tych umowach muszą zostać ocenione z uwzględnieniem sytuacji istniejącej w momencie ich zawarcia⁽⁹⁹⁾. Zatem aby ocenić, czy operator portu lotniczego działał jako ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, kierujący się osiągnięciem rentowności⁽¹⁰⁰⁾, zawarte umowy należy ocenić w odniesieniu dla każdego rozpatrywanego okresu, tj. w momencie ich podpisania.

⁽⁹⁸⁾ Zob. między innymi wyrok Trybunału z dnia 21 grudnia 2016 r., Komisja/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, pkt 40–67.

⁽⁹⁹⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 94, pkt 71–72.

⁽¹⁰⁰⁾ Zob. wyrok w sprawie Alfa Romeo, o którym mowa w przypisie 30, pkt 20, oraz wyrok w sprawie Alitalia/Komisja, o którym mowa w przypisie 30, pkt 84.

(426) Po przeanalizowaniu różnych aspektów metodologicznych dotyczących metody wykorzystywanej do zastosowania testu prywatnego inwestora z jednej strony oraz do rekonstrukcji biznesplanów z drugiej strony, Komisja przeanalizuje poszczególne przedmiotowe środki.

a) Aspekty metodologiczne dotyczące metody wykorzystywanej do zastosowania testu prywatnego inwestora

(427) W celu określenia metody wykorzystywanej do zastosowania testu prywatnego inwestora należy przeanalizować następujące kwestie metodologiczne:

- 1) Czy umowy w sprawie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego należy analizować odrębnie czy łącznie?
- 2) Na ile właściwa jest – na potrzeby zastosowania testu prywatnego inwestora w odniesieniu do analizy rentowności przyrostowej – analiza porównawcza warunków umów o świadczenie usług portu lotniczego, przeanalizowanych w formalnym postępowaniu wyjaśniającym, z opłatami lotniskowymi pobieranymi w innych portach lotniczych?
- 3) Jakie korzyści mógłby wziąć pod uwagę hipotetyczny inwestor prywatny przy podpisywaniu umów o świadczenie usług marketingowych?
- 4) Jakie ramy czasowe wybrałby inwestor prywatny, aby ocenić zasadność podpisania umowy o świadczenie usług portu lotniczego lub umowy o świadczenie usług marketingowych?

1) W przedmiocie łącznej analizy umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych

(428) Do celów testu prywatnego inwestora Komisja powinna ustalić, czy umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez CCI z Ryanair i AMS, o których mowa w Table 9, należy oceniać łącznie ⁽¹⁰¹⁾.

(429) Francja oświadczyła, że zgadza się ⁽¹⁰²⁾ z podejściem przyjętym w decyzji o wszczęciu postępowania, polegającym na ocenie wszystkich umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych podpisanych łącznie.

(430) Przedsiębiorstwo Ryanair zakwestionowało jednak to podejście, gdyż jest przekonane, że umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte z AMS należy analizować odrębnie w stosunku do umów o świadczenie usług portu lotniczego zawartych z Ryanair. Spółka AMS jest przekonana, że umowy, które zawarła z CCI, są nieodłącznie związane z interesem handlowym odmiennym od interesu w umowach o świadczenie usług portu lotniczego.

(431) Należy zatem przeanalizować, czy – jak twierdzi przedsiębiorstwo Ryanair – umowy o świadczenie usług marketingowych dotyczą interesu innego niż interes w umowach o świadczenie usług portu lotniczego. W celu odpowiedzi na to pytanie należy przeanalizować następujące kwestie:

- Czy na potrzeby ustalenia istnienia korzyści gospodarczej przedsiębiorstwo Ryanair i jego spółkę zależną AMS należy traktować indywidualnie czy łącznie?
- Na czym polegało zadanie zrealizowane przez CCI przy nabyciu usług marketingowych?
- Czy istnieje nierozzerwalny związek pomiędzy umowami o świadczenie usług portu lotniczego a umowami o świadczenie usług marketingowych?

Łączna lub odrębna analiza przedsiębiorstwa Ryanair i AMS na potrzeby ustalenia istnienia korzyści gospodarczej

(432) W odniesieniu do umów zawartych pomiędzy CCI z jednej strony a Ryanair i AMS z drugiej strony Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy na potrzeby wskazania korzyści gospodarczej, którą mogły odnieść, Ryanair i jego spółkę zależną AMS w chwili podpisania umów należy traktować indywidualnie czy łącznie.

⁽¹⁰¹⁾ Należy doprecyzować, że kwestia łącznej oceny umów o świadczenie usług portu lotniczego oraz umów o świadczenie usług marketingowych nie dotyczy Jet2. CCI-port lotniczy zawarł z Jet2 jednolitą umowę, w której uwzględniono postanowienia dotyczące usług portu lotniczego oraz uiszczania opłaty marketingowej.

⁽¹⁰²⁾ Odpowiedź Francji z dnia 13 kwietnia 2012 r., pkt 253.

- (433) Komisja zauważa przede wszystkim, że w chwili zawarcia umów AMS było w 100 % spółką zależną przedsiębiorstwa Ryanair, której kierownicy tworzyli kadre kierowniczą wyższego szczebla w przedsiębiorstwie Ryanair⁽¹⁰³⁾, oraz że spółka ta została utworzona wyłącznie w celu świadczenia usług marketingowych na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair i nie prowadziła ona żadnej innej działalności. AMS działała zgodnie z interesami Ryanair i pod jego kontrolą, a zyski wygenerowane przez AMS były przekazywane Ryanair w formie dywidendy lub zwiększenia wartości spółki. Można zatem przyjąć, że spółka Ryanair w decydujący sposób wpływała na postępowanie AMS.
- (434) Co więcej, chociaż usługi marketingowe nabyto najpierw na podstawie dwóch umów zawartych z Ryanair 1 grudnia 2003 r. i 1 stycznia 2004 r., to jednak później CCI nabyła usługi marketingowe właśnie od AMS na podstawie umów zawartych od 1 kwietnia 2006 r. Fakt, że spółka AMS zastąpiła przedsiębiorstwo Ryanair w charakterze dostawcy usług marketingowych na rzecz CCI, wskazuje również na to, że Ryanair i jego spółka zależna AMS są powiązane w odniesieniu do poszczególnych umów zawartych z CCI.
- (435) Ponadto Komisja zauważa, że w określeniu celu wszystkich umów o świadczenie usług marketingowych zawartych z AMS wskazano, że są one związane wyłącznie ze zobowiązaniem Ryanair do obsługi lotów z portu lotniczego w La Rochelle.
- (436) Tym samym fakt, że AMS prowadzi działalność inną niż Ryanair, nie może przesłaniać wysoce uzupełniającego charakteru tych dwóch rodzajów działalności: obsługi i reklamy linii lotniczych.
- (437) Ponadto Komisja zwraca uwagę, że takie podejście przyjęła już w swojej najnowszej praktyce decyzyjnej⁽¹⁰⁴⁾ i zostało ono potwierdzone w orzecznictwie⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Z tych wszystkich przyczyn Komisja jest przekonana, że należy przeprowadzić wspólną ocenę środków pomocy na rzecz Ryanair i AMS w celu stwierdzenia istnienia korzyści gospodarczej, ponieważ Ryanair i AMS są jednym i tym samym beneficjentem przedmiotowych środków⁽¹⁰⁶⁾.

Zadanie zrealizowane przez CCI przy nabyciu usług marketingowych

- (439) Pierwsze rozwiązanie polegałoby na uznaniu, że CCI zawarła umowy o świadczenie usług marketingowych jako operator portu lotniczego⁽¹⁰⁷⁾ i w konsekwencji porównać jej zachowanie do zachowania hipotetycznego organu zarządzającego portem lotniczym kierującego się osiągnięciem rentowności.
- (440) Drugie rozwiązanie polegałoby na uznaniu, że CCI postąpiła jak podmiot publiczny, któremu wyznaczono zadanie leżące w interesie ogólnym, tj. rozwój gospodarczy La Rochelle i jego regionu, i że nabyła wspomniane usługi marketingowe, aby wykonać to zadanie, niezależnie od swojej roli operatora portu lotniczego w La Rochelle. Drugie rozwiązanie znajduje podstawę w tym, że na mocy prawa CCI powierzono takie zadanie w zakresie rozwoju gospodarczego.

⁽¹⁰³⁾ Zob. sprawozdanie CRC dotyczące izby handlowo-przemysłowej w Pau-Béarn, sporządzone 19 października 2006 r., w którym stwierdza się w szczególności, że „spółka AMS jest spółką wywodzącą się z Ryanair, zarządzaną przez dwóch członków kadry kierowniczej przedsiębiorstwa Ryanair”. Ze sprawozdaniem można zapoznać się na stronie www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹⁰⁴⁾ W tym względzie zob. decyzja Komisji w sprawie portu lotniczego w Pau, o której mowa w przypisie 12, w szczególności motyw 290. Decyzja Komisji (UE) 2017/1861 z dnia 29 lipca 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – wdrożonej przez Włochy – Rekompensata dla portów lotniczych na Sardynii z tytułu obowiązków świadczenia usługi publicznej (UOIG) (Dz.U. L 268 z 18.10.2017, s. 1), w szczególności motyw 353.

⁽¹⁰⁵⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 184; wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-53/16, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 207–212.

⁽¹⁰⁶⁾ W dalszej części oceny Komisja może zatem stosować nazwę „Ryanair/AMS” w celu określenia beneficjenta przedmiotowych środków.

⁽¹⁰⁷⁾ Bez uszczerbku dla ewentualnych celów publicznej polityki lokalnego rozwoju gospodarczego, które operator mógł realizować dzięki zawarciu przedmiotowych umów.

- (441) Zgodnie z tym alternatywnym podejściem należy z jednej strony sprawdzić, czy przedmiotowe usługi odpowiadają „faktycznemu zapotrzebowaniu” nabywcy publicznego (na przykład z tego względu, że są powiązane z działaniem podejmowanym w celu wywarcia jak największych skutków gospodarczych wynikających z pomocy wypłacanej na rzecz rozwoju regionalnego), a z drugiej strony, czy nabyto je za cenę niższą od „ceny rynkowej” lub równą tej cenie ⁽¹⁰⁸⁾, niezależnie od tego, czy cenę rynkową ustalono w oparciu o zaproszenie do składania ofert czy przy użyciu innej metody.
- (442) Komisja zauważa, że ani Francja ⁽¹⁰⁹⁾, ani CCI ⁽¹¹⁰⁾ nie wskazały wyraźnie w swoich uwagach, że przy zawieraniu umów o świadczenie usług marketingowych działały ze względów polityki publicznej.
- (443) Wprawdzie w motywie 210 Francja argumentowała, że dzięki zastosowanym środkom działalność portu lotniczego będzie miała pozytywny wpływ na rozwój regionalny, dlatego uznaje za „naturalne”, że władze lokalne i regionalne, które dążą do rozwoju gospodarczego i rozwoju turystyki na swoim terytorium, korzystają z usług umożliwiających im promowanie regionu i przyciąganie odwiedzających. Komisja zauważa jednak, że twierdzenia tego nie podziela CCI (zob. motyw 445) oraz że jest ono równoważone przez uwagi przedstawione w następstwie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego, wymienione w motywie 212, w których Francja uznaje, że „jeśli chodzi o względy, które doprowadziły CCI do zawarcia umów objętych postępowaniem, to możliwość zamieszczenia reklam portu lotniczego w La Rochelle i regionu, jak również miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez port lotniczy, na stronie internetowej, którą odwiedza tyle samo osób, co stroną internetową Ryanair, stwarzała szansę przyciągnięcia dodatkowych klientów, których CCI w naturalny sposób przejęła, chcąc zwiększyć ruch w porcie lotniczym, a tym samym przychody”. Francja dodaje, że „z punktu widzenia portu lotniczego w La Rochelle jej strategia wsparcia marketingowego przyniosła efekty, skoro spowodowała gwałtowny wzrost liczby pasażerów w tym okresie, prowadząc do stałego wzrostu w zakresie opłat lotniskowych i przychodów z działalności pozalotniczej...”.
- (444) Co więcej, Komisja zauważa, że w niniejszej sprawie Francja – poza ogólnymi rozważaniami na temat rozwoju regionalnego, o których mowa w poprzednim motywie – nie ustaliła dokładnie, w jaki sposób skalibrowała finansowanie linii lotniczych w celu realizacji interesu publicznego, którego nie zdefiniowano precyzyjnie ani nie dołączono do niego mierzalnych kryteriów. Komisja zauważa zatem, że Francja nie przeprowadziła żadnej ilościowej analizy ekonomicznej *ex ante*, którą można byłoby wykorzystać do ustalenia, w sposób przyczynowy i jednoznaczny, skutku gospodarczego środków finansowania w realizacji celu interesu publicznego obejmującego rozwój regionalny.
- (445) Ze swojej strony CCI przedstawiła informacje, które nadały większe znaczenie pierwszemu podejściu. W swoich uwagach z 4 czerwca 2012 r. CCI stwierdziła, że „tym, co skłoniło CCI do zawarcia umów [o świadczenie usług marketingowych], była perspektywa osiągnięcia zysków”. CCI stwierdziła również, że „względy, które doprowadziły CCI do zawarcia umów objętych analizą, miały charakter czysto handlowy, a korzyść handlowa, którą te umowy miały wygenerować dla portu lotniczego, została należycie oceniona. Możliwość zamieszczenia reklam portu lotniczego w La Rochelle i regionu, jak również miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez port lotniczy, na stronie internetowej, którą odwiedza tyle samo osób, co stroną internetową przedsiębiorstwa Ryanair, stwarzała szansę przyciągnięcia dodatkowych klientów z zagranicy, których CCI w naturalny sposób przejęła, chcąc zwiększyć ruch w porcie lotniczym, a tym samym przychody”. W tych samych uwagach CCI stwierdziła, że „umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez port lotniczy w La Rochelle z AMS, oprócz poprawy wizerunku portu lotniczego oraz podniesienia atrakcyjności obsługiwanego regionu, przyczyniły się także do czerpania korzyści ogólnych z relacji z Ryanair [...], skoro w wyniku odnośnej reklamy nastąpiło wygenerowanie dodatkowych przychodów z działalności lotniczej i pozalotniczej przez pasażerów z zagranicy, dowiezionych do portu lotniczego przez Ryanair oraz przyciągniętych do tego miejsca przeznaczenia za pośrednictwem ukierunkowanej i skutecznej reklamy”. Według CCI czynniki te sugerują, że jej postępowanie należy ocenić w taki sam sposób, jak postępowanie operatora portu lotniczego ⁽¹¹¹⁾.
- (446) Komisja uznaje, że należy zastosować pierwsze z dwóch wyżej wymienionych rozwiązań. Wśród operatorów portu lotniczego powszechną praktyką jest, że w toku działalności gospodarczej zawierają z liniami lotniczymi porozumienia, w których ustalane są różne opłaty, a w niektórych przypadkach liniom tym przyszanje się istotne zachęty oraz zapewnienia wsparcia marketingowe ⁽¹¹²⁾. W tym względzie Komisja uznaje, że co do zasady zawarcie umów o świadczenie usług marketingowych wchodzi w zakres działalności gospodarczej operatora portu lotniczego ⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Zob. na przykład wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 28 stycznia 1999 r., BAI/Komisja, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, pkt 75 i 76, oraz wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 5 sierpnia 2003 r., P & O European Ferries (Vizcaya), SA i Diputación Foral de Vizcaya/Komisja, T-116/01 i T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, pkt 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Zob. motywy 205–214.

⁽¹¹⁰⁾ Zob. motywy 171–177.

⁽¹¹¹⁾ Nie należy zatem w tym miejscu ustalać ceny rynkowej, którą Francja lub CCI powinny były zapłacić za rozwój gospodarki lokalnej poprzez wsparcie linii lotniczych, skoro drugiego podejścia nie przyjęła ani Francja, ani CCI.

⁽¹¹²⁾ Pkt 7 wytycznych z 2014 r.

⁽¹¹³⁾ Należy także zauważyć, że w sekcji 3.5 wytycznych z 2014 r. przewidziano, że na potrzeby stosowania zasady prywatnego inwestora w ocenie należy uwzględnić zachęty oraz wsparcie marketingowe.

- (447) Z tego względu na potrzeby ustalenia istnienia korzyści na rzecz linii lotniczych należy zastosować pierwsze rozwiązanie, o którym mowa w motywie 439; obejmuje ono porównanie postępowania CCI z postępowaniem hipotetycznego inwestora prywatnego, kierującego się osiągnięciem rentowności i obsługującego port lotniczy w La Rochelle na miejscu CCI. Komisja zwraca uwagę, że takie podejście przyjęto już w wytycznych z 2014 r. ⁽¹¹⁴⁾ oraz w jej najnowszej praktyce decyzyjnej ⁽¹¹⁵⁾, co potwierdzono w orzecznictwie ⁽¹¹⁶⁾.
- (448) Wniosek ten, dotyczący umów zawartych z Ryanair i AMS, z tych samych powodów dotyczy również umów zawartych z Jet2.

Nierozzerwalny charakter umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego

- (449) Komisja ustaliła dwa scenariusze. W pierwszym z nich co najmniej jedna umowa o świadczenie usług marketingowych jest podpisywana w tym samym czasie, co umowa o świadczenie usług portu lotniczego, i stanowią one jednolitą transakcję. W tym przypadku test prywatnego inwestora przeprowadza się na podstawie wszystkich umów wchodzących w skład transakcji. Według drugiego scenariusza umowa (umowy) o świadczenie usług portu lotniczego nie jest podpisywana w tym samym czasie, co umowa o świadczenie usług portu lotniczego. W tym przypadku ocena transakcji koncentruje się wyłącznie na umowach o świadczenie usług marketingowych. W teście prywatnego inwestora uwzględnia się jednak umowę o świadczenie usług portu lotniczego obowiązującą w chwili zawarcia umów o świadczenie usług marketingowych, aby móc oszacować przychody CCI.
- (450) Z tego względu Komisja jest przekonana, że każdą z umów o świadczenie usług marketingowych, o których mowa w Table 9, należy ocenić w celu ustalenia, czy mogą one być nierozzerwalnie związane z co najmniej jedną umową o świadczenie usług portu lotniczego lub ewentualnie nawet z innymi umowami o świadczenie usług marketingowych. Komisja uznaje, że w celu dokonania oceny nierozzerwalnego charakteru tego powiązania niezbędne jest poczynienie następujących uwag.
- (451) Po pierwsze, fakt, że niektóre umowy o świadczenie usług marketingowych zostały zawarte przez CCI z AMS, a nie z Ryanair, nie wyklucza możliwości oceny umów o świadczenie usług marketingowych łącznie z umowami o świadczenie usług portu lotniczego. Oba rodzaje umów zostały zawarte przez te same strony, ponieważ – jak ustalono w motywach 432–438 – przedsiębiorstwo Ryanair oraz AMS należy traktować jako tworzące jeden podmiot gospodarczy.
- (452) Inne czynniki wymienione poniżej wskazują na bardzo ściśle powiązania między niektórymi umowami o świadczenie usług marketingowych z umowami o świadczenie usług portu lotniczego zawartymi łącznie.
- (453) Po pierwsze Komisja zauważa, że proces, w ramach którego zawarto umowy o świadczenie usług marketingowych z AMS lub Ryanair, jest ściśle powiązany z zawarciem umów o świadczenie usług portu lotniczego z przedsiębiorstwem Ryanair.
- (454) Jak wykazano w Table 9, większość umów o świadczenie usług marketingowych zawarto niemal w tym samym czasie, co umowę o świadczenie usług portu lotniczego. Na przykład umowy o świadczenie usług marketingowych podpisane z przedsiębiorstwem Ryanair 1 grudnia 2003 r. i 1 stycznia 2004 r. podpisano praktycznie w tej samej chwili co umowę o świadczenie usług portu lotniczego z 10 grudnia 2003 r. Podobnie umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte z AMS 1 maja 2006 r. zawarto dokładnie miesiąc po umowie o świadczenie usług portu lotniczego z 1 kwietnia 2006 r. i weszły one w życie 1 maja 2006 r., przy identycznym okresie obowiązywania wynoszącym 3 lata.
- (455) Ponadto CCI nie prowadziła procedury przetargowej i właściwie nie brała pod uwagę dostawców innych niż AMS lub Ryanair, co wzmocniło nierozzerwalne powiązanie między procesami, w ramach których zawarto oba rodzaje umów.
- (456) Po drugie analiza treści umów potwierdza ścisły stosunek zależności między umowami o świadczenie usług marketingowych a połączeniami lotniczymi z portu lotniczego w La Rochelle obsługiwanymi przez przedsiębiorstwo Ryanair.
- (457) Po pierwsze, usługi świadczone przez AMS, nawet jeśli ich celem była promocja La Rochelle i regionu, koncentrują się wyłącznie na trasach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair i żadną inną linię lotniczą.

⁽¹¹⁴⁾ Zob. pkt 53 wytycznych z 2014 r.

⁽¹¹⁵⁾ Zob. na przykład decyzja (UE) 2015/1227, motywy 314–330.

⁽¹¹⁶⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 329–334.

- (458) Po drugie, ocena usług marketingowych przeprowadzona przez AMS także wskazuje na to, że usługi te z tytułu umowy koncentrowały się w całości na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair, którą w kilku umowach o świadczenie usług marketingowych ⁽¹¹⁷⁾ określono jako „główne narzędzie marketingowe”, a w szczególności na wersjach strony dostępnych w państwach, z których Ryanair obsługuje połączenie do La Rochelle. Zgodnie z warunkami poszczególnych umów o świadczenie usług marketingowych usługi marketingowe świadczone przez AMS obejmują: (i) umieszczanie linków na stronie odpowiadającej La Rochelle jako celowi podróży w witrynie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair; (ii) umieszczanie linków do strony internetowej wskazanej przez CCI na angielskiej, belgijskiej, niderlandzkiej, portugalskiej, irlandzkiej i norweskiej stronie startowej witryny internetowej przedsiębiorstwa Ryanair (odpowiadającej punktom wylotu dla połączeń Ryanair z portem lotniczym w La Rochelle); (iii) umieszczanie akapitów w sekcji „5 rzeczy do zrobienia” na stronie poświęconej La Rochelle jako celowi podróży w witrynie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair; (iv) wysyłanie e-maili promujących La Rochelle do brytyjskich i irlandzkich subskrybentów witryny internetowej przedsiębiorstwa Ryanair ⁽¹¹⁸⁾; (v) prezentacja La Rochelle na stronie startowej norweskiej i portugalskiej wersji witryny internetowej przedsiębiorstwa Ryanair ⁽¹¹⁹⁾. Stronę internetową przedsiębiorstwa Ryanair zaprojektowano jednak w pierwszej kolejności jako platformę sprzedaży biletów na trasy obsługiwane przez Ryanair, a tylko drugorzędnie jako narzędzie promowania miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez Ryanair, w tym La Rochelle ⁽¹²⁰⁾.
- (459) Co więcej, jak wyjaśniono w motywach 81–114, umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte z Ryanair (umowy A i B) zawierają zobowiązanie Ryanair do obsługi określonych tras, podczas gdy umowy o świadczenie usług marketingowych D, G, H, I, J oraz K zawarte z AMS wyraźnie wskazują, że „ich źródłem jest zobowiązanie Ryanair do obsługi” ⁽¹²¹⁾ określonych połączeń objętych podstawowymi umowami o świadczenie usług portu lotniczego. Obecność tych klauzul pokazuje, że umowa o świadczenie usług marketingowych nie istniałaby, gdyby przedsiębiorstwo Ryanair nie obsługiwało połączeń, o których mowa w umowie o świadczenie usług marketingowych. Stwierdzenia tego nie podważa się w odniesieniu do umów C, E i F, które są tylko zmianami uprzednio obowiązujących umów, a nowe postanowienia tych umów nie podają w wątpliwość powiązania między obsługą przez przedsiębiorstwo Ryanair wyżej wymienionych połączeń a usługami marketingowymi.
- (460) Ponadto kwoty uiszczane przez Ryanair na podstawie niektórych umów o świadczenie usług marketingowych (umowy A i B) są ustalane w oparciu o liczbę rotacji zrealizowanych przez Ryanair. Na przykład art. 3 umowy A zawartej z Ryanair stanowi, że „jeżeli Ryanair nie osiągnie średniego rocznego współczynnika obciążenia wynoszącego 60 % przy co najmniej 340 rotacjach w każdym roku kalendarzowym [...], opłata zostanie obliczona ponownie, proporcjonalnie do liczby przewiezionych pasażerów” ⁽¹²²⁾. Obecność tego postanowienia w umowie wskazuje, że zasadniczym celem umowy o świadczenie usług marketingowych nie jest, ogólnie rzecz biorąc, promocja La Rochelle i regionu, lecz w szczególności pomoc przedsiębiorstwu Ryanair w osiągnięciu określonych ilościowo celów z zakresu przewozu pasażerów do La Rochelle.
- (461) Z powyższych rozważań wynika, że usługi przewidziane w tych umowach o świadczenie usług marketingowych są ściśle powiązane z usługami transportu lotniczego oferowanymi przez Ryanair, o których mowa w umowach o świadczenie usług marketingowych, i które są objęte odpowiednimi umowami o świadczenie usług portu lotniczego. Usługi marketingowe zdecydowanie nie są zaplanowane w sposób ogólny i nieprecyzyjny, aby zwiększyć liczbę odwiedzających La Rochelle i regionu w celach wypoczynkowych i biznesowych, lecz są skierowane do osób, które mogą korzystać z usług transportowych Ryanair określonych w umowach o świadczenie usług marketingowych, co oznacza, że ich zasadniczym celem jest promowanie tych właśnie usług.
- (462) Umowy o świadczenie usług marketingowych są zatem nierozzerwalnie związane z zawartymi łącznie umowami o świadczenie usług portu lotniczego i z usługami transportu lotniczego objętymi tymi umowami. Fakty przedstawione powyżej wskazują ponadto, że nic nie przemawia za hipotetycznym argumentem, że gdyby nie było przedmiotowych połączeń lotniczych (a więc i dotyczących ich umów o świadczenie usług portu lotniczego), umowy o świadczenie usług marketingowych i tak zostałyby zawarte.

⁽¹¹⁷⁾ Umowy z 1.04.2006 r. i 17.09.2009 r. zawarte z AMS.

⁽¹¹⁸⁾ Umowy z 1.04.2006 r., 17.09.2009 r. i 25.02.2010 r. zawarte z AMS.

⁽¹¹⁹⁾ Aneksy do umowy z 25.02.2010 r.

⁽¹²⁰⁾ Bardzo mała sekcja poświęcona promocji turystyki na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair w połączeniu z faktem, że region La Rochelle jest po prostu jednym z wielu celów podróży objętych handlowymi środkami promocji na stronie internetowej Ryanair, sprawia, że prezentacja regionu La Rochelle na tej stronie odgrywa znacznie mniejszą rolę niż sprzedaż biletów i usługi oferowane przez tę linię lotniczą.

⁽¹²¹⁾ Art. 1 umów o świadczenie usług marketingowych, dotyczący ich celu, który stwierdza: „Podstawą niniejszej umowy jest zobowiązanie przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączeń...”

⁽¹²²⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „[...] jeżeli Ryanair nie osiągnie średniego rocznego współczynnika obciążenia wynoszącego 60 % przy co najmniej 340 rotacjach w każdym roku kalendarzowym [...], opłata zostanie obliczona ponownie, proporcjonalnie do liczby przewiezionych pasażerów [...]”.

(463) Należy także zauważyć, że Francja sama podkreśliła powiązanie między opłatami ustalonymi w umowach o świadczenie usług marketingowych a połączeniami obsługiwanych przez linie lotnicze: „Rozwój portu lotniczego całkowicie zależy od wzrostu liczby pasażerów, stąd potrzeba prowadzenia kampanii informacyjnych, których celem jest upowszechnianie wiedzy na temat połączeń obsługiwanych przez port lotniczy, atrakcji turystycznych regionu itp. Publikacja reklam na stronie internetowej o dużej liczbie odwiedzających stanowi zatem podstawową usługę świadczoną na rzecz każdego rozwijającego się regionalnego portu lotniczego. Z tej potrzeby wynikła praktyka, szczególnie wśród tanich linii lotniczych, polegająca na oferowaniu portom lotniczym usług marketingowych i reklamowych”⁽¹²³⁾ (podkreślenie dodane przez Komisję). Ze stwierdzenia tego wynika, że płatności ustalone w umowach o świadczenie usług marketingowych były integralną częścią stosunków handlowych między CCI i liniami lotniczymi w zakresie obsługi i rozwoju połączeń. Wynika z niego również, że celem tych płatności była nie tylko ogólna promocja odwiedziny La Rochelle i regionu, ale przede wszystkim promocja w szczególności połączeń obsługiwanych przez linie lotnicze z portu lotniczego w La Rochelle.

(464) Wobec powyższego Komisja będzie opierać swoją szczegółową ocenę umów, o których mowa w Table 9, na materiale dowodowym dotyczącym między innymi kwestii, czy poniższe elementy były identyczne czy podobne: (i) data podpisania umów; (ii) przedmiotowe połączenia geograficzne; (iii) liczba pasażerów wskazana w umowach; (iv) odniesienia między marketingiem a działalnością z zakresu przewozu osób; (v) wszelkie inne elementy w oczywisty sposób łączące umowy. Z tej oceny może zatem wynikać, że niektóre umowy o świadczenie usług marketingowych nie były częścią łącznego zawarcia umowy o świadczenie usług portu lotniczego (i z tego względu należy je oceniać indywidualnie), podczas gdy inne umowy należy oceniać łącznie jako grupę umów.

– Grupa umów 1-A

(465) Komisja zauważa, że CCI-port lotniczy podpisał umowę o świadczenie usług portu lotniczego (umowa 1) 10 grudnia 2003 r., czyli kilka dni po podpisaniu umowy A o świadczenie usług marketingowych, co nastąpiło 1 grudnia 2003 r. Co więcej, okres obowiązywania umowy A o świadczenie usług marketingowych (od 1 maja 2003 r. do 31 grudnia 2003 r.) jest w całości objęty okresem stosowania umowy 1, czyli od 1 maja 2003 r. do 30 kwietnia 2006 r. Ponadto zobowiązania dotyczące rocznego natężenia ruchu i obsługiwanych połączeń są identyczne w obu umowach. Z tego względu Komisja uznaje, że powyższe dwie umowy wchodziły w skład jednej i tej samej transakcji, a zatem należy je oceniać łącznie.

– Umowa B

(466) Komisja zauważa, że CCI-port lotniczy podpisał umowę B o świadczenie usług marketingowych 3 czerwca 2004 r., czyli prawie 6 miesięcy po podpisaniu umowy 1 o świadczenie usług portu lotniczego, nawet jeśli umowa stanowi: „niniejszą umowę zawarto 1 stycznia 2004 r.”⁽¹²⁴⁾.

(467) Nawet jeśli dwie umowy mają taką samą datę ważności i obejmują podobne zobowiązania dotyczące natężenia ruchu i połączeń, Komisja zauważa, że Francja nie wskazała przyczyn, dla których odłożyła podpisanie umowy do 3 czerwca 2004 r., chociaż przedstawiono ją jako zawartą 1 stycznia 2004 r. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że umowę B należy poddać osobnej ocenie.

– Grupa umów 2-3-C-D

(468) Komisja zauważa, że CCI-port lotniczy podpisał dwie umowy o świadczenie usług portu lotniczego (umowy 2 i 3) 1 maja 2006 r., czyli zaledwie miesiąc po podpisaniu umów o świadczenie usług marketingowych, które miało miejsce 1 kwietnia 2006 r. Te cztery umowy obejmują również ten sam okres obsługi, tj. od 1 maja 2006 r. do 30 kwietnia 2009 r. Zarówno umowy 2 i C, jak i umowy 3 i D, podpisane w odstępie miesiąca, odnoszą się ponadto do tych samych portów lotniczych (Londyn Stansted w przypadku umów 2 i C i Dublina w przypadku umów 3 i D) oraz obejmują takie same zobowiązania dotyczące ruchu (95 000 pasażerów w przypadku Londynu Stansted i 45 000 pasażerów w przypadku Dublina). Co więcej, umowy o świadczenie usług marketingowych dotyczące tych dwóch portów lotniczych są identyczne, z wyjątkiem zobowiązań dotyczących ruchu, kwot płaconych za usługi marketingowe oraz zakresu tych usług. To samo dotyczy umów o świadczenie usług portu lotniczego, które są identyczne z wyjątkiem zobowiązań dotyczących ruchu. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że powyższe cztery umowy wchodziły w skład jednej i tej samej transakcji, a zatem należy poddać je łącznej ocenie.

⁽¹²³⁾ Odpowiedź Francji z dnia 13 kwietnia 2012 r., pkt 247.

⁽¹²⁴⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „niniejsza umowa została sporządzona 1 stycznia 2004 r.”

(469) Komisja zauważa, że jednym z kluczowych wskaźników jest fakt, że wszystkie cztery umowy podpisano mniej więcej w tym samym czasie (w odstępie krótszym niż miesiąc), podczas gdy kolejną umowę (umowa E) podpisano ponad rok później. Komisja ponadto zauważa, że obie umowy o świadczenie usług portu lotniczego oraz obie umowy o świadczenie usług marketingowych podpisano w tych samym dniach (odpowiednio 1 kwietnia i 1 maja 2006 r.). Komisja podkreśla również, że osobna ocena umów 2 i C jednej strony oraz umów 3 i D z drugiej strony w żadnym wypadku nie wpłynęłaby na wniosek wyciągnięty na temat przyznanej korzyści (zob. Table 18).

– *Umowa E*

(470) 1 czerwca 2007 r. CCI-port lotniczy podpisał umowę E, która dotyczy usług marketingowych świadczonych na irlandzkiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair. Ten aneks do umowy D podpisano zatem ponad rok po podpisaniu samej umowy D i, w przeciwieństwie do innych umów o świadczenie usług marketingowych ocenionych powyżej, nie podpisano jej wraz z umową o świadczenie usług portu lotniczego. Umowa F – kolejna umowa podpisana przez CCI-port lotniczy i Ryanair/AMS – została ponadto podpisana niemal 4 miesiące po umowie E i nie dotyczy irlandzkiej strony internetowej przedsiębiorstwa Ryanair. Umowy E i F dotyczą również dwóch oddzielnych połączeń (odpowiednio Dublin i Londynu Stansted). W związku z powyższym Komisja uważa, że umowę E należy poddać osobnej ocenie.

– *Umowa F*

(471) 21 września 2007 r. CCI-port lotniczy podpisał umowę F, która dotyczy usług marketingowych świadczonych na brytyjskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair. Ten aneks do umowy C podpisano zatem ponad rok po podpisaniu samej umowy C i, tak jak w przypadku umowy E, nie podpisano go wraz z umową o świadczenie usług portu lotniczego. Co więcej, umowa G – kolejna umowa podpisana przez CCI-port lotniczy i Ryanair/AMS – została podpisana prawie 2 lata po umowie F. W związku z powyższym Komisja uważa, że umowę F należy poddać osobnej ocenie.

– *Grupa umów G-H-I-J*

(472) Komisja zauważa, że 17 września 2009 r. CCI-port lotniczy podpisał cztery umowy o świadczenie usług marketingowych dotyczące obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair połączeń z La Rochelle do Londynu Stansted (umowa G), Brukseli Charleroi (umowy H i J) oraz Dublin (umowa I). Te cztery umowy obejmują ten sam okres obsługi, tj. od 1 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2011 r. Co więcej, treść umów o świadczenie usług marketingowych G, H i I jest identyczna, z wyjątkiem zobowiązań dotyczących ruchu, cen usług marketingowych oraz ich zakresu. Umowa J jest aneksem do umowy H, której jedynym celem jest wprowadzenie podwyżki, aczkolwiek niewielkiej, opłaty za usługi marketingowe określone już w umowie H, którą podpisano tego samego dnia. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że powyższe cztery umowy wchodziły w skład jednej i tej samej transakcji, a zatem należy poddać je łącznej ocenie.

(473) Umowę o świadczenie usług portu lotniczego 5 podpisano 13 stycznia 2010 r. Wieloletni program prac obejmuje okres od dnia 1 maja 2009 r. do dnia 30 kwietnia 2012 r. Komisja zauważa, że umowa ta dotyczy portów lotniczych Londynu Stansted, Bruksela Charleroi i Dublin (z możliwością obsługiwania przez przedsiębiorstwo Ryanair jednego połączenia lub większej liczby połączeń do La Rochelle), podobnie jak grupa umów G-H-I-J. Komisja zwraca jednak uwagę na fakt, że okres obowiązywania umowy 5 różni się od okresu obowiązywania grupy umów G-H-I-J, a także, iż podpisaną ją niemal 5 miesięcy później niż tę grupę umów. Komisja zauważa, że w umowie 5 w rzeczywistości nie nałożono na przedsiębiorstwo Ryanair żadnych zobowiązań dotyczących ruchu i nie obejmuje ona żadnych usług marketingowych opłacanych na rzecz Ryanair/AMS. W praktyce jedynie sformalizowano w niej z mocą wsteczną jednostkową kwotę opłat lotniskowych, które przedsiębiorstwo Ryanair musiało uiszczać od 1 maja 2009 r. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że nie należy oceniać umowy 5 tak, jakby stanowiła ona część grupy umów G-H-I-J.

– *Grupa umów 6-K*

(474) Komisja zauważa, że CCI-port lotniczy podpisał umowę o świadczenie usług portu lotniczego (umowa 6) 1 lutego 2010 r., czyli mniej niż miesiąc przed podpisaniem umowy K o świadczenie usług marketingowych, co miało miejsce 25 lutego 2006 r. Umowa 6 dotyczy usług portu lotniczego świadczonych na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair z tytułu połączeń do Londynu Stansted (Wielka Brytania), Dublin (Irlandia), Brukseli Charleroi (Belgia) i Oslo Rygge (Norwegia) w okresie od 28 marca 2010 r. do 31 marca 2013 r. Obejmuje również zobowiązania dotyczące ruchu w odniesieniu do przedsiębiorstwa Ryanair. Jednocześnie przedmiotem umowy K jest uregulowanie usług marketingowych, które miały być świadczone na irlandzkiej, norweskiej, holenderskiej i brytyjskiej wersji strony głównej przedsiębiorstwa Ryanair w okresie od 28 marca 2010 r. do 31 marca 2013 r. W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że umowę 6 i umowę K należy poddać łącznej ocenie.

(475) Jeżeli chodzi o umowę 5, mimo że podobnie jak umowę K podpisano ją na początku 2010 r., Komisja zauważa, że obejmuje ona okres wcześniejszy niż umowa K. Umowa 5 nie obejmuje ponadto żadnych połączeń do Norwegii, podczas gdy umowa K reguluje usługi marketingowe, które mają być świadczone na norweskiej wersji strony głównej przedsiębiorstwa Ryanair. Kolejna umowa zawarta przez CCI-port lotniczy i Ryanair/AMS (umowa o świadczenie usług marketingowych L) została podpisana niemal 4 miesiące po umowie K i dotyczy portu lotniczego Cork, który nie jest objęty umową o świadczenie usług portu lotniczego nr 6. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że nie można dołączyć umowy 5 i umowy L do grupy umów 6-K.

– *Umowa L*

(476) 23 czerwca 2010 r. CCI-port lotniczy podpisał umowę L, która dotyczy usług marketingowych świadczonych na irlandzkiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair. Ten aneks do umowy K podpisano zatem prawie 4 miesiące po podpisaniu samej umowy K i nie podpisano go wraz z umową o świadczenie usług portu lotniczego. Co więcej, kolejną umową podpisaną przez CCI-port lotniczy i Ryanair/AMS (umowa 7) podpisano niemal 7 miesięcy po umowie L i nie dotyczy ona irlandzkiej wersji strony internetowej przedsiębiorstwa Ryanair. W związku z powyższym Komisja uważa, że umowę L należy poddać osobnej ocenie.

– *Grupa umów 7-M i umowa N*

(477) Komisja zauważa, że CCI-port lotniczy podpisał umowę o świadczenie usług portu lotniczego (umowa nr 7) 28 stycznia 2011 r., czyli zaledwie dwa tygodnie przed podpisaniem umów o świadczenie usług marketingowych M i N, które miało miejsce 11 lutego 2011 r. Te trzy umowy nie obejmują dokładnie tego samego okresu obsługi: umowa 7, w której nie określono daty wygaśnięcia, stanowi aneks do umowy 5, której data wygaśnięcia zasadniczo przypada na 30 kwietnia 2012 r., podczas gdy umowy M i N wygaszą 30 marca 2013 r. W umowie 7 określono ponadto zobowiązanie dotyczące ruchu na poziomie 17 000 pasażerów rocznie, podczas gdy w umowach M i N przewidziano jedynie usługi marketingowe i nie określono żadnego zobowiązania dotyczącego ruchu.

(478) Komisja zauważa, że wspólnym celem umów 7 i M jest otwarcie przez przedsiębiorstwo Ryanair nowego połączenia z La Rochelle do Porto (Portugalia). Ze względu na zbieżność daty podpisania i połączenia Komisja uważa, że fakt, iż umowa o świadczenie usług marketingowych M obowiązuje przez okres krótszy niż umowa o świadczenie usług portu lotniczego 7, nie ma wpływu na ogólne spostrzeżenie, że CCI-port lotniczy i przedsiębiorstwo Ryanair wyraźnie postanowiły wspólnie zorganizować zarządzania operacyjne, handlowe i finansowe nowego połączenia do Porto za pośrednictwem tych dwóch umów, tak jak w przypadku innych miejsc przeznaczenia obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair z portu lotniczego w La Rochelle.

(479) Jeżeli chodzi o umowę N, jedynym elementem wspólnym z umowami 7 i M jest zbieżność dat ich podpisania, ponieważ umowa N stanowi aneks do umowy K, która obejmuje wyłącznie usługi marketingowe związane z obsługiwaną trasą do Oslo Rygge (Norwegia), ale została podpisana rok później. Co więcej, jak wskazano powyżej, w umowie N nie przewidziano żadnych zobowiązań dotyczących ruchu. Umowa N nie jest zatem związana z umową M ani umową 7 i można rozpatrywać ją osobno.

(480) Komisja zauważa również, że kolejna umowa o świadczenie usług marketingowych podpisana między tymi dwoma stronami została zawarta 26 października 2012 r., na długo po podpisaniu umów 7, M i N⁽¹²⁵⁾. Z powyższych powodów Komisja stwierdza, że umowy 7 i M wchodziły w skład jednej i tej samej transakcji, a zatem należy poddać je łącznej ocenie, podczas gdy umowę N należy poddać osobnej ocenie.

– *Wniosek w sprawie metody łącznej oceny umów zawartych przez CCI-port lotniczy z Ryanair/AMS.*

(481) Z powyższego wynika, że należy traktować każdą z poniższych grup umów jako jeden i ten sam środek na potrzeby oceny ich rentowności. Niektóre umowy o świadczenie usług marketingowych nie wchodziły w skład jednej i tej samej transakcji z umową o świadczenie usług portu lotniczego. Te umowy o świadczenie usług marketingowych będą podlegały ocenie z uwzględnieniem przychodów generowanych przez obowiązującą umowę o świadczenie usług portu lotniczego.

⁽¹²⁵⁾ Niemniej jednak poza okresem objętym niniejszą decyzją.

Tabela 14

Wykaz grup umów zawartych między CCI i Ryanair/AMS

Nr	Umowy	Data podpisania	Okres, do którego odnosi się umowa
1	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	10.12.2003	1.5.2003–30.4.2006
A	Umowa o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	1.12.2003	1.5.2003–31.12.2003
B	Umowa o świadczenie usług marketingowych między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Umowa nr 1 o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Wielka Brytania)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
D	Umowa nr 2 o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Irlandia)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
2	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego 1 między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Wielka Brytania)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
3	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego 2 między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Irlandia)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	1.2.2007	1.2.2007–30.4.2009
E	Aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS	1.6.2007	1.6.2007–30.9.2007
F	Aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS	21.9.2007	28.10.2007–29.3.2008
G	Umowa nr 1 o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Wielka Brytania)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
H	Umowa nr 2 o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
I	Umowa 3 o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Irlandia)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
J	Aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
5	Umowa o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Pierwszy aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair	1.2.2010	1.2.2010–31.3.2013
K	Umowa o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS	25.2.2010	31.3.2010–30.3.2013
L	Pierwszy aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS	23.6.2010	1.6.2010–1.9.2010
7	Drugi aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair (Portugalia)	28.1.2011	28.1.2011–30.4.2012
M	Drugi aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Portugalia)	11.02.2011	28.03.2011–30.03.2013
N	Trzeci aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych między CCI i AMS (Norwegia)	11.02.2011	31.03.2011–30.03.2013

– Umowa zawarta z Jet2

(482) Jak już wspomniano w motywach 117–120, 4 lipca 2008 r. CCI podpisał umowę z Jet2. Umowa ta zawiera przede wszystkim postanowienia dotyczące usług portu lotniczego i przewidziano w niej przyznanie znacznych rabatów na opłaty lotniskowe. W umowie przewidziano również uiszczenie opłaty marketingowej związanej z obsługą połączenia La Rochelle–Leeds. Należy zatem uznać tę umowę za jeden i ten sam środek, którego rentowność, podobnie jak w przypadku umów zawartych przez CCI z Ryanair/AMS, zostanie zbadana przez Komisję w sekcji 7.1.1.3.

2) Wybór metody analizy pomiędzy analizą porównawczą i analizą rentowności przyrostowej

(483) Zgodnie z wytycznymi z 2014 r., przy zastosowaniu testu prywatnego inwestora, zasadniczo można wykluczyć istnienie pomocy państwa na rzecz przewoźnika lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli cena pobierana za usługi portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej (analiza porównawcza) lub jeżeli można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, czyli w oparciu o informacje dostępne w momencie przyznania środka i o przewidywalne w tym momencie zmiany sytuacji, że porozumienie między portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego ⁽¹²⁶⁾ (analiza rentowności przyrostowej).

(484) Należy przede wszystkim zauważyć, że zgodnie z orzecznictwem Komisja może, nie popełniając przy tym błędów, przeanalizować w sposób szczegółowy, jaka była najbardziej odpowiednia metoda oceny, którą należało wybrać do celów przeprowadzenia testu prywatnego inwestora. W orzecznictwie uznano, że Komisja może przychylić się do jednej z metod, jeżeli uzna, że jest ona bardziej odpowiednia ⁽¹²⁷⁾. W szczególności w orzecznictwie uznano brak hierarchii między tymi dwoma metodami ⁽¹²⁸⁾.

(485) W odniesieniu do pierwszego podejścia (analiza porównawcza), Komisja ma poważne wątpliwości, czy możliwe jest obecnie określenie odpowiedniego punktu odniesienia, który pozwoliłby na ustalenie rzeczywistej ceny rynkowej usług świadczonych przez porty lotnicze. W związku z tym Komisja uważa, że najodpowiedniejszą metodą oceny porozumień zawartych pomiędzy portami lotniczymi a poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi jest analiza przyrostowej rentowności ⁽¹²⁹⁾.

(486) W kontekście tej analizy Komisja przypomina, że po przyjęciu wytycznych z 2014 r., zarówno Francja, jak i zainteresowane strony, zostały wezwane do zgłoszenia uwag dotyczących stosowania w niniejszej sprawie przepisów zawartych w tych wytycznych.

(487) Należy zauważyć, że zasadniczo stosowanie testu prywatnego inwestora poprzez odniesienie do średniej ceny przyjętej na innych podobnych rynkach (analiza porównawcza) może okazać się rozstrzygające, jeżeli taką cenę rynkową można w sposób uzasadniony zidentyfikować lub wywnioskować z innych wskaźników rynkowych. Metoda ta nie może jednak być równie miarodajna w przypadku usług portu lotniczego. Struktura kosztów i przychodów może różnić się znacząco w poszczególnych portach lotniczych. Koszty i przychody zależą bowiem od poziomu rozwoju portu lotniczego, atrakcyjności jego stref zasięgu, liczby obsługujących go przedsiębiorstw lotniczych, zdolności pod względem ruchu pasażerskiego, stanu infrastruktury i ram regulacyjnych, które mogą różnić się w poszczególnych państwach członkowskich, a także od przeszłych strat portu lotniczego i zobowiązań zaciągniętych przez port lotniczy w przeszłości ⁽¹³⁰⁾.

(488) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego utrudnia przeprowadzenie czysto porównawczej analizy. Jak pokazuje niniejszy przypadek, praktyki handlowe stosowane pomiędzy portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi nie muszą opierać się na wykazie upublicznionych cen w odniesieniu do poszczególnych usług. Wspomniane stosunki handlowe są bowiem bardzo różnorodne. Obejmują one podział ryzyka związanego z częstotliwością oraz wszelkiej powiązanej odpowiedzialności handlowej i finansowej, upowszechnienie mechanizmów zachęty (na przykład w formie rabatu związanego z liczbą połączeń lub przewożonych pasażerów) oraz zmian w rozkładzie ryzyka w okresie obowiązywania umów. W związku z tym transakcje te są niezbyt porównywalne w oparciu o cenę za rotację lub za pasażera.

⁽¹²⁶⁾ Zob. pkt 53 wytycznych z 2014 r.

⁽¹²⁷⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 143.

⁽¹²⁸⁾ Zob. wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 145.

⁽¹²⁹⁾ Wytyczne z 2014 r., pkt 59 i 61.

⁽¹³⁰⁾ Zob. decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 – Słowacja – Umowa między brańskimi portem lotniczym a Ryanair, pkt 88 i 89 (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24.).

- (489) Ryanair uważa, że test prywatnego inwestora może być zastosowany w drodze przeprowadzenia analizy porównawczej, jeżeli przyjmie się za punkt odniesienia niektóre europejskie porty lotnicze. W tym względzie uważa, że niektóre europejskie porty lotnicze mogą zastąpić port lotniczy w La Rochelle z uwagi na ich podobieństwo, i dostarcza przeprowadzone przez firmę Oxera⁽¹³¹⁾ 1 czerwca 2012 r. badanie porównawcze opłat lotniskowych płaconych przez Ryanair w porcie lotniczym w La Rochelle i opłat lotniskowych na rzecz portów lotniczych uznanych za porównywalne. Stwierdza, że opłaty uiszczane w La Rochelle nie są znacząco niższe. Przedsiębiorstwo Ryanair dostarczyło również addendum do badania z 1 czerwca 2012 r.⁽¹³²⁾ w celu uwzględnienia płatności otrzymanych przez Ryanair/AMS w ramach umów o świadczenie usług marketingowych.
- (490) Metoda porównawcza jest jednak w tym przypadku niepraktyczna. Jak bowiem wykazano wcześniej, transakcje, które mają być analizowane, to złożone całości składające się z umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych (czasem połączone w jeden instrument prawny). Transakcje te obejmują kilka „cen”, tj. różne opłaty lotniskowe, cenę za usługi obsługi naziemnej i cenę za usługi marketingowe, z których niektóre zależą od liczby pasażerów, inne od liczby ruchów statków powietrznych, a inne są kwotami stałymi. Każda z tych transakcji powoduje zatem złożoną całość przepływów pieniężnych między organem zarządzającym portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym i jego spółkami zależnymi, składające się z przychodów pochodzących z opłat lotniskowych, przychodów związanych z usługami obsługi naziemnej i przychodów związanych z usługami marketingowymi.
- (491) W analizie przeprowadzonej przez firmę Oxera i przedstawionej przez przedsiębiorstwo Ryanair 10 kwietnia 2015 r. (aneks do badania z 1 czerwca 2012 r.) zobrazowano główne trudności w ustaleniu odpowiedniego porównania opłat lotniskowych i wsparcia marketingowego udzielanego przedsiębiorstwu Ryanair w poszczególnych portach lotniczych.
- (492) Po pierwsze, w samym badaniu przeprowadzonym przez firmę Oxera stwierdzono, że „nie jest możliwe zidentyfikowanie portów lotniczych odniesienia, z których korzysta przedsiębiorstwo Ryanair, które byłyby podobne pod względem wszystkich możliwych cech i które mogą zachowywać się w sposób odpowiadający zachowaniu portów lotniczych działających zgodnie z zasadami gospodarki rynkowej. Przyjęte podejście polegało zatem na zidentyfikowaniu szeregu portów lotniczych odniesienia, które są podobne do portu lotniczego w La Rochelle na podstawie szeregu cech”⁽¹³³⁾. W niniejszej sprawie Komisja zauważa, że chociaż kryteria kwalifikacji pięciu rozpatrywanych portów lotniczych⁽¹³⁴⁾ obejmują jedno z siedmiu kryteriów wymienionych w pkt 60 wytycznych z 2014 r., to podmioty odniesienia są jednak podobne do portu lotniczego w La Rochelle jedynie w przypadku jednego lub dwóch z siedmiu kryteriów. Co więcej, jedynie porty lotnicze w Grenoble (GNB) i Maastricht (MST) stanowią punkt odniesienia dla działalności portu lotniczego w La Rochelle pod względem liczby pasażerów i skali działalności przedsiębiorstwa Ryanair w tych portach lotniczych. Pozostałe badane porty lotnicze wybrano na podstawie kryteriów (takich jak system własności, występowanie finansowania publicznego, PKB regionu lub udział tanich przewoźników), które, biorąc pod uwagę, że ich związek z pomiarem kosztów i przychodów każdego portu lotniczego jest zbyt odległy, same w sobie nie są wystarczające, aby posłużyć jako podstawa poziomu opłat lotniskowych i usług marketingowych wykorzystywanych w analizie porównawczej. Komisja kwestionuje zatem reprezentatywność wybranej próby portów lotniczych odniesienia.
- Po drugie, dane liczbowe opracowane przez firmę Oxera wskazują, że opłaty netto uiszczane przez przedsiębiorstwo Ryanair w poszczególnych portach lotniczych wybranych na potrzeby analizy znacznie się różnią. W przeprowadzonym badaniu firma Oxera obliczyła poziom opłat lotniskowych uiszczanych przez przedsiębiorstwo Ryanair na rzecz tych pięciu portów lotniczych po odjęciu wszystkich opłat marketingowych uiszczanych na rzecz AMS i przedsiębiorstwa Ryanair (co oznacza, że w badaniu porównano opłaty lotniskowe uiszczane przez przedsiębiorstwo Ryanair po odjęciu jego przychodów marketingowych). Dane te wskazują jednak na znaczące różnice między podmiotami odniesienia.
- Średnie opłaty netto za rotację. Średnie opłaty netto za rotację uiszczane przez przedsiębiorstwo Ryanair na rzecz portu lotniczego w La Rochelle wynoszą [100; 150] % opłat netto uiszczanych przez przedsiębiorstwo Ryanair na rzecz pięciu podmiotów odniesienia. Rozrzut wartości wskazuje jednak na to, że nie ma jednorodnej grupy portów lotniczych odniesienia. Tym samym, w zależności od roku, średnie opłaty netto za rotację uiszczane przez przedsiębiorstwo Ryanair na rzecz portu lotniczego w La Rochelle wahają się od [-50; 0] % do [150; 200] % opłat netto uiszczanych przez przedsiębiorstwo Ryanair w portach lotniczych przeanalizowanych

⁽¹³¹⁾ Badanie z 8.10.2012 r. przeprowadzone przez firmę Oxera „Ocena ekonomiczna zgodności z testem prywatnego inwestora, port lotniczy w La Rochelle”.

⁽¹³²⁾ Aneks z 10.4.2015 r. do badania z 1.6.2012 r. przeprowadzonego przez firmę Oxera, „Ocena ekonomiczna zgodności z testem prywatnego inwestora: analiza porównawcza obejmująca AMS, port lotniczy w La Rochelle”.

⁽¹³³⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „Nie jest możliwe zidentyfikowanie portów lotniczych odniesienia, z których korzysta przedsiębiorstwo Ryanair, które byłyby podobne do LRH [port lotniczy w La Rochelle] pod względem wszystkich możliwych cech i które mogłyby zachowywać się w sposób odpowiadający zachowaniu portów lotniczych działających zgodnie z zasadami gospodarki rynkowej. Przyjęte podejście polegało zatem na zidentyfikowaniu szeregu portów lotniczych odniesienia, które są podobne do LRH [port lotniczego w La Rochelle] na podstawie różnych cech”. Analiza przeprowadzona przez firmę Oxera 10.04.2015, s. 3.

⁽¹³⁴⁾ Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) i Maastricht (MST).

przez firmę Oxera. Ten rozrzut wyraźnie wskazuje na to, że zbadana próba nie jest jednorodna i reprezentatywna. Podobnie w przypadku danego portu lotniczego kwota opłat netto uiszczanych przez Ryanair podlega znacznym wahaniom i w ciągu roku może ulec potrojeniu, co jest kolejnym dowodem na to, że porównanie opłat lotniskowych netto nie jest ani możliwe, ani właściwe.

- Średnie opłaty netto za pasażera. Podobnie jak w przypadku opłat netto za rotację rozrzut wartości wskazuje na to, że badana przez firmę Oxera próba portów lotniczych nie pozwala na dokonanie stabilnego lub rozsądnego porównania. W zależności od roku, średnie opłaty netto od pasażera uiszczane przez przedsiębiorstwo Ryanair na rzecz portu lotniczego w La Rochelle wahają się od [-50; 0] % do [150; 200] % średniej opłaty netto uiszczanej przez przedsiębiorstwo Ryanair w portach lotniczych wybranych przez firmę Oxera, a opłaty netto za pasażera uiszczane przez przedsiębiorstwo Ryanair w danym porcie lotniczym mogą różnić się nawet trzykrotnie w zależności od roku.
- (493) Znamienne jest, że w odniesieniu do wybranej grupy portów lotniczych odniesienia dla portu lotniczego w La Rochelle ani przedsiębiorstwo Ryanair, ani firma Oxera nie próbowały określić ceny rynkowej odpowiadającej cenie netto opłat lotniskowych (opłaty lotniskowe pomniejszone o wsparcie marketingowe). Gdyby takie porównanie umożliwiło ustalenie ceny rynkowej, doświadczenie przedsiębiorstwa Ryanair z wieloma europejskimi portami lotniczymi z pewnością pozwoliłoby na jej ustalenie.
- (494) Wreszcie, zakładając, że w oparciu o wiarygodną analizę porównawczą możliwe byłoby ustalenie, że analizowane „ceny” w poszczególnych transakcjach stanowiących przedmiot niniejszego badania są równe lub wyższe niż „ceny rynkowe” ustalone za pomocą próby porównywalnych transakcji, Komisja nie mogłaby stąd wywnioskować, że transakcje te są zgodne z ceną rynkową, jeżeli okaże się, że w momencie ich zawierania operator portu lotniczego mógł spodziewać się, że pociągną za sobą koszty przyrostowe przewyższające przychody przyrostowe. Prywatny inwestor nie ma bowiem żadnego interesu w oferowaniu dóbr lub usług po „cenie rynkowej”, jeśli takie zachowanie prowadzi do straty przyrostowej ⁽¹³⁵⁾.
- (495) W świetle powyższego Komisja uważa, że do niniejszego przypadku powinno się zastosować ogólnie zalecane w wytycznych z 2014 r. podejście dla przeprowadzenia testu prywatnego inwestora do stosunków między portami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi, tj. analizę rentowności przyrostowej. Podejście to uzasadnione jest tym, że organ zarządzający portem lotniczym może mieć obiektywny interes w zawarciu transakcji z przedsiębiorstwem lotniczym, jeżeli może w rozsądny sposób spodziewać się, że ta transakcja zwiększy jego zyski (lub zmniejszy straty) w porównaniu z sytuacją alternatywną, w której transakcja taka nie zostałaby zawarta ⁽¹³⁶⁾, a to niezależnie od wszelkich porównań z warunkami oferowanymi przedsiębiorstwom lotniczym lub też z warunkami oferowanymi przez inne organy zarządzające.
- 3) Potencjalne korzyści, jakie inwestor prywatny mógłby wziąć pod uwagę przy podpisywaniu umów o świadczenie usług marketingowych z liniami lotniczymi
- (496) Z powyższego wynika, że aby przeprowadzić test prywatnego inwestora zachowanie CCI musi być przeanalizowane w drodze porównania z zachowaniem hipotetycznego prywatnego inwestora, który w miejsce CCI zarządzałby portem lotniczym w La Rochelle. Rozpatrywane umowy o świadczenie usług marketingowych należy analizować łącznie z odpowiadającymi jej umowami o świadczenie usług portu lotniczego, jeżeli wchodzi w skład jednej i tej samej transakcji (zob. motyw 464 dotyczący kryteriów oceny) ⁽¹³⁷⁾. Co więcej, jak wskazano w motywie 481, mimo że niektóre umowy o świadczenie usług marketingowych nie wchodziły w skład jednej i tej samej transakcji z rynkiem, co umowa o świadczenie usług portu lotniczego, niemniej jednak będą one podlegać ocenie z uwzględnieniem przychodów generowanych przez obowiązującą umowę w sprawie usług portu lotniczego do celów pomiaru rentowności rozpatrywanej umowy o świadczenie usług marketingowych.
- (497) Analizując każdą transakcję wskazaną w Table 14, należy ustalić korzyści z usług marketingowych, jakich odniesienia spodziewałby się ten hipotetyczny inwestor prywatny, kierujący się osiągnięciem rentowności. W tym zakresie nie należy brać pod uwagę ogólnego wpływu, jako takiego, takich usług na turystykę i działalność gospodarczą regionu. Liczą się wyłącznie skutki tych usług dla rentowności portu lotniczego, ponieważ tylko one zostałyby wzięte pod uwagę przez hipotetycznego prywatnego inwestora rozważanego w tej analizie ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ Wyrok w sprawie Ryanair DAC/Komisja, T-165/15, przywołany powyżej w przypisie 53, pkt 176–178.

⁽¹³⁶⁾ Innymi słowy, jeżeli oczekiwana rentowność krańcowa tej transakcji jest dodatnia.

⁽¹³⁷⁾ Daną umowę o świadczenie usług marketingowych należy analizować łącznie z odpowiadającą jej umową o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ obie wchodzi w skład jednej i tej samej transakcji. Jest zatem tyle oddzielnych transakcji, ile „par” umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego.

⁽¹³⁸⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa, o którym mowa w przypisie 71, pkt 77.

- (498) Mimo że nie udowodniono wpływu usług marketingowych, nie można wykluczyć, że mogą one nieznacznie wpływać na częstotliwość korzystania z połączeń lotniczych, stanowiących przedmiot umów o świadczenie usług marketingowych i odpowiadających im umów o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ celem usług marketingowych jest promowanie tych połączeń. Przedsiębiorstwo Ryanair wskazało jednak, że istnienie umowy o świadczenie usług marketingowych miało jedynie bardzo niewielki wpływ na współczynnik obciążenia jego samolotu, ponieważ działania w zakresie zarządzania dochodami (dostosowywanie cen do popytu) zostały dostosowane do osiągnięcia celów dotyczących współczynnika obciążenia⁽¹³⁹⁾. Wpływ umów o świadczenie usług marketingowych na wzrost liczby pasażerów nie został zatem potwierdzony przez przedsiębiorstwo Ryanair. Wydaje się zatem, że głównym skutkiem umów o świadczenie usług marketingowych jest zachęcenie przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi lotów do portu lotniczego w La Rochelle.
- (499) Należy ustalić, czy w przypadku hipotetycznego prywatnego inwestora zarządzającego portem lotniczym w La Rochelle na miejscu CCI można w rozsądny sposób spodziewać się i wyliczyć inne zyski niż te, które wynikają z pozytywnego wpływu na otwieranie, utrzymywanie i częstotliwość korzystania z połączeń lotniczych, stanowiących przedmiot umowy o świadczenie usług marketingowych, w okresie realizowania tych połączeń, zgodnie z tym, jak przewidziano w umowie o świadczenie usług marketingowych lub umowie o świadczenie usług portu lotniczego.
- (500) Przedsiębiorstwo Ryanair podtrzymało tę hipotezę w swoim badaniu z 17 stycznia 2014 r. Badanie to opiera się na założeniu, że charakter usług marketingowych nabywanych przez organ zarządzający portem lotniczym, taki jak CCI, umożliwi wzmocnienie wizerunku marki portu lotniczego, a w konsekwencji trwale zwiększa liczbę pasażerów korzystających z tego portu lotniczego, nie tylko w zakresie samych połączeń lotniczych stanowiących przedmiot umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego w okresie realizacji tych połączeń określonym w umowach. W szczególności z badania tego wynika, że zdaniem Ryanair charakter usług marketingowych w sposób trwały wpływa pozytywnie na natężenie ruchu w porcie lotniczym, również po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług marketingowych.
- (501) W tym zakresie należy najpierw zauważyć, że z żadnego elementu znajdującego się w aktach sprawy nie wynika, że w momencie zawierania umów o świadczenie usług marketingowych objętych formalnym postępowaniem wyjaśniającym CCI przewidywała i z góry obliczyła ewentualne pozytywne skutki umów o świadczenie usług marketingowych, wykraczające poza same połączenia lotnicze, stanowiące przedmiot tych umów lub, z punktu widzenia czasowego, wykraczające poza przewidywany okres realizacji przedmiotowych połączeń. Ponadto ani Francja ani CCI nie zaproponowały metody, która umożliwiłaby ocenę ewentualnej wartości, jaką hipotetyczny organ zarządzający portem lotniczym w La Rochelle na miejscu CCI przypisałby tym pozytywnym skutkom w momencie oceniania celowości zawarcia umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego. Należy jeszcze dodać, że usługi marketingowe nabyte od Ryanair/AMS skierowane były głównie do osób skłonnych skorzystać z połączeń lotniczych, o których mowa w umowie o świadczenie usług marketingowych.
- (502) Wniosek ten wyprowadzony dla umów zawartych z Ryanair i AMS dotyczy również umów o świadczenie usług portu lotniczego i o świadczenie usług marketingowych zawartych z Jet2.
- (503) Ponadto trwały charakter tego wpływu również wydaje się bardzo niepewny. Nie jest wykluczone, że promocja La Rochelle i jego regionu na stronach internetowych Ryanair mogła zachęcić osoby odwiedzające te strony do kupowania biletów na przeloty Ryanair do La Rochelle w momencie, gdy miały dostęp do tej reklamy lub wkrótce potem. Jest natomiast mało prawdopodobne, że osoby te pamiętały przez dłuższy czas reklamę wyświetlaną, gdy odwiedzały one strony internetowe Ryanair, i że wpłynęła ona na zakup biletów lotniczych przez te osoby po upływie kilku tygodni. Kampania reklamowa może mieć trwały wpływ, gdy działania promocyjne są realizowane za pomocą co najmniej jednego nośnika reklamowego, którego działaniu konsumenci są regularnie poddawani przez określony czas. Na przykład kampania reklamowa w popularnych kanałach telewizyjnych i stacjach radiowych, szereg stron internetowych lub tablic reklamowych rozmieszczonych na zewnątrz lub w miejscach publicznych może wywołać taki trwały efekt, jeśli konsumenci spotykają się z tymi nośnikami w sposób regularny. Działania promocyjne ograniczone do niektórych stron tylko w witrynie internetowej Ryanair nie przynosi raczej efektów trwających długo po upływie okresu kampanii promocyjnej. Istnieje bowiem duże prawdopodobieństwo, że w przypadku większości osób odwiedzanie stron internetowych Ryanair nie odbywają się dość często, aby samo w sobie umożliwiło trwałe zapamiętanie promocji regionu prowadzonej na tych stronach.
- (504) W toku formalnego postępowania wyjaśniającego Francja i CCI nie udzieliły żadnych informacji, które podważyłyby to spostrzeżenie. Spostrzeżenie to zdecydowanie potwierdzają także dwa elementy.

⁽¹³⁹⁾ W szczególności pisma z 15.12.2009, 13.6.2014 i 29.3.2019.

- (505) Po pierwsze, niektóre działania marketingowe, o których mowa w umowach zawartych z Ryanair/AMS, dotyczyły w pierwszej kolejności strony głównej witryny internetowej przedsiębiorstwa Ryanair. Usługi te obejmowały jedynie link do strony internetowej wyznaczonej przez CCI, często na ograniczone lub bardzo krótkie okresy czasu:
- brak okresu wyświetlania linków, o których mowa w umowach A i B,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego przez 56 dni rocznie przez 3 lata zgodnie z umową C,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego przez 212 dni rocznie przez 3 lata zgodnie z umową D, przy czym w 2007 r. okres wyświetlania skraca się do 45 dni zgodnie z umową E stanowiącą aneks do umowy D,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na brytyjskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 22 dni w roku przez 3 lata na podstawie umowy G,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na niderlandzkiej/belgijskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 95 dni w pierwszym roku i 160 dni w drugim i trzecim roku na podstawie umowy H,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na irlandzkiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 200 dni w roku przez 3 lata na podstawie umowy I,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na belgijskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 10 dni w roku przez 3 lata na podstawie umowy J,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na irlandzkiej, norweskiej i niderlandzkiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 90 dni, a na brytyjskiej – przez 50 dni w roku przez 3 lata na podstawie umowy K,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na irlandzkiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 70 dni w roku na podstawie umowy L,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na portugalskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 365 dni w roku przez 2 lata na podstawie umowy M,
 - wyświetlanie linku sponsorowanego na norweskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez 6 tygodni (ok. 42 dni) w pierwszym roku i 4 tygodnie (tj. 24 dni) w drugim i trzecim roku na podstawie umowy N.
- (506) Zarówno charakter tych akcji promocyjnych (zwykle hiperłącze posiadające ograniczoną wartość promocyjną), ich krótki czas oraz nieregularna częstotliwość, z jaką wyświetlano je w danym okresie (ponieważ tylko połączenie do Porto było stale promowane przez dwa lata) mogły znacznie ograniczyć wpływ tych akcji promocyjnych po ich zakończeniu, tym bardziej że ograniczały się one do samych stron internetowych przedsiębiorstwa Ryanair i nie były wyświetlane w żadnych innych mediach. Inaczej mówiąc, nie jest prawdopodobne, żeby te akcje promocyjne mogły wywołać u osób, które mają z nimi styczność, trwałą pamięć odnośnie reklamy i trwałe zainteresowanie La Rochelle i jego regionem.
- (507) Po drugie, inne działania marketingowe przewidziane w umowach zawartych z Ryanair/AMS dotyczyły wyłącznie stron witryny internetowej przedsiębiorstwa Ryanair poświęconych La Rochelle jako celowi podróży. Ten ostatni rodzaj działalności promocyjnej zasadniczo skierowany jest do ograniczonej z definicji grupy odbiorców, niemających z nią częstej styczności. Ponadto, jeżeli chodzi o podstronę poświęconą La Rochelle na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair, może ona być jeszcze rzadziej odwiedzana niż strona startowa, ponieważ poświęcona jest określonemu celowi podróży Ryanair, nie zaś całej jego działalności. Uwzględniając więc małe prawdopodobieństwo częstych odwiedzin na podstronie poświęconej La Rochelle jako celowi podróży na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair, działania promocyjne wyświetlane na tej stronie prawdopodobnie nie sprawią, że atrakcje La Rochelle i regionu, w którym się znajduje, zostaną trwale zapamiętane przez osoby, które mają do niej dostęp. Ponadto otwarcie podstrony dotyczącej La Rochelle na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair jest prawdopodobnie uzasadnione w większości przypadków ewentualnym zainteresowaniem tym celem podróży lub połączeniami Ryanair z tym miejscem. Jest więc mało prawdopodobne, żeby reklama zamieszczona na tej podstronie wytworzyła nowe zainteresowanie tym miejscem przeznaczenia wśród osób, które go nie znają lub nie są nim wcale zainteresowane.
- (508) W tym względzie znamienne jest, że wartość marketingowa umów o świadczenie usług marketingowych przedłożonych przez przedsiębiorstwo Ryanair, które zostały zawarte między prywatnymi przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność niepowiązaną z portem lotniczym (wynajem samochodów, lokalna działalność turystyczna) a spółką AMS, wynika z możliwości sprzedaży produktów lub usług turystycznych pasażerom, których będzie obsługiwało przedsiębiorstwo Ryanair. Potencjalnych podróżnych określa się jako osoby, które po wizycie na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair (zakup biletów, zapoznanie się z dostępnymi lotami itp.) najprawdopodobniej udadzą się do ściśle określonego portu lotniczego przeznaczenia, a zatem są oni grupą docelową wiadomości marketingowych zachęcających ich do zakupu produktu lub usługi w porcie lotniczym przeznaczenia. Wartość usług marketingowych przedsiębiorstwa Ryanair opiera się zatem możliwości dotarcia do klientów przedsiębiorstwa Ryanair, którzy wybrali już swój port lotniczy przeznaczenia lub których wizyty na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair

wskazują, że mogą wybrać konkretny port lotniczy przeznaczenia, w celu zachęcenia ich do zakupu usługi turystycznej w miejscu docelowym. W tym kontekście Komisja nie wyklucza, że marketing oferowany przez spółkę AMS na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair ma wartość dla niektórych przedsiębiorstw będących osobami trzecimi zainteresowanych sprzedażą usług lub towarów klientom przedsiębiorstwa Ryanair, takich jak wypożyczalnia samochodów lub regionalny organizator wycieczek pieszych. Nie dotyczy to jednak operatora portu lotniczego, który chce doprowadzić do trwałego wzrostu liczby pasażerów korzystających z portu lotniczego. Jak wyjaśniono w motywie 501, osoby odwiedzające podstronę poświęconą La Rochelle na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair z dużym prawdopodobieństwem są już potencjalnie zainteresowane tym celem podróży lub połączeniami Ryanair z tym miejscem. W związku z tym dla CCI wpływ działań marketingowych prowadzonych na podstronach na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair poświęconych La Rochelle jako celowi podróży pod względem przyciągania pasażerów jest znikomy lub nawet nie ma takiego wpływu.

- (509) Nawet jeśli usługi marketingowe mogły zwiększyć częstotliwość korzystania z połączeń lotniczych stanowiących przedmiot umów o świadczenie usług marketingowych w okresie wykonywania tych usług, to bardzo prawdopodobne jest, że wpływu tego nie było lub był on ten był on nieistotny poza tym okresem lub w odniesieniu do innych połączeń.
- (510) Z badań Ryanair z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r. wynika, że zyski z umów o świadczenie usług marketingowych wykraczające poza połączenia lotnicze określone w tych umowach lub poza okres realizacji tych połączeń zgodnie z tym, co przewidziano w umowach o świadczenie usług marketingowych i usług portu lotniczego, są niebywale niepewne i nie mogą być określone ilościowo w sposób na tyle wiarygodny, by racjonalny inwestor prywatny mógł uznać go za wystarczający.
- (511) Na przykład zgodnie z badaniem przeprowadzonym 17 stycznia 2014 r. przez przedsiębiorstwo Ryanair „[...] przyszłe zyski przyrostowe po planowanym wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego są z natury niepewne”.⁽¹⁴⁰⁾ Ponadto w ramach badania proponuje się dwie metody oceny *ex ante* pozytywnych skutków umów o świadczenie usług marketingowych, tj. podejście oparte na „przepływach pieniężnych” i podejście oparte na „kapitalizacji”.
- (512) Podejście oparte na przepływach pieniężnych polega na oszacowaniu zysków z umów o świadczenie usług marketingowych i z umów o świadczenie usług portu lotniczego w postaci przyszłych przychodów wygenerowanych dla organu zarządzającego portem lotniczym przez usługi marketingowe i umowę o świadczenie usług portu lotniczego po odliczeniu odpowiednich kosztów. Podejście oparte na kapitalizacji polega na uznaniu poprawy marki portu lotniczego wynikającej z usług marketingowych za wartości niematerialne i prawne nabyte po cenie przewidzianej w umowie o świadczenie usług marketingowych.
- (513) Badanie ukazuje jednak stopień trudności powstających w podejściu opartym na kapitalizacji, wykazując tym samym brak wiarygodności wyników, które może przynieść taka metoda, dlatego wskazano na podejście oparte na przepływach pieniężnych jako na metodę preferowaną. W badaniu stwierdza się w szczególności: „Podejście oparte na kapitalizacji powinno uwzględniać tylko tę część wydatków na marketing, którą można przypisać aktywom niematerialnym i prawnym portu lotniczego. Może być jednak trudne określenie, jaka część wydatków na marketing miała na celu wygenerowanie przyszłych dochodów dla portu lotniczego (tj. inwestycja w aktywa niematerialne i prawne portu lotniczego), a jaka przychodów bieżących dla portu lotniczego”⁽¹⁴¹⁾. Podkreślono również, że „w celu wdrożenia podejścia opartego na kapitalizacji konieczne jest oszacowanie średniego czasu, przez jaki dany port lotniczy byłby w stanie utrzymać klienta dzięki kampanii marketingowej prowadzonej przez AMS. W praktyce bardzo trudno byłoby oszacować średni okres utrzymania klienta w następstwie kampanii prowadzonej przez AMS ze względu na niewystarczające dane”⁽¹⁴²⁾.
- (514) W badaniu sporządzonym 31 stycznia 2014 r. przez przedsiębiorstwo Ryanair zaproponowano z kolei praktyczne zastosowanie podejścia opartego na przepływach pieniężnych. Zgodnie z tym podejściem korzyści płynące z umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego po zakończeniu umowy o świadczenie usług marketingowych przybierają formę „wartości końcowej” obliczanej w dniu zakończenia umowy. Ta wartość końcowa opiera się na zyskach przyrostowych oczekiwanych w odniesieniu do umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych w ostatnim roku stosowania umowy o świadczenie

⁽¹⁴⁰⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „[...] przyszłe zyski przyrostowe uzyskiwane po planowanym wygaśnięciu umowy o świadczenie usług portu lotniczego są z natury rzeczy niepewne”.

⁽¹⁴¹⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „Podejście oparte na kapitalizacji powinno uwzględniać tylko tę część wydatków na marketing, którą można przypisać aktywom niematerialnym i prawnym portu lotniczego. Może być jednak trudne określenie, jaka część wydatków na marketing miała na celu wygenerowanie przyszłych dochodów dla portu lotniczego (tj. inwestycja w aktywa niematerialne i prawne portu lotniczego), a jaka przychodów bieżących dla portu lotniczego”.

⁽¹⁴²⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „W celu wdrożenia podejścia opartego na kapitalizacji konieczne jest oszacowanie średniego czasu, przez jaki dany port lotniczy byłby w stanie utrzymać klienta dzięki kampanii marketingowej prowadzonej przez AMS. W praktyce bardzo trudno byłoby oszacować średni okres utrzymania klienta w następstwie kampanii prowadzonej przez AMS ze względu na niewystarczające dane”.

usług portu lotniczego. Metoda polega bowiem na wyjściu od zysku przyrostowego spodziewanego w ostatnim roku wykonywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego i stworzeniu na jego podstawie prognoz na przyszłość na okres równy okresowi obowiązywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego, przy jednoczesnym aktualizowaniu w zależności od stopy wzrostu dla rynku transportu lotniczego w Europie i współczynnika prawdopodobieństwa, mającego odzwierciedlać zdolność umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych do generowania zysków dla portu lotniczego po upływie okresu obowiązywania tych umów. W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. stwierdza się, że ta zdolność do wygenerowania trwałych zysków wynika z szeregu czynników „[...] obejmujących większą renomę i silniejszą markę, a także zewnętrzne czynniki sieciowe i powracających pasażerów”⁽¹⁴³⁾, nie podając więcej szczegółów w tym zakresie. Ponadto metoda ta uwzględnia stopę dyskontową odzwierciedlającą koszt kapitału.

- (515) Jeżeli chodzi o współczynnik prawdopodobieństwa, w badaniu zaproponowano poziom 30 %, który uznano za ostrożny. Niemniej w badaniu, mającym bardzo teoretyczny charakter, nie przedstawiono żadnego poważnego uzasadnienia na ten temat, ani ilościowego, ani jakościowego. Uzasadnienie tego współczynnika wynoszącego 30 % nie opiera się na żadnym elemencie faktycznym właściwym dla działalności przedsiębiorstwa Ryanair lub dla rynków transportu lotniczego lub rynków usług portu lotniczego. Nie ustalono żadnego związku między tym wskaźnikiem a współczynnikami, które zwięźle wymieniono (renomą, silną marką, zewnętrznymi czynnikami sieciowymi i powracającymi pasażerowie), a które miałyby generować zyski z umów o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych po wygaśnięciu tych umów. Ponadto w badaniu tym nie odniesiono się w żaden sposób do szczególnej zawartości usług marketingowych określonych w poszczególnych umowach z AMS w celu przeanalizowania, w jakim stopniu usługi te mogłyby wpływać na wspomniane wyżej czynniki.
- (516) Ponadto w badaniu nie wykazano, że po zakończeniu umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych zyski operatora portu lotniczego generowane przez te umowy w ostatnim roku ich stosowania mogą występować nadal w przyszłości z jakimkolwiek stopniem prawdopodobieństwa. Badanie nie uzasadnia również znaczenia zastosowania stopy wzrostu rynku transportu lotniczego w Europie dla oceny skutków umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych dla danego portu lotniczego.
- (517) Inwestor prywatny oceniający swoją korzyść z zawarcia umowy najprawdopodobniej nie wzięłyby więc pod uwagę „wartości końcowej” obliczonej metodą zaproponowaną przez Ryanair.
- (518) Badanie z dnia 31 stycznia 2014 r. pokazuje zatem, że podejście oparte na przepływach pieniężnych prowadziłoby wyłącznie do bardzo niepewnych i niewiarygodnych wyników, podobnie jak metoda oparta na kapitalizacji.
- (519) Co więcej, ani Francja ani żadna zainteresowana strona trzecia nie przedstawiła takich elementów, które wskazywałyby, że metoda zaproponowana przez przedsiębiorstwo Ryanair w tym badaniu, lub jakkolwiek inna metoda, mająca na celu uwzględnienie w sposób policzalny zysków generowanych po wygaśnięciu umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych, jest rzeczywiście stosowana przez operatorów regionalnych portów lotniczych porównywalnych z operatorem portu lotniczego w La Rochelle. Francja nie skomentowała w żaden sposób badań z 17 i 31 stycznia 2014 r., a zatem nie potwierdziła sformułowanych w nich wniosków.
- (520) Jak wskazano wyżej, usługi marketingowe są ponadto wyraźnie skierowane do osób zamierzających skorzystać z połączeń, o których mowa w umowach o świadczenie usług marketingowych. Jeśli połączenia te nie zostaną wznowione po zakończeniu umowy o świadczenie usług portu lotniczego, mało prawdopodobne jest, aby usługi marketingowe mogły nadal wywierać pozytywny wpływ na natężenie ruchu w porcie lotniczym po tym zakończeniu. Tymczasem ocena prawdopodobieństwa, że przedsiębiorstwo lotnicze chce kontynuować obsługę połączenia po upływie okresu, przez który zobowiązało się obsługiwać je w umowie o świadczenie usług portu lotniczego, jest dla organu zarządzającego portem lotniczym bardzo trudne. W szczególności tanie linie lotnicze wykazały, że bardzo dynamicznie zarządzają uruchamianiem i znoszeniem połączeń. Według sprawozdania przedsiębiorstwa Oxera przygotowanego dla ACI Europe w 2011 r. zamknięto od 15 do 20 % połączeń obsługiwanych przez europejskie porty lotnicze obsługujące mniej niż 5 milionów pasażerów⁽¹⁴⁴⁾. Podczas zawierania transakcji takiej, jak transakcje będące przedmiotem badania w formalnym postępowaniu wyjaśniającym, ostrożny prywatny inwestor nie uwzględniłby zatem zamiaru przedłużenia przez przedsiębiorstwo lotnicze odnośnych połączeń po zakończeniu umowy.

⁽¹⁴³⁾ Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „[...] obejmujących większe znaczenie i silniejszą markę oraz zewnętrzne efekty sieciowe i powracających pasażerów”.

⁽¹⁴⁴⁾ Badanie z 15 września 2017 r. przeprowadzone przez przedsiębiorstwo Oxera, „The continuing development of airport competition in Europe”, rys. 4.8, s. 41, <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>.

- (521) Ponadto, tytułem uzupełnienia, należy wskazać, że wartość końcowa obliczona zgodnie z metodą zaproponowaną przez Ryanair w badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. jest dodatnia (a zatem ma pozytywny wpływ na przewidywaną rentowność umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych) jedynie w przypadku, gdy oczekiwany zysk przyrostowy z tych umów podczas ostatniego roku obowiązywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego jest dodatni. Metoda polega bowiem na wyjściu od zysku przyrostowego spodziewanego w ostatnim roku wykonywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego i stworzeniu na jego podstawie prognoz na przyszłość przy jednoczesnym zastosowaniu do niego dwóch współczynników. Pierwszy współczynnik odpowiada ogólnemu wzrostowi europejskiego rynku transportu lotniczego, który odzwierciedla spodziewany wzrost natężenia ruchu. Drugi współczynnik wynosi 30 % i odzwierciedla schematycznie prawdopodobieństwo, że wykonanie umów, które się zakończyły, zachęca do zawierania podobnych umów w przyszłości, co może generować podobne przepływy finansowe. W związku z tym jeżeli przyrostowy przyszły zysk oczekiwany podczas ostatniego roku stosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego jest ujemny, wartość końcowa będzie także ujemna (albo co najwyżej zerowa), z czego wynika, że zawarcie umów podobnych do umów, które się właśnie zakończyły, może, tak jak te ostatnie, ograniczać co roku rentowność portu lotniczego.
- (522) W badaniu przeprowadzonym 31 stycznia 2014 r. przez przedsiębiorstwo Ryanair rozpatrzono bardzo lakonicznie taki przypadek, ograniczając się do stwierdzenia w przypisie, bez dodatkowych komentarzy lub wyjaśnień, że: „[...] nie można wyliczyć żadnej wartości końcowej, jeśli zyski przyrostowe netto z kwot zapłaconych AMS są ujemne w ostatnim roku analizowanego okresu”⁽¹⁴⁵⁾. Tymczasem, jak zostanie wykazane dalej w motywach 580–642, wszystkie umowy stanowiące przedmiot niniejszej sprawy powodują, że bieżąca wartość netto prognozowanych przepływów przyrostowych jest ujemna w każdym roku, a nie tylko ogółem. W przypadku tych umów „wartość końcowa” obliczona metodą zaproponowaną przez Ryanair byłaby zatem zerowa, a nawet ujemna. Uwzględnienie takiej wartości końcowej nie podważałoby zatem wniosku, zgodnie z którym poszczególne umowy wiążą się z korzyścią gospodarczą.
- (523) Ponadto w trzecim badaniu z 26 września 2014 r. przedsiębiorstwo Ryanair powtórzyło, że umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych generują zyski przyrostowe w czasie ich obowiązywania oraz wartość końcową po ich wygaśnięciu. W związku z tym według przedsiębiorstwa Ryanair podpisanie wstępnej umowy z przedsiębiorstwem Ryanair zwiększa prawdopodobieństwo zawarcia nowej umowy po jej wygaśnięciu, czy to z przedsiębiorstwem Ryanair, czy z innymi liniami lotniczymi. Wartość końcowa umów o świadczenie usług marketingowych polega ponadto na zwiększeniu ruchu w porcie lotniczym po ich wygaśnięciu w wyniku poprawy jego reputacji. Chociaż przedsiębiorstwo Ryanair proponuje metodę empirycznego sprawdzania swoich hipotez, nie ma możliwości jej wdrożenia z uwagi na brak niezbędnych danych. Wreszcie w analizie zawartej w sprawozdaniu nie uwzględniono możliwych sieciowych efektów zewnętrznych.
- (524) Podsumowując, z powyższego wynika, że jedyne korzyści, których ostrożny prywatny inwestor oczekiwałby w związku z umową o świadczenie usług marketingowych i które określałyby ilościowo przy podejmowaniu decyzji o zawarciu takiej umowy, łącznie z umową o świadczenie usług portu lotniczego, byłyby dwojakiego rodzaju: (i) z jednej strony, perspektywa linii lotniczych obsługujących loty w porcie lotniczym w La Rochelle zgodnie z umowami o świadczenie usług portu lotniczego, do których zawarcia linie lotnicze skłoniło zawarcie umów o świadczenie usług marketingowych, oraz (ii) z drugiej strony, potencjalny marginalny pozytywny wpływ usług marketingowych na liczbę pasażerów korzystających z połączeń, o których mowa w przedmiotowych umowach (niewielka stymulacja ruchu na połączeniach, o których mowa w umowach o świadczenie usług marketingowych i odpowiadającymi im umowach o świadczenie usług portu lotniczego). Inne ewentualne korzyści zostałyby ocenione jako zbyt niepewne, aby mogły zostać uznane za określone w sposób policzalny i w rzeczywistości z żadnego elementu nie wynika, że zostały one uwzględnione przez CCI.
- (4) Jakie ramy czasowe wybrałby hipotetyczny inwestor prywatny, aby ocenić zasadność podpisania umowy o świadczenie usług portu lotniczego lub umowy o świadczenie usług marketingowych?
- (525) Oceniając zalety zawarcia umowy o świadczenie usług portu lotniczego lub umowy o świadczenie usług marketingowych, inwestor prywatny wybrałby jako ramy czasowe swojej oceny okres obowiązywania przedmiotowych umów. Innymi słowy oceniliby przyrostowe koszty i przychody w okresie stosowania umów.

⁽¹⁴⁵⁾ Badanie z 31 stycznia 2014 r., przypis 17. Nieoficjalne tłumaczenie tekstu w języku angielskim: „[...] nie można wyliczyć żadnej wartości końcowej, jeśli zyski przyrostowe netto z kwot zapłaconych AMS są ujemne w ostatnim roku analizowanego okresu”.

- (526) Przyjęcie dłuższego okresu nie wydaje się uzasadnione. W momencie zawierania umów ostrożny inwestor prywatny nie liczyłby bowiem na przedłużenie tych umów po zakończeniu ich wykonywania, ponieważ – jak wyjaśniono w motywie 520 – tanie linie lotnicze, takie jak Ryanair i Jet2, były i są znane z bardzo dynamicznych zmian swojej działalności w zakresie otwierania i zamykania połączeń czy też zwiększania i redukcji ich częstotliwości.
- (527) Ponadto w przypadku niektórych umów data rzeczywistego rozpoczęcia działalności określonej w umowie nie jest tożsama z datą zawarcia umowy. W tym przypadku za punkt wyjścia przyjęto datę faktycznego rozpoczęcia działalności, a nie datę zawarcia umowy, jeśli data zawarcia umowy poprzedzała faktyczną datę rozpoczęcia działalności⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) W sytuacjach, w których przedsiębiorstwo Ryanair nie obsługiwało określonych połączeń przez cały okres objęty umową, test prywatnego inwestora opiera się na planowanym okresie obowiązywania umowy, ponieważ informacja o wcześniejszym rozwiązaniu umów nie była znana ani przewidywalna w momencie ich zawierania. Operator portu lotniczego oparłby swoje prognozy dotyczące ruchu lotniczego na zobowiązaniach podjętych przez przedsiębiorstwo Ryanair w momencie podpisania wiążącej je umowy.
- (529) W dalszej części Komisja przeanalizuje umowy zawarte z każdą z linii lotniczych w odniesieniu do ruchu, przychodów i kosztów przyrostowych w świetle przyjętych założeń, a następnie przedstawi wyniki analizy tych umów.

(5) Wnioski dotyczące metody stosowania testu prywatnego inwestora

- (530) Z powyższego wynika, że aby zastosować test prywatnego inwestora do przedmiotowych środków, Komisja musi przeanalizować każdą umowę o świadczenie usług marketingowych łącznie z odpowiadającą jej umową o świadczenie usług portu lotniczego (niezależnie od tego, czy umowa o świadczenie usług portu lotniczego stanowi część grupy umów wymienionych w Table 14, czy też obowiązywała jedynie w momencie zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych⁽¹⁴⁷⁾) oraz ustalić, czy hipotetyczny prywatny inwestor kierujący się osiągnięciem rentowności i zarządzający portem lotniczym w La Rochelle na miejscu CCI zawarłby te umowy. W tym celu należy ustalić taką rentowność przyrostową umów, jaką oszacowałby inwestor prywatny w momencie zawierania umów, oceniając w odniesieniu do całego okresu obowiązywania umów następujące czynniki:
- przyszłego przyrostu ruchu oczekiwanego w związku z wdrożeniem tych umów, w miarę możliwości z uwzględnieniem wpływu usług marketingowych na współczynniki obciążenia tras objętych umowami,
 - przyszłe przychody przyrostowe spodziewane z tytułu wdrożenia tych umów, w tym przychody pochodzące z opłat lotniczych i usług obsługi naziemnej wygenerowane dzięki połączeniom określonym w tych umowach, a także przychody pozalotnicze pochodzące z dodatkowego ruchu wynikającego z wdrożenia tych umów,
 - przyszłe koszty przyrostowe oczekiwane w związku z wykonaniem tych umów, w tym koszty operacyjne i ewentualne koszty przyrostowe inwestycji związanych z połączeniami, o których mowa w tych umowach, a także koszty usług marketingowych.
- (531) Z wycień tych muszą wynikać przyszłe roczne przepływy odpowiadające różnicy między przychodami i kosztami przyrostowymi, w razie potrzeby poddane aktualizacji z zastosowaniem stopy odzwierciedlającej koszt kapitału dla organu zarządzającego portem lotniczym. Dodatnia wartość bieżąca netto wskazuje zasadniczo, że przedmiotowe umowy nie zapewniają korzyści gospodarczej, podczas gdy ujemna wartość bieżąca netto wskazuje na obecność takiej korzyści.
- (532) Należy zauważyć, że w takiej ocenie nieistotny jest argument CCI i przedsiębiorstwa Ryanair, że cena za usługi marketingowe nabyte przez CCI jest równa lub niższa od ceny, którą można uznać za „cenę rynkową” za takie usługi. Prywatny inwestor kierujący się perspektywą rentowności nie byłby bowiem gotowy nabyć takich usług, nawet za cenę niższą od „ceny rynkowej” lub równą tej cenie, gdyby przewidywał, że pomimo pozytywnego wpływu tych usług na natężenie ruchu w ramach odnośnych połączeń lotniczych, koszty przyrostowe wynikające z umów przekroczyłyby przychody przyrostowe w wartości bieżącej. W takim przypadku nie byłby skłonny zapłacić „ceny rynkowej” i w związku z tym, logicznie rzecz biorąc, zdecydowałby się zrezygnować z przedmiotowych usług.

⁽¹⁴⁶⁾ Zob. Table 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Zob. motyw 496.

b) Kwestie metodyczne dotyczące odtworzenia biznesplanów

(533) W trakcie postępowania Komisja wezwała Francję do przedstawienia szacunków dotyczących rentowności, kosztów i przychodów przyrostowych związanych z poszczególnymi umowami zawartymi między CCI i przedsiębiorstwem Ryanair/AMS, które mogły zostać uzyskane na etapie poprzedzającym zawarcie tych umów. W odpowiedzi na to wezwanie Francja stwierdziła, że port lotniczy w La Rochelle nie przeprowadził żadnej analizy przed zawarciem umów o świadczenie usług marketingowych i w związku z tym przedstawiła retrospektywne odtworzenie biznesplanów odpowiadających każdej z umów o świadczenie usług marketingowych, o których mowa w Table 9, a także odtworzenie biznesplanu umowy zawartej z Jet2 (z uwzględnieniem istotnych parametrów odpowiednich umów o świadczenie usług portu lotniczego do celów analizy umów zawartych z tymi dwoma liniami lotniczymi). Celem tej analizy retrospektywnej jest jednak odtworzenie analizy finansowej, która powinna była zostać przeprowadzona przed podpisaniem umów o świadczenie usług marketingowych, z uwzględnieniem danych, do których port lotniczy miał dostęp w tamtym czasie.

1) Model wykorzystany do odtworzenia biznesplanów

(534) Francja dokonała retrospektywnego odtworzenia biznesplanów, wykorzystując „scenariusz podstawowy” określający założenia, które zostałyby w rozsądny sposób przyjęte przez prywatnego inwestora. Analiza ta opiera się na założeniach dotyczących ruchu lotniczego, współczynników obciążenia samolotów, przychodów z działalności lotniczej i pozalotniczej na pasażera, kosztów operacyjnych na pasażera, wydatków marketingowych i okresu obowiązywania umów. Aby obliczyć wartość bieżącą netto każdej umowy, Francja odtworzyła biznesplan, w którym figurują następujące pozycje przychodów i kosztów:

Tabela 15

Model wykorzystany do odtworzenia biznesplanów

Umowa [x]			
	Rok N	Rok N+1	Itd.
Liczba rotacji rocznie (a)	Zob. umowa		
Liczba miejsc w samolocie (b)	Zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b) pkt 2 poniżej		
Liczba oferowanych miejsc (c)	$c=a*b*2$		
Średni współczynnik obciążenia (d)	Zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b) pkt 2 poniżej		
Łączna liczba pasażerów (przylatujących i wylatujących) (e)	$e=c*d$		
Oплата za lądowanie (f)	$f=a*opłata\ jednostkowa\ przyjęta\ przez\ CCI\ lub\ zawarta\ w\ umowie\ o\ świadczenie\ usług\ portu\ lotniczego$		
Oплата za postój samolotu (g)	0 (zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b) pkt 3 poniżej)		
Oплата oświetleniowa (h)	0 (zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b) pkt 3 poniżej)		
Oплата za pomoc osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się (i)	$i=e*opłata\ jednostkowa\ przyjęta\ przez\ CCI\ lub\ zawarta\ w\ umowie\ o\ świadczenie\ usług\ portu\ lotniczego/2$		
Oплата pasażerska (j)	$j=e*opłata\ jednostkowa\ przyjęta\ przez\ CCI\ lub\ zawarta\ w\ umowie\ o\ świadczenie\ usług\ portu\ lotniczego/2$		
Usługi obsługi naziemnej (k)	0		
Przychody z działalności lotniczej ogółem (l)	$l=f+g+h+i+j+k$		
Przychody z działalności pozalotniczej (m)	$m=e*jednostkowa\ marża\ przyrostowa\ (zob.\ sekcja\ 7.2.1.5\ lit.\ b)\ pkt\ 3\ poniżej)$		

Umowa [x]			
	Rok N	Rok N+1	Itd.
Przychody ogółem (n)	n=l+m		
Koszty przyrostowe (o)	<i>o=e*jednostkowe koszty przyrostowe (zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b) pkt 4 poniżej)</i>		
Koszty marketingowe (p)	<i>Zob. umowa o świadczenie usług marketingowych</i>		
Koszty ogółem (q)	q=o+p		
Przyrostowy przepływ pieniężny (r)	r=n-q		
Wartość bieżąca netto	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ <p>Gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>v</i> odnosi się do roku obowiązywania danej umowy, <i>v=0</i> odpowiada początkowi obowiązywania umowy, — <i>u</i> odnosi się do całkowitego okresu obowiązywania umowy (w latach) — <i>r_v</i> to przyrostowy przepływ pieniężny (r) za rok (<i>v</i>) obowiązywania umowy — <i>t</i> to wybrana stopa dyskontowa ⁽¹⁾ 		

(¹) Francja zastosowała stopę dyskontową na poziomie 6 % w odniesieniu do wszystkich umów. Stopa ta odpowiada stopie zaproponowanej przez Francję w podobnych sprawach, w odniesieniu do których Komisja została już wezwana do wypowiedzenia się (zob. na przykład decyzja Komisji w sprawie portu lotniczego Pau, przywołana powyżej w przypisie 12). Z drugiej strony, ponieważ odtworzenie biznesplanów przez Komisję (w scenariuszu podstawowym) prowadzi do rocznych przepływów przyrostowych, które są ujemne w całym okresie, wartość bieżąca netto umów jest z konieczności ujemna, niezależnie od zastosowanej stopy dyskontowej.

- (535) Chociaż Komisja zasadniczo uważa przyjęte przez Francję założenia dotyczące przychodów na pasażera i okresu obowiązywania umów za rozsądne, inne założenia przyjęte przez Francję nie zawsze są uzasadnione lub realistyczne. Po pierwsze, Francja popełniła błędy metodologiczne wspólne dla wszystkich odtworzeń (takie jak niedoszacowanie kosztów przyrostowych działalności lotniczej i uwzględnienie wsparcia przyznanego przez samorządy terytorialne na pokrycie ogólnych wydatków marketingowych jako przychodów przyrostowych). Po drugie, jak zostało określone w części dotyczącej indywidualnej oceny umów, a także błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, odtworzeń niektórych biznesplanów dotyczą innych szczególne problemy metodyczne.
- (536) W związku z tym Komisja przeprowadziła swoją własną analizę, odtwarzając w scenariuszu podstawowym koszty i przychody przyrostowe w odniesieniu do poszczególnych grup umów, oceniając je tak jak zrobiliby to *ex ante* prywatny inwestor, zgodnie z testem prywatnego inwestora.
- (537) Komisja przeprowadziła również analizę wrażliwości sposobu obliczania wartości bieżącej netto tych umów, zmieniając niektóre założenia. W tym celu Komisja celowo wykorzystwała założenia, które z definicji są nierealistyczne, ponieważ nie zostały wykorzystane w scenariuszu podstawowym (scenariusz, w którym już przyjęto korzystne podejście do linii lotniczej). Prawdopodobieństwo wystąpienia tych założeń lub poważnych i natychmiastowych zmian w kierownictwie portu lotniczego, których by wymagało, jest bardzo niskie (zob. motywy 575–578). Obliczenie wartości bieżącej netto wynikające ze zmiany tych parametrów (których jednoczesne wystąpienie jest również statystycznie bardzo mało prawdopodobne) jest „scenariuszem nieostrożnym” (zob. motywy 574–578). W każdym razie scenariusz ten byłby ewidentnie nierealistyczny dla rozsądnego i ostrożnego inwestora, który musiałby go wykluczyć.
- (538) Różnice w ocenie między Francją a Komisją (w szczególności założenia dotyczące kosztów operacyjnych i wydatków marketingowych) powodują znaczne różnice w wynikach uzyskanych przy obliczaniu wartości bieżącej netto grup umów. Poszczególne założenia dotyczące ruchu mają znaczący wpływ na niektóre umowy, podczas gdy założenia dotyczące współczynnika obciążenia mają ograniczony wpływ na wynik uzyskany przy obliczaniu bieżącej wartości netto umów, nie wpływając na zmianę wniosku Komisji dotyczącego tego, czy bieżąca wartość netto jest ujemna czy dodatnia.

- 1) Przyrostowe natężenie ruchu i liczba prognozowanych rotacji (umowy z Ryanair i AMS)
- (539) Analiza przeprowadzona przez Komisję opiera się na przyrostowym natężeniu ruchu (innymi słowy na liczbie dodatkowych pasażerów), jakie prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w La Rochelle w miejsce CCI mógł przewidzieć w momencie zawierania umów. Przykładowo w przypadku grupy umów z 2006 r. (umowy C i D o świadczenie usług marketingowych oraz umowy nr 2 i 3 o świadczenie usług portu lotniczego) chodzi o określenie liczby pasażerów, której operator portu lotniczego w La Rochelle mógłby się spodziewać w 2006 r. na obsługiwanym przez Ryanair połączeniu La Rochelle – Londyn Stansted w okresie obowiązywania umowy.
- (540) Przyrostową prognozę ruchu obliczono na podstawie liczby połączeń i częstotliwości określonych w poszczególnych umowach o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych oraz liczby wynikających stąd rocznych rotacji. Niektóre umowy zawierają cele dotyczące liczby rotacji, inne zawierają cele dotyczące liczby pasażerów, podczas gdy w jeszcze innych nie wspomina się o żadnych celach.
- (541) W przypadku umów z mocą wsteczną, zawartych po dacie ich wejścia w życie (takich jak umowa A), uwzględniono tylko ruch generowany po ich zawarciu, ponieważ umowa nie może powodować generowania ruchu przed jej zawarciem.
- (542) Prognozowane przez Komisję natężenie ruchu jest głównie niższe niż prognozowane natężenie wykorzystywane przez CCI do odtworzenia biznesplanów ex post, w szczególności w przypadku niektórych umów o świadczenie usług marketingowych zawartych bez uzgodnienia docelowego poziomu ruchu. W jednym przypadku prognozy przyjęte przez Komisję są wyższe niż prognozy przyjęte przez port lotniczy Korekty te zostaną wyszczególnione dla poszczególnych środków (umowa lub grupa umów przedstawionych w Table 14).
- (543) Komisja zasadniczo zauważa, że przeszacowanie ruchu jest związane z następującymi problemami analitycznymi. Po pierwsze, odtworzenie wykonane przez Francję przekracza natężenie ruchu, o którym mowa w umowach. Ostrożny prywatny inwestor nie dokonałby takiego przeszacowania bez dalszych wyjaśnień (których Francja nie przedstawiła w odniesieniu do żadnej z umów).
- (544) Po drugie, w przypadku niektórych umów z mocą wsteczną (data rozpoczęcia obowiązywania umowy poprzedza datę jej zawarcia), Francja oparła odtworzenie na ruchu, który osiągnięto przed zawarciem umowy. Wątpliwe jest, aby ostrożny prywatny inwestor ponosił wydatki na usługi marketingowe w związku lotami, które już się odbyły. Natomiast ostrożny prywatny inwestor polegałby na przyszłym ruchu generowanym dzięki umowie o świadczenie usług marketingowych. Ponadto argument, że ostrożny prywatny inwestor mógłby rozważyć relacje biznesowe w ramach czasowych przekraczających ścisły okres obowiązywania umowy, nie został oparty na żadnej analizie ekonomicznej ani na dowodach, jak wykazano w motywach 525–529.
- (545) Co więcej, Komisja uwzględniła pojemność samolotów używanych przez przedsiębiorstwo Ryanair, głównie Boeinga 737-800 (189 miejsc), a w mniejszym stopniu Boeinga 737-300 (148 miejsc) czy BAe 146-300 (110 miejsc).
- (546) Komisja zastosowała współczynnik obciążenia zmieniający się z roku na rok i odpowiadający średniej odnotowanej w dwóch poprzedzających latach (ze średnim wskaźnikiem wynoszącym 80 % dla lat 2003 i 2004, zastosowanym przez CCI). Założenie to jest najbardziej wiarygodne, ponieważ przyjmuje podejście operatora portu lotniczego, który przy sporządzaniu biznesplanu wykorzystuje bezpośrednio najistotniejsze informacje, jakimi dysponuje. Metoda ta umożliwi również, poczynwszy od 2005 r., wykorzystanie jako podstawy współczynników obciążenia odnotowanych w okresach, w których obowiązywały umowy o świadczenie usług marketingowych, a tym samym odzwierciedlenie wszelkiego korzystnego wpływu usług marketingowych na liczbę pasażerów korzystających z połączeń. W tym względzie Komisja zauważa, że w latach 2003–2013 współczynnik obciążenia samolotów przedsiębiorstwa Ryanair obsługujących port lotniczy w La Rochelle spadł z 81 do 70 %, podczas gdy port lotniczy w La Rochelle do sporządzenia swoich biznesplanów stosował znacznie bardziej optymistyczne założenia (między 75 a 85 %).

Tabela 16

Współczynnik obciążenia samolotów

Rok	Współczynnik obciążenia samolotów	Znana średnia stopa z dwóch lat poprzedzających datę T ⁽¹⁾
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

⁽¹⁾ W przypadku lat 2003 i 2004 dwa poprzedzające lata nie są istotne (brak lotów Ryanair). Wykorzystano scenariusz, w którym współczynnik wynosił 80 % (scenariusz podstawowy przedstawiony przez Francję).

(547) W przypadku gdy okres stosowania umowy nie pokrywał się z pełnymi latami kalendarzowymi, Komisja brała to pod uwagę, obliczając dla każdego roku obowiązywania umowy prognozowane natężenie ruchu proporcjonalnie do liczby dni w roku, w którym umowa miała obowiązywać.

1) Przychody przyrostowe (umowy zawarte z Ryanair i AMS)

(548) Dla każdej transakcji stanowiącej przedmiot analizy Komisja starała się określić przychody dodatkowe, czyli przychody uzyskane w wyniku transakcji, zgodnie z tym, co przewidywałby inwestor prywatny.

(549) Zgodnie z zasadą „single till” Komisja uznaje w tym względzie, że należy wziąć pod uwagę przychody lotnicze i pozalotnicze.

– Przychody z działalności lotniczej

(550) Przychody lotnicze składają się z zysku z różnych opłat, które przedsiębiorstwo lotnicze płaci organowi zarządzającemu portem lotniczym, tj.:

— opłata za lądowanie, tj. kwota za rotację,

— opłata pasażerska, tj. kwota za rotację,

— opłata za usługi obsługi naziemnej, która ma formę stałej kwoty za rotację ustalonej w poszczególnych umowach o świadczenie usług portu lotniczego,

— opłata postojowa, tj. kwota za rotację,

— „opłata za oświetlenie drogi startowej”, tj. kwota, którą należy uiścić w oparciu o mające zastosowanie przepisy lotnictwa cywilnego w przypadku ruchu samolotu w nocy lub przy słabej widoczności,

— opłata za pomoc osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

- (551) Opłata za lądowanie i opłata pasażerska stosowane przez CCI są z zasady opłatami regulowanymi za dostęp do infrastruktury portu lotniczego, które mają zastosowanie do wszystkich linii lotniczych użytkujących port lotniczy po przeprowadzeniu procesu konsultacji i ogłasza publicznie. W odniesieniu do różnych umów o świadczenie usług portu lotniczego Komisja przyjęła jako prognozowane kwoty jednostkowe opłaty za lądowanie i opłaty pasażerskiej opublikowane opłaty obowiązujące w momencie zawierania umów, indeksowane wskaźnikiem 2 % rocznie, na ile można było rozsądnie przewidzieć, że opłaty regulowane będą rosły każdego roku zgodnie z inflacją. W systemie regulowanych opłat lotniskowych nie przewidziano automatycznej indeksacji, ale pozwolono operatorom na dostosowywanie opłat w czasie po przeprowadzeniu procesu konsultacji. W tych okolicznościach Komisja uważa, że prywatny inwestor założyłby, że opłaty będą rosły co roku zgodnie z inflacją, i zastosował stopę inflacji na poziomie 2 %, ponieważ jest to wskaźnik ustalony przez Europejski Bank Centralny („EBC”) dla strefy euro ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) Opłaty za usługi obsługi naziemnej natomiast nie są regulowane, ale dwustronnie negocjowane. W porcie lotniczym w La Rochelle usługi obsługi naziemnej świadczy przedsiębiorstwo Atlantica. W związku z tym usługi te nie są uwzględniane w biznesplanie portu lotniczego, a brany jest pod uwagę jedynie czynsz płacony przez przedsiębiorstwo Atlantica portowi lotniczemu w La Rochelle (w ramach „zysku z działalności pozalotniczej”).
- (553) Opłaty postojowe odpowiadają wykorzystaniu przez samoloty infrastruktury i wyposażenia postojowego z wyjątkiem infrastruktury prywatnej. Stawki zależą od długości postoju i charakterystyki samolotu. W biznesplanach sporządzonych w celu oceny rentowności umów zawartych z przedsiębiorstwami Ryanair i Jet2 nie przewidziano jednak płatności związanych z opłatą postojową, teoretycznie z uwagi na to, że długość postoju jest krótsza niż dwie godziny, za który linie lotnicze nie są zobowiązane uiścić opłaty.
- (554) Opłata za oświetlenie drogi startowej jest ustalana zgodnie z harmonogramem taryfowym publikowanym przez port lotniczy za każdym razem w przypadku ruchu samolotu w nocy lub przy słabej widoczności, wymagającego użycia oświetlenia drogi startowej. W biznesplanach sporządzonych w celu oceny rentowności umów zawartych z przedsiębiorstwami Ryanair i Jet2 nie przewidziano jednak żadnej opłaty za oświetlenie, ponieważ loty odbywają się w ciągu dnia.
- (555) Ponadto należy również uwzględnić opłatę za pomoc osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się; dotyczy ona każdego odlatującego pasażera (0,50 EUR/pasażera od czerwca 2008 r.).
- (556) W celu obliczenia dochodu z wyżej wymienionych opłat lotniskowych, których prywatny inwestor mógłby oczekiwać dzięki każdej umowie, Komisja wykorzystała określone w każdej umowie prognozy dotyczące liczby rotacji (w przypadku opłaty za lądowanie) i liczbę odpowiadających im pasażerów (w przypadku opłaty pasażerskiej oraz opłaty za pomoc osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się) i pomnożyła te liczby przez kwoty jednostkowe poszczególnych opłat.

– *Przychody z działalności pozalotniczej*

- (557) Port lotniczy w La Rochelle oszacował przyrostowe marże z działalności pozalotniczej związane z ruchem pasażerskim. Marże te obejmują działalność parkingów, restauracji i innych punktów handlowych zlokalizowanych w porcie lotniczym, jak również marże związane ze sprzedażą paliwa i wynajmem. Są to marże, a nie przychody, ponieważ odliczane są koszty nakładów. W związku z tym przy odtwarzaniu biznesplanów nie trzeba będzie odliczać żadnych kosztów w celu ustalenia przyrostowej marży operatora portu lotniczego.
- (558) Komisja zasadniczo uważa, że ostrożny inwestor prywatny prawdopodobnie ustaliłby przyrostową marżę z działalności pozalotniczej przy zawieraniu nowej umowy na podstawie przyrostowych marż z działalności pozalotniczej z poprzedniego roku, odpowiadających najlepszym znanym danym szacunkowym. Taką ocenę sporządził port lotniczy w La Rochelle. W konkretnym przypadku portu lotniczego w La Rochelle Komisja bierze jednak pod uwagę inwestycje poczynione w latach 2003–2013, obejmujące budowę parkingów, restauracji i sklepów. Branie pod uwagę jedynie wcześniejszych marż przy ocenie rentowności nowej umowy oznaczałoby brak perspektywicznego uwzględnienia znanych projektów rozwoju działalności pozalotniczej (związanych np. z uruchomieniem nowych inwestycji), a tym samym zbyt rygorystyczne ograniczenie perspektyw wzrostu przyrostowych przychodów z dzia-

⁽¹⁴⁸⁾ „Celem EBC jest utrzymanie stabilności cen i stopy inflacji na poziomie niewiele poniżej 2 % w perspektywie średnioterminowej”. Zob. <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>.

łałności pozalotniczej. W związku z tym Komisja odtworzyła biznesplany, przyjmując, że w momencie zawierania nowej umowy marża z działalności pozalotniczej na pasażera, którą należy wziąć pod uwagę, odpowiada średniej marży z działalności pozalotniczej z poprzedzającego roku pomnożonej przez „perspektywiczny” współczynnik korekty odzwierciedlający spodziewane perspektywy nowych inwestycji (parkingi, powierzchnie handlowe). Współczynnik korekty zmienia się z roku na rok w zależności od projektów planowanych przez port lotniczy, a prognozowana marża z działalności pozalotniczej odpowiada marży, której operator portu lotniczego może racjonalnie oczekiwać w ciągu kilku lat (a nie tylko w kolejnym roku):

Tabela 17

Średnia marża z działalności pozalotniczej

Rok	Marża z działalności pozalotniczej w roku n-1 (w EUR na pasażera)	„Perspektywiczny” współczynnik korekty	„Perspektywiczna” marża z działalności pozalotniczej zastosowana przez Komisję
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Wzrost współczynnika korekty stosowanego w niektórych latach odzwierciedla wprowadzenie nowych usług pozalotniczych w tym okresie (parking w 2006 r., restauracja w 2008 r., sklepy w 2009 r.). W związku z brakiem oceny przez CCI dotyczącej oczekiwanych marż z działalności pozalotniczej po zawarciu nowych umów, podejście to stanowi sposób oszacowania oczekiwanych marż z nowych działań pozalotniczych. Przyrostowe marże z działalności pozalotniczej na pasażera zastosowane przez Komisję są średnio o [15–20] % wyższe niż marże przedstawione przez CCI, a zatem w ramach odtworzenia przeprowadzonego przez Komisję maksymalnie zwiększono przyrostową rentowność grupy umów zawartych przez port lotniczy i przedsiębiorstwo Ryanair. Komisja zauważa, że średnia roczna korekta marży jest nawet wyższa niż korekta sugerowana przez przedsiębiorstwo Oxera w badaniu z 4 grudnia 2015 r. ⁽¹⁴⁹⁾, zgodnie z którym rozpoczęcie przez przedsiębiorstwo Ryanair działalności w wybranych 29 portach lotniczych prowadzi do wzrostu o około 12–13,7 % przychodów z działalności pozalotniczej na pasażera odlatującego w ujęciu realnym.

⁽¹⁴⁹⁾ Badanie przedsiębiorstwa Oxera z 4 grudnia 2015 r., „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues”.

(560) Komisja uważa ponadto, że prywatny inwestor przewidziałby indeksację tej marży w czasie w odniesieniu do każdego roku objętego nową grupą umów, aby odzwierciedlić inflację. Komisja zastosowała w tym względzie stopę na poziomie 2 % rocznie ⁽¹⁵⁰⁾.

(561) W każdym razie Komisja zdecydowała się przyjąć założenia dotyczące zysków z działalności pozalotniczej, przewyższające założenia zastosowane przez port lotniczy w La Rochelle, w celu uwzględnienia rozwoju działalności parkingowej, gastronomicznej i handlowej w latach 2003–2013.

1) Koszty przyrostowe (umowy zawarte z Ryanair i AMS)

(562) Koszty przyrostowe, jakich mógł się spodziewać *ex ante* w odniesieniu do każdej transakcji (obejmującej umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowę o świadczenie usług marketingowych) prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w miejsce CCI należą do następujących kategorii:

— koszty nabycia usług marketingowych,

— przyrostowe koszty inwestycyjne związane z inwestycjami realizowanymi w związku z transakcją,

— przyrostowe koszty operacyjne, tj. koszty operacyjne (personel, zakupy różne), które może powodować realizacja transakcji.

(563) Jeśli chodzi o koszty umów o świadczenie usług marketingowych, Komisja zauważa, że Francja niesłusznie wyłączyła z kosztów marketingu wsparcie przyznane przez samorządy terytorialne (departament Charente-Maritime i związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle) na pokrycie ogólnych wydatków marketingowych CCI-port lotniczy.

(564) Jak ustalono w motywach 294–302, Francja powinna była uwzględnić wszystkie kwoty wypłacone przedsiębiorstwu Ryanair przez CCI-port lotniczy, ponieważ wkłady finansowe poszczególnych samorządów terytorialnych stanowią finansowanie normalnych kosztów operacyjnych portu lotniczego. W związku z tym to CCI-port lotniczy posiadał środki budżetowe przeznaczone na finansowanie usług marketingowych i ponosił całe związane z tym ryzyko zarządzania.

(565) Ponadto należy pamiętać, że w celu ustalenia, czy umowy zawarte przez port lotniczy w La Rochelle z przedsiębiorstwami Ryanair i Jet2 doprowadziły do przyznania korzyści tym przedsiębiorstwom, postępowanie portu lotniczego w La Rochelle należy porównać z postępowaniem operatora portu lotniczego działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej. Prywatny inwestor z definicji musi finansować swoje własną działalność. W pkt 63 wytycznych z 2014 r. stwierdzono ponadto, że aby umowa z linią lotniczą została uznana za zgodną z zasadą prywatnego inwestora, „[port lotniczy] musi wykazać, że (...) jest w stanie ponieść wszystkie koszty wynikające z umowy (...)”.

(566) W wytycznych z 2014 r. stwierdzono również, że „[w] celu oceny, czy umowa zawarta przez port lotniczy z linią lotniczą spełnia wymogi testu prywatnego inwestora, należy wziąć pod uwagę oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej wynikające z działalności linii lotniczej wraz z opłatami lotniskowymi, po odliczeniu wszelkich rabatów, wsparcia marketingowego lub programów zachęt” ⁽¹⁵¹⁾ oraz że „[p]od uwagę brane będzie również wszelkie wsparcie publiczne, takie jak na przykład umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte bezpośrednio między organami publicznymi a linią lotniczą, mające na celu zrekompensowanie części normalnych kosztów ponoszonych przez port lotniczy w związku z umową między portem lotniczym a linią lotniczą”. ⁽¹⁵²⁾

⁽¹⁵⁰⁾ Z tego samego powodu Komisja zastosowała indeksację na poziomie 2 % w odniesieniu do opłat lotniskowych i przyrostowych kosztów operacyjnych.

⁽¹⁵¹⁾ Pkt 64 wytycznych z 2014 r.

⁽¹⁵²⁾ Wytyczne z 2014 r., przypis 62.

- (567) Ponadto gdyby publiczne wsparcie finansowe mogło zostać wyłączone z kosztów marketingowych w biznesplanach, oznaczałoby to możliwość dostosowania każdego nierentownego projektu lub transakcji do testu prywatnego inwestora po prostu w wyniku przyznania wystarczającej dotacji publicznej. Takie podejście uniemożliwiłoby skuteczne stosowanie art. 107 TFUE i byłoby sprzeczne z zasadą, że analiza istnienia pomocy państwa polega na ustaleniu, czy przedsiębiorstwo uzyskało „korzyść gospodarczą, jakiej nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych” ⁽¹⁵³⁾.
- (568) Z wyżej wymienionych powodów Komisja uważa, że wszelkie wsparcie publiczne przeznaczone na wydatki marketingowe (nawet jeśli nie dotyczy ono konkretnie określonej umowy lub grupy umów) nie może zostać odliczone od kosztów marketingowych w analizie rentowności, na której opiera się test prywatnego inwestora. W związku z tym Komisja wzięła pod uwagę wszystkie kwoty przewidziane w poszczególnych umowach o świadczenie usług marketingowych przy odtwarzaniu biznesplanów związanych z zawarciem umów, o których mowa w tabeli 14.
- (569) Opłaty za usługi marketingowe określone w umowach niekoniecznie stanowią kwoty rzeczywiście zapłacone, ponieważ pewne wydarzenia, mające miejsce po zawarciu umów, doprowadziły do odstępstw od kwot przewidzianych pierwotnie. Ma to miejsce w szczególności w przypadku, gdy umowa była przedmiotem wcześniejszego rozwiązania. Zdarzenia te nie powinny jednak być brane pod uwagę przy stosowaniu testu prywatnego inwestora, ponieważ miały miejsce po zawarciu umów.
- (570) Odnośnie do przyrostowych kosztów inwestycyjnych należy zauważyć, że zdaniem Francji żadna inwestycja nie miała być realizowana w porcie lotniczym w La Rochelle w wyniku poszczególnych umów stanowiących przedmiot niniejszej analizy. W związku z tym i z uwagi na to, że żadna informacja nie wskazuje na to, że podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej spodziewałby się obowiązku dokonania pewnych inwestycji w wyniku zawarcia jednej umowy objętej formalnym postępowaniem wyjaśniającym lub ich większej liczby, w niniejszej analizie nie uwzględniono żadnego przyrostowego kosztu inwestycyjnego.
- (571) Aby oszacować przyrostowe koszty operacyjne, Komisja nie może wykorzystać odtworzenia przedstawionego przez Francję i CCI. Chociaż CCI oszacowała koszty zmienne na maksymalnie 55 000 EUR rocznie (z wyłączeniem wydatków marketingowych) w odniesieniu do ruchu wynoszącego około 200 000 pasażerów, tj. średni koszt wynoszący 0,27 EUR na pasażera, nie przedstawiono żadnych wyjaśnień dotyczących metody zastosowanej w celu uzyskania tych danych szacunkowych. Ponadto szacunki te nie odzwierciedlają rzeczywistych kosztów przyrostowych portu lotniczego w La Rochelle: nie tylko szacunkowy koszt wynoszący 0,27 EUR na pasażera bardzo różni się od szacunków przedstawionych przez przedsiębiorstwo Oxera ⁽¹⁵⁴⁾, dotyczących innych portów lotniczych, w odniesieniu do których Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające ⁽¹⁵⁵⁾ – z danych finansowych portu lotniczego w La Rochelle wynika również, że przyrostowe koszty działalności lotniczej wynoszą w tym okresie średnio 3,83 EUR/pasażera.
- (572) Komisja odtworzyła przyrostowe koszty operacyjne, z wyłączeniem kosztów marketingowych, na podstawie informacji dostarczonych przez Francję (rachunek zysków i strat oraz bilans portu lotniczego). W tym celu Komisja postępowala w następujący sposób:
- wyodrębnienie rocznych kosztów operacyjnych związanych z przewozem pasażerów na podstawie sprawozdań finansowych CCI-portu lotniczego. Koszty te ograniczają się do kosztów operacyjnych i nie uwzględniają kosztu kapitału (amortyzacji). Założenie to najprawdopodobniej zaniża rzeczywiste koszty przyrostowe, ponieważ część amortyzacji inwestycji odpowiada kosztom związanym z przyrostową działalnością portu lotniczego służącą obsłudze nowych pasażerów (przedsiębiorstwo Oxera, któremu przedsiębiorstwo Ryanair powierzyło analizę sytuacji w innych portach lotniczych, uwzględniło niektóre amortyzacje w celu obliczenia przyrostowych kosztów operacyjnych) ⁽¹⁵⁶⁾,

⁽¹⁵³⁾ Wyrok z dnia 29 kwietnia 1999 r., Królestwo Hiszpanii/Komisja, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41; zob. również decyzja Komisji (UE) 2018/628 z dnia 11 listopada 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) udzielonej przez Austrię na rzecz portu lotniczego w Klagenfurcie, spółki Ryanair i innych przewoźników lotniczych korzystających z tego portu lotniczego (Dz.U. L 107 z 26.4.2018, s. 1), motyw 381 lit. b).

⁽¹⁵⁴⁾ Badania z 13 czerwca, 11 września, 22 września, 10 października i 6 listopada 2014 r. przeprowadzone przez przedsiębiorstwo Oxera.

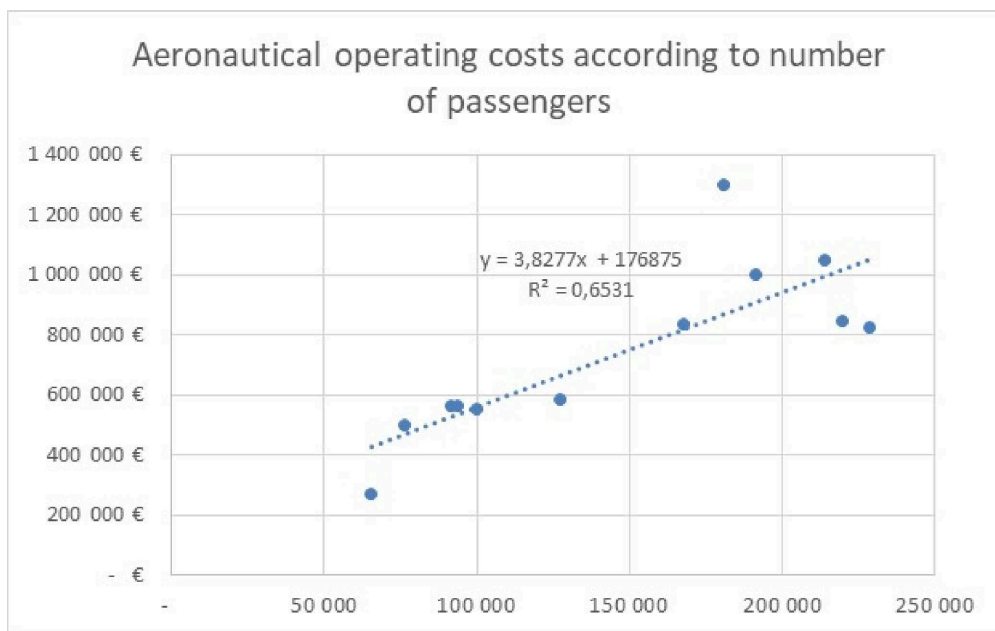
⁽¹⁵⁵⁾ Decyzja Komisji z dnia 16 października 2013 r., Hiszpania, Domniemana pomoc na rzecz Ryanair i innych linii lotniczych oraz ewentualna pomoc na rzecz portów lotniczych Girona i Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (Dz.U. C 120 z 23.4.2014, s. 24); decyzja Komisji z dnia 30 maja 2012 r., Francja, port lotniczy Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (Dz.U. C 279 z 14.9.2012, s. 23); decyzja Komisji z dnia 4 kwietnia 2012 r., Francja, port lotniczy Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (Dz.U. C 254 z 23.8.2012, s. 11).

⁽¹⁵⁶⁾ Badanie z 31 maja 2013 r. przeprowadzone przez przedsiębiorstwo Oxera, „Economic MEIP assessment:profitability analysis – La Rochelle”, załączone do uwag przedsiębiorstwa Ryanair z 31 maja 2013 r., sekcja 2.5, s. 10 i 12.

- odliczenie kosztów operacyjnych związanych z zakresem kompetencji władz publicznych i objętych finansowaniem przez państwo,
- odliczenie kosztów objętych dotacjami związanymi z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej lub usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym,
- odliczenie kosztów odpowiadających płatnościom za usługi marketingowe określone w umowach o świadczenie usług marketingowych zawartych z liniami lotniczymi (z uwagi na fakt, że wydatki te uwzględniono już oddzielnie w ramach odtworzenia rentowności kwestionowanych środków). Wykazano je więc w pozycji kosztów (p) w tabeli 15,
- odliczenie kosztów operacyjnych związanych z przychodami z działalności pozalotniczej. Wobec braku danych ze strony CCI, Komisja oszacowała koszty operacyjne związane z przychodami z działalności pozalotniczej. Oszacowano je poprzez zastosowanie procentowego udziału przychodów z działalności pozalotniczej w całkowitych przychodach portu lotniczego do rocznych kosztów operacyjnych ⁽¹⁵⁷⁾. Odsetek ten wahał się od 19 do 41 % w latach 2001–2010, a średnia wyniosła 26 %. Metoda ta może na pierwszy rzut oka prowadzić do zawyżania kosztów operacyjnych związanych z przychodami z działalności pozalotniczej, ponieważ usługi pozalotnicze są proporcjonalnie bardziej kapitałochłonne i mniej kosztowne operacyjnie niż usługi lotnicze ⁽¹⁵⁸⁾. W każdym razie są to najlepsze możliwe do uzyskania dane szacunkowe w sytuacji niedostarczenia innych danych przez Francję,
- analiza zmiany kosztów działalności lotniczej obliczonych na podstawie zmian liczby pasażerów. Poniższy wykres przedstawia zależność między kosztami działalności lotniczej a liczbą pasażerów oraz porównawczą zmianę kosztów działalności lotniczej i liczby pasażerów. Na wykresie tym wyraźnie widać, że koszty działalności lotniczej rosną wraz z ruchem pasażerskim, co nie miałyby miejsca, gdyby koszty przyrostowe ograniczały się do 55 000 EUR na 200 000 pasażerów.

Wykres 1

Koszty operacyjne działalności lotniczej według liczby pasażerów



Źródło: Dane portu lotniczego w La Rochelle Analiza Komisji.

⁽¹⁵⁷⁾ Uzyskane po odjęciu kosztów związanych z zakresem kompetencji organów publicznych, kosztów objętych rekompensatą z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej lub usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, kosztów marketingowych i amortyzacji.

⁽¹⁵⁸⁾ Na przykład budowa sklepów lub parkingów wiąże się ze znacznymi kosztami budowy, ale stosunkowo niskimi kosztami operacyjnymi po przyznaniu koncesji.

(573) W tej analizie wykazano, że zmiana liczby pasażerów i ewolucja kosztów operacyjnych są ze sobą ściśle skorelowane. Analiza ta pozostaje rozstrzygająca, pomimo bardziej nieregularnych rocznych zmian kosztów (w odniesieniu do których Francja nie przedstawiła żadnego uzasadnienia). Przyrostowy koszt działalności lotniczej odtworzony na podstawie danych rocznych, skorygowany o roczną inflację odnotowaną przez Francję, wynosi 3,83 EUR/pasażera za 2006 r. (w połowie okresu między 2001 a 2011 r.). Komisja zastosuje do tego kosztu zmianę odpowiadającą stopniu inflacji wynoszącej 2 % dla pozostałych lat (ujemna przed 2006 r., zerowa w 2006 r. i dodatnia po 2006 r.) ⁽¹⁵⁹⁾.

1) Analiza wrażliwości

(574) Odtwarzając biznesplany dla poszczególnych grup umów, Komisja w sposób systematyczny przeprowadziła analizę wrażliwości w celu sprawdzenia rzetelności przedmiotowego odtworzenia. W tym celu zmieniła następujące cztery parametry tak, aby (w sposób nieuzasadniony i nieostrożny) zwiększyć rentowność przedmiotowej grupy umów (co skutkowało zbyt optymistycznym scenariuszem dla operatora portu lotniczego i linii lotniczych, które zawarły odpowiednie umowy): liczbę rotacji rocznie, współczynnik obciążenia samolotu, kwotę przychodów z działalności pozalotniczej i przyrostowe koszty działalności lotniczej.

(575) W odniesieniu do liczby rocznych rotacji, która zostanie określona dla poszczególnych grup umów wymienionych w tabeli 14, Komisja wyznaczyła bardziej ambitny cel rotacji niż to wynikało z warunków analizowanych umów. Cel ten ustalono arbitralnie i nie oparto na żadnych okolicznościach faktycznych lub prawnych, ani na żadnych prognozach. Ostrożny operator portu lotniczego nie zwiększyłby celu w taki sposób w scenariuszu podstawowym swojego biznesplanu.

(576) W scenariuszu alternatywnym Komisja zastosowała współczynnik obciążenia samolotów na poziomie 85 %, który w żadnym momencie nie został odnotowany w rozpatrywanym okresie, ale który Komisja przyjęła w przygotowanych przez nią odtworzeniach w ramach innych niedawnych decyzji dotyczących francuskich portów lotniczych. Ostrożny operator portu lotniczego nie zwiększyłby współczynnika obciążenia w taki sposób w scenariuszu podstawowym swojego biznesplanu, ponieważ nie odzwierciedla on specyfiki danych połączeń.

(577) W scenariuszu alternatywnym Komisja zwiększyła marżę jednostkową z działalności pozalotniczej o 20 % w porównaniu ze scenariuszem podstawowym w odniesieniu do przychodów z działalności pozalotniczej, co do których metoda obliczania została określona w motywach 557–561 i już opiera się na bardziej korzystnych założeniach niż założenia przedstawione przez Francję. Ostrożny operator portu lotniczego nie przyjąłby takiego wzrostu w podstawowym scenariuszu biznesplanu, ponieważ wzrost ten nie opiera się na żadnych realistycznych perspektywach.

(578) W odniesieniu do przyrostowych kosztów operacyjnych w scenariuszu alternatywnym Komisja zastosowała redukcję o 50 % w porównaniu ze scenariuszem podstawowym, dla którego metoda obliczania została określona w motywach 533 i 534.

(579) Wartość bieżąca netto obliczona w wyniku zmiany tych czterech parametrów stanowi zatem scenariusz alternatywny, który Komisja uważa za „scenariusz nieostrożny”.

a) Indywidualna analiza grup umów zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair/AMS

(580) Francja przedstawiła indywidualną analizę każdej umowy o świadczenie usług marketingowych (biorąc pod uwagę obowiązujące umowy o świadczenie usług portu lotniczego). Chociaż Komisja jest zdania, że niektóre umowy są ze sobą powiązane i w związku z tym powinny być traktowane jako jedna transakcja, przeprowadzona zostanie analiza rentowności dla każdej umowy o świadczenie usług marketingowych, jako potwierdzenie analizy według grupy umów.

⁽¹⁵⁹⁾ Komisja opowiedziała się raczej za odtworzeniem przyrostowych kosztów operacyjnych dotyczącym okresów wieloletnich niż za odtworzeniem dotyczącym poszczególnych lat. Teoretycznie odtworzenie dotyczące poszczególnych lat oparte na danych finansowych za rok poprzedzający stanowiłoby również symulację wiedzy na temat przyrostowych kosztów operacyjnych, którą CCI miałyby przy zawieraniu nowej umowy. Dane przedstawione przez Francję nie pozwoliły jednak na przeprowadzenie tego typu analizy, ponieważ dane finansowe obejmowały duże niewyjaśnione wzrosty lub spadki pomiędzy poszczególnymi latami. Z analiza dotyczącej poszczególnych lat wynikałoby zatem, że koszty przyrostowe w niektórych latach były ujemne, co oznaczałoby, że w interesie CCI było inwestowanie zbyt wysokich kwot w nowe umowy z liniami lotniczymi, podczas gdy w innych latach koszty przyrostowe byłyby tak wysokie, że korzystne byłoby zamknięcie portu lotniczego przez CCI. Wobec braku jakichkolwiek elementów umożliwiających odtworzenie rocznych przepływów finansowych, Komisja oparła się zatem na podejściu wieloletnim.

(581) Wyniki odtworzenia rentowności w odniesieniu do grup umów (wymienionych w tabeli 14) przeprowadzonego przez Francję i Komisję w scenariuszach podstawowym i „nieostrożnym” (oraz w odniesieniu do poszczególnych umów lub zestawów umów wymienionych w kolejnych sekcjach) przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 18

Wartość bieżąca netto umów i grup umów zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair/AMS

(w tys. EUR)

Grupa umów	Wartość bieżąca netto		
	Scenariusz przedstawiony Francję	Scenariusz podstawowy przedstawiony przez Komisję	Scenariusz „nieostrożny”
1-A	[...]	[- 350; - 250]	[- 200; - 100]
B	[...]	[- 900; - 800]	[- 450; - 350]
2-C	[...]	[- 1 150; - 1 050]	[- 400; - 300]
3-D	[...]	[- 650; - 550]	[- 300; - 200]
2-3-C-D	nie odtworzono	[- 1 750; - 1 650]	[- 650; - 550]
E	[...]	[- 150; - 50]	[0; 100]
F	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
G	[...]	[- 700; - 600]	[- 150; - 50]
H	[...]	[- 200; - 100]	[- 100; 0]
I	[...]	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
J	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
HJ	nie odtworzono	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	nie odtworzono	[- 1 200; - 1 100]	[- 200; - 100]
6-K	[...]	[- 2 150; - 2 050]	[- 1 150; - 1 050]
L	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
7-M;	[...]	[- 300; - 200]	[- 150; - 50]
N	[...]	[- 150; - 50]	[- 100; 0]
7-M-N	nie odtworzono	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) Cechy charakterystyczne każdej grupy umów i istotne dla niniejszej analizy zostaną przedstawione w kolejnych sekcjach. Po pierwsze, Komisja zbada, czy odtworzenie biznesplanów dla danej umowy lub grupy umów jest metodycznie uzasadnione. Komisja wspomniała już w tym kontekście, że Francja popełniła błędy, które były wspólne dla wszystkich umów (lub przynajmniej często występowały w większości z nich), w szczególności dotyczące:

— przeszacowania oczekiwanego ruchu ⁽¹⁶⁰⁾,

— przeprowadzenia niewłaściwej oceny przychodów z działalności pozalotniczej ⁽¹⁶¹⁾,

⁽¹⁶⁰⁾ Zob. motywy 543–546.

⁽¹⁶¹⁾ Zob. motywy 557–561.

- wyłączenia wkładów samorządów terytorialnych w ogólne wydatki marketingowe z przychodów przyrostowych ⁽¹⁶²⁾ przy obliczaniu kosztów umów o świadczenie usług marketingowych,
- niedoszacowania przyrostowych kosztów działalności lotniczej ⁽¹⁶³⁾,
- częstego stosowania nieuzasadnionego współczynnika obciążenia samolotu ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Jak już wskazano w motywach 535 i 536, oprócz powszechnych błędów metodologicznych, o których mowa powyżej, odtworzenie każdego biznesplanu jest jednak obarczone innymi szczególnymi problemami metodycznymi, które zostaną przedstawione w poniższych motywach w odniesieniu do poszczególnych grup umów. Komisja przedstawi własną analizę, odtwarzając „scenariusz podstawowy” i scenariusz „nieostrożny”, jak wyjaśniono w motywie 574.

1) Grupa umów 1-A

- *Odtworzenie przez Francję biznesplanu dotyczącego umowy A*

(584) Francja zaproponowała odtworzenie umowy A w oparciu o parametry umowy nr 1 o świadczenie usług portu lotniczego.

(585) Oprócz błędów metodologicznych przedstawionych w sekcji 7.2.1.5 lit. b), które są wspólne dla wszystkich odtworzeń przedstawionych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu dla umowy A wykazano inne konkretne problemy metodyczne.

(586) W odtworzonym biznesplanie dotyczącego umowy A Francja ustaliła liczbę rotacji przyrostowych wynikających z umowy o świadczenie usług marketingowych na poziomie 350. W ten sposób zawyżono liczbę połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair, którego jedynym wiążącym zobowiązaniem było obsługiwanie 340 połączeń w ciągu roku.

(587) Francja również błędnie założyła, że ostrożny inwestor zgodziłby się zapłacić za usługi marketingowe przed datą zawarcia umowy (umowa A została zawarta 1 grudnia 2003 r. na okres od 1 maja 2003 r. do 31 grudnia 2003 r.).

(588) W związku z tym Komisja uznaje, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową A.

- *Odtworzenie przez Komisję biznesplanów dotyczącego grupy umów 1-A.*

(589) Komisja odtworzyła biznesplan dotyczący grupy umów 1-A. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów ⁽¹⁶⁵⁾, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

- pojemność wynosząca 110 miejsc na samolot w przypadku umowy A (w 2013 r. przedsiębiorstwo Ryanair wykorzystywało samoloty o pojemności wynoszącej 110 miejsc, a w momencie zawierania umowy w grudniu 2013 r. dział ds. portu lotniczego CCI nie mógł nie wiedzieć o tym czynniku),
- liczba rotacji przyrostowych: 40 w ramach umowy A (szacunkowa liczba rotacji przyrostowych oczekiwanych w okresie między zawarciem umowy A 1 grudnia 2003 r. a jej wygaśnięciem 31 grudnia 2003 r. ⁽¹⁶⁶⁾),

⁽¹⁶²⁾ Zob. motywy 563–568.

⁽¹⁶³⁾ Zob. motywy 570–573.

⁽¹⁶⁴⁾ Zob. motywy 542–547.

⁽¹⁶⁵⁾ Szczegółowe informacje na temat tych parametrów – zob. motywy 539–579.

⁽¹⁶⁶⁾ Oszacowania dokonano w następujący sposób: Francja stwierdziła, że w 2003 r. przedsiębiorstwo Ryanair obsługiło połączenie portu lotniczego w La Rochelle z Londyn Stansted realizując 288 lotów w obie strony. Liczba ta była mniej więcej ostateczna na 1 stycznia 2003 r., kiedy to dział ds. portu lotniczego CCI zawarł umowę A z przedsiębiorstwem Ryanair. Inwestor wykorzystałby te dane dotyczące ruchu lotniczego w przeszłości do oszacowania liczby lotów rocznie, której można by oczekiwać w pozostałym miesiącu, w którym umowa miała jeszcze obowiązywać (grudzień 2003 r.). Jeśli liczba ta zostanie rozłożona na okres obowiązywania umowy (8 miesięcy), liczbę lotów na ostatni miesiąc obowiązywania umowy (grudzień 2003 r.) można oszacować *pro rata temporis* na 288*1/8, czyli 36. Na wszelki wypadek Komisja zaakceptowała tę liczbę w górę do 40 rotacji.

- współczynnik obciążenia samolotu oszacowany jako średnia współczynników obciążenia z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych (80 %, zgodnie ze współczynnikiem oszacowanym przez Francję),
 - 100 % zapłaty za usługi marketingowe określone w umowach.
- (590) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z grupą umów 1-A, przedstawionego w tabeli 18, wartość bieżąca netto dla tej grupy umów jest ujemna.
- (591) Jak określono w motywach 574–579, Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia rzetelności scenariusza podstawowego w ramach odtworzenia. W tym celu, jak wyjaśniono, zmieniła cztery parametry w sposób bardzo korzystny, aby zwiększyć rentowność przedmiotowych umów: współczynnik obciążenia ustalono na poziomie 85 %, marżę z działalności pozalotniczej zwiększono o 20 %, przyrostowe koszty operacyjne zmniejszono o 50 %, a także zwiększono liczbę rotacji rocznie. W odniesieniu do ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja przyjęła w odniesieniu do umowy B hipotetyczny scenariusz (nieprzedstawiony przez Francję), w którym umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta 1 grudnia 2003 r. została przyjęta w celu odzwierciedlenia pozycji negocjacyjnych działu ds. portu lotniczego CCI i przedsiębiorstwa Ryanair na dzień 1 kwietnia 2003 r. oraz znajomości ruchu na dzień 1 grudnia 2003 r. W tej hipotetycznej sytuacji liczbę rotacji rocznie szacuje się na 288, co odpowiada rzeczywistej liczbie wykonanych rotacji, która była mniej więcej znana na dzień 1 grudnia 2003 r. W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto grupy umów 1-A jest nadal ujemna.
- 2) Umowa B
- *Odtworzenie przez Francję biznesplanu dotyczącego umowy B*
- (592) Francja zaproponowała odtworzenie dotyczące umowy B w oparciu o parametry umowy nr 1 o świadczenie usług portu lotniczego.
- (593) Oprócz błędów metodologicznych przedstawionych w motywach 539–579, które są wspólne dla wszystkich odtworzeń przedstawionych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu dotyczącego umowy B wykazano inne szczególne problemy metodyczne.
- (594) Po pierwsze, wątpliwe jest, aby ostrożny inwestor podpisał umowę, w której zobowiązania przedsiębiorstwa Ryanair do świadczenia usług marketingowych byłyby jeszcze mniej szczegółowe niż w przypadku umowy A ⁽¹⁶⁷⁾. Jedynym celem ostrożnego inwestora jest prowadzenie portu lotniczego z zyskiem. Wzrost ruchu nie jest jednak gwarancją rentowności usług marketingowych, a ostrożny inwestor dba o uzyskanie maksymalnej efektywności finansowej swoich wydatków. Ostrożny inwestor dążyłby zatem do uzyskania maksymalnej efektywności jakichkolwiek zamówionych usług marketingowych. W związku z tym wątpliwe jest, aby inwestor, któremu zależy na rentowności, podpisał umowę, której warunki nie zostały precyzyjnie określone ani oszacowane (nie określono liczby wyświetlanych linków, czasu wyświetlania na stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair i częstotliwości wyświetlania) i której skuteczność lub efektywność nie może zostać oceniona przez operatora portu lotniczego. Żaden ostrożny inwestor nie byłby przygotowany do zawarcia umowy bez możliwości dokonania choćby pobieżnej oceny jej wpływu na wykorzystanie danych połączeń i rentowność transakcji.
- (595) Komisja zauważa ponadto, że odtworzenie przeprowadzone przez Francję jest obciążone innym szczególnym błędem metodologicznym. Francja uwzględniła okres trzech pełnych lat z 340 rotacjami rocznie, chociaż umowa obejmuje tylko 2 lata i 4 miesiące, co wpływa na liczbę rotacji i opłatę za usługi marketingowe wykorzystaną do odtworzenia.
- (596) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu dotyczącego umowy B.

⁽¹⁶⁷⁾ Jedynym zobowiązaniem przedsiębiorstwa Ryanair do promowania La Rochelle zostało określone w następujący sposób w umowie A: „Przedsiębiorstwo Ryanair udostępnia linki do stron internetowych poświęconych turystyce zgodnych z celem podróży (innych niż strony zawierające funkcję bezpośredniej rezerwacji online zakwaterowania, wynajmu samochodów lub jakichkolwiek innych usług świadczonych online bezpośrednio przez przedsiębiorstwo Ryanair) w celu umożliwienia promocji Usług w internecie wśród użytkowników strony internetowej Ryanair www.ryanair.com”.

– Odtworzenie przez Komisję biznesplanu dotyczącego umowy B

(597) Komisja odtworzyła biznesplan dotyczący umowy B. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów ⁽¹⁶⁸⁾, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

- jednostkowa pojemność samolotów wynosząca 148 pasażerów (zgodnie z propozycją Francji),
- liczba rotacji przyrostowych: 199 rotacji rocznie w pierwszym roku obowiązywania umowy (zawartej 3 czerwca 2004 r.), 340 rotacji rocznie w drugim roku obowiązywania umowy B, 123 rotacje rocznie w ostatnim roku obowiązywania umowy B (wygasającej 30 kwietnia 2006 r.),
- szacowany współczynnik obciążenia samolotu rozumiany jako średnia współczynników obciążenia z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych (80 %, zgodnie ze współczynnikiem oszacowanym przez Francję bez podania żadnego uzasadnienia),
- 100 % zapłaty za usługi marketingowe, o których mowa w umowach.

(598) Na podstawie wyniku odtworzenia biznesplanu dotyczącego grupy umów B, przedstawionego w tabeli 18, można wywnioskować, że wartość bieżąca netto dla tej grupy umów jest ujemna.

(599) Jak określono w sekcji 7.2.1.5 lit. b) pkt 5, Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia rzetelności scenariusza podstawowego w ramach odtworzenia. W tym celu, jak wyjaśniono, zmieniła ona cztery parametry w sposób nieuzasadniony i nieostrożny, aby zwiększyć rentowność przedmiotowych umów: współczynnik obciążenia ustalono na poziomie 85 %, marżę z działalności pozalotniczej zwiększono o 20 %, przyrostowe koszty operacyjne zmniejszono o 50 %, a także zwiększono liczbę rotacji rocznie. W odniesieniu do ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja przyjęła na potrzeby umowy B hipotetyczny scenariusz (nieprzedstawiony przez Francję), w którym umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta 3 czerwca 2004 r. została przyjęta w celu odzwierciedlenia pozycji negocjacyjnych działu ds. portu lotniczego CCI i przedsiębiorstwa Ryanair na dzień 1 stycznia 2004 r. oraz znajomości ruchu na dzień 3 czerwca 2004 r. W takim teoretycznym przypadku przyjmuje się, że liczba rotacji rocznie wyniesie 340. W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto dla umowy B jest nadal ujemna

1) Grupa umów 2-3-C-D

– Odtworzenie przez Francję biznesplanów powiązanych z umowami C i D

(600) Francja zaproponowała oddzielne odtworzenie umów C i D w oparciu o parametry ekonomiczne dotyczące, odpowiednio, umów nr 2 i 3 o świadczenie usług portu lotniczego. Jak jednak określono w motywach 468 i 469, grupa umów 2-3-C-D stanowi w rzeczywistości jeden środek. Ponadto oprócz błędów metodologicznych przedstawionych w sekcji 7.2.1.5 lit. b), które są wspólne dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanów powiązanych z umowami C i D wykazano jeszcze jeden konkretny problem metodyczny: Francja zastosowała współczynnik obciążenia samolotu wynoszący 80 % w odniesieniu do umów C i D, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości. Francja oszacowała, że liczba rotacji rocznie wyniesie 340 w przypadku umowy C i 156 w przypadku umowy D w latach 2007 i 2008 i chociaż skorygowała tę liczbę *pro rata temporis* do 104 w przypadku 2006 r., to nie przydzieliła żadnej rotacji na 2009 r., mimo że w umowie D przewidziano, że przedsiębiorstwo Ryanair będzie obsługiwało loty do jej wygaśnięcia 30 kwietnia 2009 r. (zob. motyw 92). W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanów powiązanych z umowami C i D.

– Odtworzenie przez Komisję biznesplanów powiązanych z grupami umów 2-3-C-D

(601) Komisja odtworzyła biznesplan dotyczący grupy umów 2-3-C-D. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

⁽¹⁶⁸⁾ Szczegółowe informacje na temat tych parametrów – zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b).

- 100 % zapłaty za usługi marketingowe określone w umowach,
 - współczynnik obciążenia samolotu oszacowany jako średnia współczynników obciążenia z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia grupy umów (78 %, natomiast Francja oszacowała go na poziomie 80 %),
 - 340 rotacji rocznie w przypadku umowy C i 160 rocznie w przypadku umowy D, jak określono w umowach (95 000 pasażerów w przypadku umowy C i 45 000 w przypadku umowy D).
- (602) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z grupą umów 2-3-C-D, przedstawionego w tabeli 18, wartość bieżąca netto dla tej umowy jest ujemna. Na wszelki wypadek Komisja obliczyła również wartość bieżącą netto oddzielnie dla umów 2-C i 3-D przy użyciu tych samych zmienionych parametrów oraz dla grupy umów 2-3-C-D w scenariuszu podstawowym, i również była ona ujemna.
- (603) Podobnie jak w przypadku grupy umów 1-A Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, specyficznego dla każdego odtworzenia biznesplanu, analiza wrażliwości przewiduje 340 rotacji rocznie w przypadku C i 160 rocznie w przypadku umowy D, tak jak w scenariuszu podstawowym. W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto grupy umów 2-3-C-D oraz umów 2-C i 3-D jest nadal ujemna.
- 1) Umowa E
- *Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową E*
- (604) Francja zaproponowała odtworzenie biznesplanu powiązanego z umową E w oparciu o umowę o świadczenie usług portu lotniczego nr 4 i stwierdziła, że umowa może spowodować wzrost dodatkowych rotacji rocznie (50). Francja nie potwierdziła jednak tych danych.
- (605) Umowę D zmieniono umową E poprzez skrócenie z 212 do 45 dni w 2007 r. okresu, w którym hiperłącze wskazane przez dział ds. portu lotniczego CCI będzie wyświetlane na irlandzkiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair, a cenę usługi marketingowej obniżono z [...] EUR do [...] EUR. Komisja zauważa, że w latach 2006 i 2007 średnia liczba pasażerów faktycznie przewiezionych na trasie do Dublina nie wyniosła 45 000, lecz około 20 000 rocznie (w momencie zawierania umowy E w czerwcu 2007 r. prognozy dotyczące ruchu na 2007 r. były łatwe do oszacowania, ponieważ linie lotnicze planują rozkłady lotów z wyprzedzeniem według sezonu rozkładowego IATA – od kwietnia do października i od listopada do marca). Wyraźnym zamiarem stron było obniżenie kosztów usług marketingowych, aby odzwierciedlić zaobserwowane natężenie ruchu, które było znacznie niższe niż to przewidziane w umowie D. W związku z tym ostrożny operator wziąłby pod uwagę przewidywane natężenie ruchu wynoszące około 20 000 pasażerów rocznie, jak zaobserwowano w okresie obowiązywania tej samej umowy, pomimo zobowiązania umownego przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi 45 000 pasażerów rocznie. W szczególności w umowie nie przewidziano nałożenia kar w przypadku nieosiągnięcia przez Ryanair docelowego poziomu ruchu. Jedyną konsekwencją nieosiągnięcia przez Ryanair docelowego poziomu ruchu była renegotjacja umowy D (wraz z obniżeniem kwoty za usługi marketingowe do [...] EUR za miesiące od czerwca do września, jak wskazano w motywie 94) oraz zawarcie umowy E w celu odzwierciedlenia natężenia ruchu wynoszącego około 20 000 pasażerów ⁽¹⁶⁹⁾.
- (606) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową E.
- *Odtworzenie przez Komisję biznesplanu powiązanego z umową E*
- (607) Komisja odtworzyła biznesplan powiązany z umową E. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła konkretny parametr, a mianowicie natężenie ruchu równe średniej natężeniu ruchu odnotowanego w 2006 r. oraz 2007 r., czyli około 20 000 pasażerów (lub 70 rotacji przy skorygowanym współczynniku obciążenia).

⁽¹⁶⁹⁾ Znamienne jest, iż w latach 2007–2011 ruch na połączeniu La Rochelle–Dublin utrzymał się na stałym poziomie od 14 000 do 20 000 pasażerów rocznie.

(608) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową E, przedstawionego w tabeli 18, wartość bieżąca netto dla tej umowy jest ujemna.

(609) Podobnie jak w przypadku pozostałych grup umów Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A (zmiany nieuzasadnione i nieroztropne), z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, dotyczącego umowy E Komisja uwzględniła:

— wielkość ruchu równą średniej odnotowanej w latach 2005 i 2006, czyli około 20 000 pasażerów (lub 70 rotacji przy skorygowanym współczynniku obciążenia).

(610) W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto odtworzonej umowy E jest nadal ujemna.

1) Umowa F

– Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową F

(611) Francja zaproponowała odtworzenie umowy F w oparciu o umowę o świadczenie usług portu lotniczego nr 4. Oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową F wykazano inne konkretne problemy metodyczne:

— Francja uwzględniła okres pełnych trzech lat, chociaż umowa obejmowała tylko trzy miesiące okresu zimowego 2007/2008.

— Francja oszacowała, że opłaty marketingowe za lata 2007, 2008 i 2009 wyniosły odpowiednio [...] EUR, [...] EUR i [...] EUR. Jednak zgodnie z umową opłata za usługę marketingową, polegającą na wysłaniu pięciu dodatkowych promocyjnych wiadomości e-mail w okresie zimowym 2007/2008 do 255 000 anglojęzycznych subskrybentów znajdujących się na liście dystrybucyjnej Ryanair, wyniosła jedynie [...] EUR.

— W latach 2007, 2008 i 2009 Francja stosowała współczynniki obciążenia wynoszące odpowiednio 75 %, 76 % i 80 %, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby jednak metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.

— Francja uznała, że dzięki umowie F można doprowadzić do znaczącego zwiększenia liczby dodatkowych rotacji rocznie (400). Umowa ograniczała się jednak do wysłania pięciu promocyjnych wiadomości e-mail, jak wyjaśniono powyżej. Uwzględniając bardzo ograniczony zakres umowy (pod względem czasu trwania, ilości i rodzaju przewidzianych usług oraz ogólnej nieefektywności takich usług, jak określono w motywie 524, a także niskiej kwoty opłat uiszczanych na rzecz Ryanair/AMS), zdaniem Komisji niemożliwe jest, aby umowa ta spowodowała wzrost popytu uzasadniający wzrost rotacji obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair o 400. Ponadto Francja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie tego założenia.

(612) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową F.

– Odtworzenie przez Komisję biznesplanu powiązanego z umową F

(613) Komisja odtworzyła biznesplan powiązanego z umową F. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła szczególny parametr dotyczący braku dodatkowych rotacji. Żaden ostrożny inwestor nie oczekiwałby zwiększenia ruchu lotniczego obsługiwanego przez Ryanair wyłącznie w oparciu o tę zmienioną umowę, której bardzo ograniczony charakter przedstawiono w motywie 611. Francja nie dostarczyła żadnego dowodu potwierdzającego odpowiednie formalne lub nieformalne zobowiązanie ze strony przedsiębiorstwa Ryanair do zwiększenia ruchu ani dowodu w postaci badania rynku wykazującego związek przyczynowy między rodzajem usług marketingowych objętych zmienioną umową a oczekiwanym wzrostem ruchu.

(614) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową F w tabeli 18, wartość bieżąca netto dla tej umowy jest ujemna.

(615) Podobnie jak w przypadku pozostałych grup umów Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja wzięła pod uwagę fakt, że:

— w scenariuszu alternatywnym operator mógłby hipotetycznie oczekiwać zmiany ruchu proporcjonalnie do kwoty wkładu marketingowego w oparciu o natężenie ruchu ujęte w pierwotnej umowie C. Innymi słowy, jeżeli w ramach umowy C opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR odpowiadała zobowiązaniu do przewozu 95 000 pasażerów, wówczas opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR (zgodnie z umową F) mogła spowodować, że operator spodziewałby się ruchu wynoszącego $95\,000 \cdot (50\,000 / 578\,000) = 8\,213$ pasażerów, czyli około 30 rotacji ⁽¹⁷⁰⁾.

(616) W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto odtworzonej umowy F jest nadal ujemna.

1) Grupa umów G-H-I-J

– Odtworzenie przez Francję biznesplanu dotyczącego grupy umów G-H-I-J

(617) Francja zaproponowała oddzielne odtworzenie umów G, H, I i J w oparciu o umowy o świadczenie usług portu lotniczego nr 4 i 5. Francja oszacowała liczbę rotacji na poziomie 200 rocznie w przypadku umowy G, 35 rocznie w pierwszym roku, a następnie 60 rocznie w przypadku umowy H, 70 rocznie w przypadku umowy I i 35 rocznie w pierwszym roku, a następnie 60 rocznie w przypadku umowy J. Jak jednak wskazano w motywach 472 i 473, grupa umów G, H, I i J stanowi w rzeczywistości jeden środek. Ponadto oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanów powiązanych z każdą z umów G, H, I i J wykazano inne konkretne problemy metodyczne:

— Francja zastosowała współczynnik obciążenia samolotu wynoszący 75–80 % w odniesieniu do umowy G i 85 % w odniesieniu do umów H, I i J, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby jednak metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.

— W przypadku umowy J Francja uznała, że może ona spowodować wzrost liczby dodatkowych rotacji rocznie (35 w 2009 r., 60 w 2010 r. i 60 w 2011 r.). Jak jednak określono w motywach 472 i 473, umowę J należy poddać ocenie łącznie z umowami G, H i I.

— Zakładając nawet, że umowę J można odtworzyć oddzielnie od umów G, H i I, co nie ma miejsca w przedmiotowej sprawie, Komisja podkreśla, że nie można jej odtworzyć w sposób zaproponowany przez Francję. Jako aneks do umowy H podpisany tego samego dnia, jego zakres ogranicza się do opublikowania na belgijskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair hiperłącza komercyjnego wskazanego przez dział ds. portu lotniczego CCI na dodatkowy okres 10 dni za kwotę [...] EUR. Dla porównania umowa H zawarta tego samego dnia, którą uzupełnia umowa J, obejmuje tę samą usługę na niderlandzkiej/belgijskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez okres 95 dni za kwotę [...] EUR w pierwszym roku i przez okres 160 dni za kwotę [...] EUR w każdym z dwóch kolejnych lat. W przypadku umowy J Francja założyła, że może ona spowodować wzrost dodatkowych rotacji: 35 w 2009 r., 60 w 2010 r. i 60 w 2011 r. W przypadku równoważnej usługi świadczonej przez okres 10–16 razy krótszy Francja przyjęła, że dzięki umowie J wygenerowano wiele dodatkowych rotacji odpowiadających liczbie wynikającej z umowy H.

W związku z tym Komisja stwierdza, że szacunkowe dane dotyczące ruchu w ramach umowy J odtworzonej przez Francję są ewidentnie nierealistyczne i że niemożliwe jest, aby umowa ta spowodowała wzrost popytu uzasadniający proponowane przez Francję zwiększenie. Ponadto Francja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie tego założenia.

⁽¹⁷⁰⁾ Zakładając, że współczynnik obciążenia wynosi 85 %, co zostało już uzasadnione w motywie 576. Liczba rotacji zaokrąglona w górę do najbliższej dziesiątki.

(618) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanów powiązanych z umowami G, H, I i J.

– *Odtworzenie przez Komisję biznesplanów powiązanych z grupami umów G-H-I-J*

(619) Komisja odtworzyła biznesplan dotyczący grupy umów G-H-I-J. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

— 100 % zapłaty za usługi marketingowe określone w umowach;

— współczynnik obciążenia samolotu oszacowany jako średnia współczynników obciążenia z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych (72 %),

— liczba rotacji: 200 rocznie w przypadku umowy G, 40 rocznie w pierwszym roku, tj. w 2009 r., a następnie 60 rocznie w przypadku umów H i J ⁽¹⁷¹⁾, 70 rocznie w przypadku umowy I,

— ponieważ umowy zawarto w dniu 17 września 2009 r., rotacje, o których mowa powyżej, zostały dostosowane *pro rata temporis* do 2009 r.

(620) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z grupą umów G-H-I-J, przedstawionego w tabeli 18, wartość bieżąca netto dla tej grupy umów jest ujemna. Na wszelki wypadek Komisja obliczyła również wartość bieżącą netto oddzielnie dla umów G, H, J i I przy użyciu tych samych zmienionych parametrów oraz dla grupy umów G-H-I-J w scenariuszu podstawowym, i również była ona ujemna.

(621) Podobnie jak w przypadku grupy umów 1-A Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja założyła, że w przypadku każdej z umów G, H i I liczba rotacji będzie podobna do liczby rotacji oszacowanej w motywie 619 tiret trzecie, bez żadnej korekty *pro rata temporis* z tytułu późnego zawarcia umowy, tak jak w scenariuszu podstawowym (innymi słowy, nawet jeśli umowa zostanie zawarta z mocą wsteczną, liczba rotacji jest taka sama jak dla całego roku), czyli 200 rocznie w przypadku umowy G, 40 rocznie w pierwszym roku, tj. w 2009 r., a następnie 60 rocznie w przypadku umowy H i 70 rocznie w przypadku umowy I.

(622) W odniesieniu do umowy J w scenariuszu alternatywnym operator mógłby hipotetycznie oczekiwać zmiany ruchu proporcjonalnie do kwoty wkładów marketingowych w oparciu o natężenie ruchu ujęte w umowach G, H i I. Innymi słowy, jeżeli w ramach umów G, H i I opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR odpowiadała zobowiązaniu do przewozu 79 000 pasażerów, wówczas opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR (zgodnie z umową J) mogła spowodować, że operator spodziewałby się liczby rotacji odpowiadającej ruchowi wynoszącemu $79\,000 \cdot ([...] / [...]) = 2\,983$ pasażerów, czyli około 10 rotacji rocznie ⁽¹⁷²⁾. W tym scenariuszu alternatywnym operator mógłby oczekiwać 320 rotacji rocznie w 2009 r., 340 w 2010 r. i 340 w 2011 r. w odniesieniu do grupy umów G-H-I-J.

(623) W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto grupy umów G-H-I-J oraz umów G, H, I i J jest nadal ujemna.

1) Grupa umów 6-K

– *Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową K*

⁽¹⁷¹⁾ Zob. motywy 99–101, aby zapoznać się z cechami charakterystycznymi tych dwóch umów, które czynią je nierozzerwalnie związanymi.

⁽¹⁷²⁾ Zakładając, że współczynnik obciążenia wynosi 85 %, co zostało już uzasadnione w motywie 576. Liczba rotacji zaokrąglona w górę do najbliższej dziesiątki.

(624) Francja zaproponowała odtworzenie grupy umów 6-K. Francja oszacowała, że liczba rotacji wyniesie 370 w 2010 r., a później 400 rocznie w 2011 r. i 2012 r. Oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu powiązanego z grupą umów 6-K wykazano inne konkretne problemy metodyczne:

- Roczna opłata za usługi marketingowe wykorzystane na potrzeby odtworzenia w latach 2010, 2011 i 2012 wynosi [...] EUR. Natomiast w ramach umowy K opłata za usługi marketingowe wynosi [...] EUR.
- Francja przyjęła współczynniki obciążenia wynoszące 80 % w 2010 r., 80 % w 2011 r. i 85 % w 2012 r., co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.

(625) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu dotyczącego grupy umów 6-K.

- *Odtworzenie przez Komisję biznesplanu dotyczącego grupy umów 6-K.*

(626) Komisja odtworzyła biznesplan dotyczący grupy umów 6-K. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

- 100 % zapłaty za usługi marketingowe określone w umowach,
- współczynnik obciążenia samolotu oszacowany jako średnia współczynników obciążenia z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia grupy umów 6-K (75 %),
- liczba rotacji rocznie: 370. Umowa o świadczenie usług portu lotniczego nr 6 obejmuje zobowiązanie Ryanair do obsługi połączeń do Londynu-Stansted (53 000 pasażerów rocznie), Dublinu (17 000 pasażerów rocznie), Charleroi (17 000 pasażerów rocznie) i Oslo Rygge (17 000 pasażerów rocznie). Odpowiada to około 370 rotacjom przy współczynniku obciążenia wynoszącym 75 %.

(627) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z grupą umów 6-K, przedstawionego w tabeli 18, wartość bieżąca netto jest ujemna.

(628) Podobnie jak w przypadku pozostałych grup umów Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A-B, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja wzięła pod uwagę założenia przedstawione przez Francję, a mianowicie 370 rotacji w 2010 r., a następnie 400 rocznie w 2011 r. i 2012 r. W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto odtworzonych grup umów 6-K jest nadal ujemna.

1) Umowa L

- *Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową L*

(629) Francja zaproponowała odtworzenie umowy L w oparciu o umowę o świadczenie usług portu lotniczego nr 6. Francja oszacowała, że liczba rotacji wyniesie 40 rocznie. Oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową L wykazano inne konkretne problemy metodyczne:

- Francja uwzględniła okres trzech pełnych lat, chociaż usługa marketingowa miała być świadczona tylko przez 70 dni, czyli krócej niż trzy miesiące.

- Francja oszacowała, że opłata marketingowa za lata 2010, 2011 i 2012 wyniosła [...] EUR rocznie. W ramach umowy przewidziano jednak pojedynczą usługę marketingową bez zamieszczenia wzmianki dotyczącej tego, że usługa ta będzie powtarzana co roku.
 - W latach 2010, 2011 i 2012 Francja przyjęła współczynniki obciążenia wynoszące odpowiednio 75 %, 77 % i 80 %, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby jednak metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.
 - Francja uznała, że dzięki umowie F można doprowadzić do znacznego wzrostu liczby dodatkowych rotacji rocznie (40 rocznie, czyli 120 w latach 2010–2012). Umowa ogranicza się jednak do umieszczenia na krótki okres (70 dni) hiperłącza do strony internetowej wskazanej przez dział ds. portu lotniczego CCI. Uwzględniając bardzo ograniczony zakres umowy (pod względem czasu trwania, ilości i rodzaju przewidzianych usług oraz ogólnej nieefektywności takich usług, jak określono w motywie 524, a także niskiej kwoty opłat uiszczanych na rzecz Ryanair/AMS), zdaniem Komisji niemożliwe jest, aby umowa ta spowodowała wzrost popytu uzasadniający wzrost rotacji obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair o 120. Ponadto Francja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie tego założenia.
- (630) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową L.
- *Odtworzenie przez Komisję biznesplanu powiązanego z umową L*
- (631) Komisja odtworzyła biznesplan powiązany z umową L. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczególne: brak dodatkowych rotacji i brak poprawy współczynnika obciążenia samolotu. Żaden ostrożny inwestor nie oczekiwałby zwiększenia ruchu lotniczego obsługiwanego przez przedsiębiorstwo Ryanair wyłącznie w oparciu o tę zmienioną umowę, której bardzo ograniczony charakter przedstawiono w motywie 110. Francja nie dostarczyła żadnego dowodu potwierdzającego odpowiednie formalne lub nieformalne zobowiązanie ze strony przedsiębiorstwa Ryanair do zwiększenia ruchu ani dowodu w postaci badania rynku wykazującego związek przyczynowy między rodzajem usług marketingowych objętych zmienioną umową a oczekiwanym wzrostem ruchu. Umowa o świadczenie usług marketingowych L nie przewiduje żadnych zobowiązań dotyczących ruchu ze strony Ryanair.
- (632) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową L, przedstawionego w tabeli 18, że wartość bieżąca netto dla tej umowy jest ujemna.
- (633) Podobnie jak w przypadku pozostałych grup umów Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, dotyczącego umowy L Komisja wzięła pod uwagę fakt, że:
- w scenariuszu alternatywnym operator mógłby hipotetycznie oczekiwać zmiany ruchu proporcjonalnie do kwoty wkładu marketingowego uiszczanej na rzecz Ryanair/AMS z tytułu świadczenia usług marketingowych w oparciu o natężenie ruchu ujęte w pierwotnej umowie 6-K. Innymi słowy, jeżeli w ramach umowy 6-K opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR odpowiadała zobowiązaniu do przewozu 104 000 pasażerów, wówczas opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR (zgodnie z umową L) mogła spowodować, że operator spodziewałby się liczby rotacji odpowiadającej ruchowi wynoszącemu $104\,000 \cdot ([...] / [...])$, czyli około 20 rotacji ⁽¹⁷³⁾,
 - w tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto dla odtworzonej umowy F jest nadal ujemna.

⁽¹⁷³⁾ Zakładając, że współczynnik obciążenia wynosi 85 %, co zostało już uzasadnione w motywie 576. Liczba rotacji zaokrąglona w górę do najbliższej dziesiątki.

1) Grupa umów 7-M

– Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową M

(634) Francja zaproponowała odtworzenie biznesplanu powiązanego z umową F w oparciu o umowę o świadczenie usług portu lotniczego nr 7. Francja oszacowała, że liczba rotacji wyniesie 70 w 2011 r., 80 w 2012 r. i 85 w 2013 r. Oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową M wykazano inne konkretne problemy metodyczne:

— Francja zastosowała współczynnik obciążenia samolotu wynoszący 85 % w odniesieniu do trzech lat objętych odtworzeniem umowy M, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby jednak metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.

— Francja oszacowała, że liczba dodatkowych rotacji wyniesie odpowiednio 70, 80 i 85 w okresie trzech lat kalendarzowych objętych umową (2011, 2012 i 2013), co daje łącznie 235 rotacji. Umowa ogranicza się jednak do umieszczenia na portugalskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair hiperłącza do strony internetowej wyznaczonej przez dział ds. portu lotniczego CCI przez 365 dni w roku oraz promowania La Rochelle jako flagowego portu lotniczego przeznaczenia na portugalskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair przez cztery tygodnie w roku (za kwotę [...] EUR rocznie). Usługi przewidziane w tej umowie mają ponadto być świadczone tylko przez dwa lata, a zatem ostrożny inwestor nie opracowałby biznesplanu obejmującego trzeci rok. Uwzględniając bardzo ograniczony zakres umowy (pod względem czasu trwania, ilości i rodzaju przewidzianych usług oraz ogólnej nieefektywności takich usług, jak określono w motywie 524, a także niskiej kwoty opłat uiszczanych na rzecz Ryanair/AMS), zdaniem Komisji niemożliwe jest, aby umowa ta spowodowała wzrost popytu uzasadniający zwiększenie rotacji obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair. Ponadto Francja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie tego założenia.

(635) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową M.

– Odtworzenie przez Komisję biznesplanu powiązanego z grupą umów 7-K.

(636) Komisja odtworzyła biznesplan dotyczący grupy umów 7-M. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

— współczynnik obciążenia samolotu oszacowany jako średnia współczynników obciążenia z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia grupy umów (76 %);

— szacowana liczba dodatkowych rotacji: 60. Na podstawie powyższego współczynnika obciążenia i pojemności znamionowej samolotu użytkowanego przez przedsiębiorstwo Ryanair (189 miejsc na pokładzie Boeinga 737-800) Komisja obliczyła, że liczba rotacji odpowiadająca zobowiązaniu przedsiębiorstwa Ryanair do przewozu 17 000 pasażerów w ramach umowy nr 7 wynosi 60.

(637) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z grupą umów 7-M, przedstawionego w tabeli 18, że wartość bieżąca netto dla tej grupy umów jest ujemna. Na wszelki wypadek Komisja obliczyła również wartość bieżącą netto oddzielnie dla grupy umów 7-M-N (zawartych równocześnie) przy użyciu tych samych zmienionych parametrów oraz dla grupy umów 7-M w scenariuszu podstawowym, i również była ona ujemna.

(638) Podobnie jak w przypadku grupy umów 1-A Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie do każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja uznała w ramach swojej analizy wrażliwości, że operator nie mógł oczekiwać, jak proponuje Francja, 70 i 80 rotacji rocznie przez dwa lata obowiązywania umowy M (w porównaniu z 60 i 60 w scenariuszu odniesienia). W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto grup umów 7-M jest nadal ujemna ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Na wszelki wypadek Komisja oceniła również wartość bieżącą netto hipotetycznej grupy umów 7-M-N, aby uniknąć stawiania wszelkich wysoce hipotetycznych pytań dotyczących tego, czy umowa N powinna zostać włączona do grupy umów 7-M (postawienie takiego pytania jest wysoce nieprawdopodobne, biorąc pod uwagę powody, które Komisja szczegółowo przedstawiła w motywach 477–480 w celu rozróżnienia umów 7-M i N). Okazuje się zatem, że odtworzenie grupy umów 7-M-N przyniosłoby ujemną wartość bieżącą netto w wysokości - 371 000 EUR według scenariusza podstawowego i - 145 000 EUR według scenariusza alternatywnego.

1) Umowa N

– Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową N

(639) Francja zaproponowała odtworzenie biznesplanu powiązanego z umową N w oparciu o umowę o świadczenie usług portu lotniczego nr 6. Oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych wspólnych dla wszystkich odtworzeń wykonanych przez Francję, w ramach odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową N wykazano inne konkretne problemy metodyczne:

— Umowa N zmienia umowę K i jest ukierunkowana na dodatkowych podróżnych (oprócz tych objętych umową K) z Oslo (Rygge). Umowa ta obejmuje umieszczenie na norweskiej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair hiperłącza do strony internetowej wyznaczonej przez dział ds. portu lotniczego CCI przez sześć tygodni w roku w pierwszym roku (trzy tygodnie w drugim roku) oraz banera reklamowego dla La Rochelle na norweskiej stronie internetowej Ryanair przez cztery miesiące w roku (trzy miesiące w drugim roku) za jedyne [...] EUR w pierwszym roku i [...] EUR w drugim roku lub [...] EUR w okresie obowiązywania umowy. Umowa N nie przewiduje żadnych dodatkowych zobowiązań dotyczących ruchu.

— W odniesieniu do 2011 r. i 2012 r. Francja założyła, że współczynniki obciążenia wyniosą 80 % i 82 %, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym. Ostrożny inwestor przyjąłby jednak metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.

— Francja uznała, że dzięki umowie N można doprowadzić do znaczącego zwiększenia liczby dodatkowych rotacji rocznie (400), czyli 800 w okresie obowiązywania umowy. Zakres tej umowy jest jednak bardzo ograniczony. Opisanie powyżej usługi są bardzo ograniczone pod względem czasu trwania, ilości (ograniczone wyświetlanie hiperłącza i pojedynczego banera na bardzo zatłoczonej stronie internetowej przedsiębiorstwa Ryanair, której ogólną skuteczność Komisja podaje w wątpliwość, jak określono w motywie 524) oraz opłaty uiszczanej na rzecz Ryanair/AMS. W związku z tym Komisja ma wątpliwości, czy umowa ta może spowodować wzrost popytu uzasadniający zwiększenie liczby rotacji obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Ryanair o 800. Ponadto Francja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie tego założenia.

(640) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową N.

– Odtworzenie przez Komisję biznesplanu dotyczącego umowy N

(641) Komisja odtworzyła biznesplan powiązany z umową N. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:

— Brak dodatkowych rotacji. Żaden ostrożny inwestor nie oczekiwałby zwiększenia ruchu lotniczego obsługiwanego przez Ryanair wyłącznie w oparciu o tę zmienioną umowę, w której nie przewidziano żadnych zobowiązań dotyczących zwiększenia rotacji ze strony przedsiębiorstwa Ryanair. Stanowisko to potwierdza fakt, że dział ds. portu lotniczego CCI uiszczał opłaty za usługi marketingowe na tej trasie (w ramach umowy K) wyłącznie na podstawie odpowiednich zobowiązań przedsiębiorstwa Ryanair dotyczących ruchu w ramach umowy 6. Francja nie dostarczyła jednak żadnego dowodu potwierdzającego odpowiednie formalne lub nieformalne zobowiązanie ze strony przedsiębiorstwa Ryanair do zwiększenia początkowego ruchu po podpisaniu umowy N ani dowodu w postaci badania rynkowego wykazującego związek przyczynowy między rodzajem usług marketingowych objętych zmienioną umową a oczekiwanym wzrostem ruchu. Umowa o świadczenie usług marketingowych N nie przewiduje żadnych zobowiązań dotyczących ruchu ze strony przedsiębiorstwa Ryanair.

— Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową N, przedstawionego w tabeli 18, że wartość bieżąca netto dla tej umowy jest ujemna.

— Podobnie jak w przypadku pozostałych grup umów Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A, z wyjątkiem zwiększenia liczby rotacji w roku. W odniesieniu do tego ostatniego parametru, dostosowanego indywidualnie dla każdego odtworzenia biznesplanu, Komisja uważa, że w scenariuszu alternatywnym operator mógłby hipotetycznie oczekiwać ruchu proporcjonalnego do kwoty wkładu marketingowego w oparciu natężenie ruchu ujęte w pierwotnej umowie K. Innymi słowy, jeżeli w ramach umowy K opłata za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR odpowiadała zobowiązaniu do przewozu 17 000 pasażerów, wówczas opłata za usługi marketingowe w wyso-

kości [...] EUR za pierwszy rok ([...] EUR za drugi rok), zgodnie z umową F, mogła spowodować, że operator spodziewałby się liczby pasażerów odpowiadającej przewozowi $17\,000 * ([...] / [...])$ ⁽¹⁷⁵⁾ lub około 30 rotacji ⁽¹⁷⁶⁾ w pierwszym roku (20 rotacji w drugim roku przy użyciu tego samego wzoru).

(642) W tym scenariuszu alternatywnym wartość bieżąca netto umowy N jest nadal ujemna.

1) Umowy nr 4 i 5

(643) Umowy nr 4 i 5 są samodzielnymi umowami o świadczenie usług portu lotniczego, które nie są powiązane z żadnymi umowami o świadczenie usług marketingowych. Nie przewidziano w nich wynagrodzenia wypłacanego na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair/AMS.

(644) Jak przedstawiono w motywie 70, stawki opłat lotniskowych określone w umowach o świadczenie usług portu lotniczego zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair (w tym w umowach nr 4 i 5) odpowiadają cenom mającym zastosowanie do wszystkich linii lotniczych zgodnie z ogólną tabelą opłat zatwierdzoną przez Cocco. W związku z tym wspomniane umowy nie przynoszą przedsiębiorstwu Ryanair/AMS selektywnej korzyści.

a) Analiza umowy z dnia 4 lipca 2008 r. zawartej z Jet2

– *Podejście metodyczne*

(645) Jak wskazano w motywach 117 i 119, umowa zawarta między CCI a Jet2 zawiera zarówno klauzule dotyczące opłat lotniskowych, jak i klauzule dotyczące cen usług marketingowych. Podejście metodyczne określone dla umów zawartych między CCI a przedsiębiorstwem Ryanair ma zatem również zastosowanie do analizy rentowności umowy zawartej między CCI a Jet2, z wyjątkiem elementów wyszczególnionych w motywach 646–653.

(646) Jeżeli chodzi o przychody z działalności pozalotniczej, w przeciwieństwie do umów zawartych z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS, dział ds. portu lotniczego CCI nie opiera swojego odtworzenia na przychodach przyrostowych opartych na średnim przychodzie w przeliczeniu na jednego pasażera, ale na prowizjach od jednego pasażera:

— 0,57 EUR za wypożyczalnię samochodów,

— 0,47 EUR za paliwo,

— 0,97 EUR za parking,

— 0,10 EUR dla sklepów od 2009 r.,

— lub, uwzględniając inflację, jednostkowy przychód przyrostowy w wysokości 2,01 EUR w pierwszym roku, 2,14 EUR w drugim roku i 2,17 EUR w trzecim roku.

(647) Jeśli chodzi o koszty operacyjne, Francja przedstawiła szacunek obliczony jako suma kosztów personelu i innych kosztów zmiennych jako kwot stałych, do których zastosowano pozorną inflację w wysokości 2 % w ostatnim roku obowiązywania umowy. Francja nie przedstawiła żadnego uzasadnienia dotyczącego tych kosztów. Komisja zauważa, że średni koszt na jednego pasażera obliczony na podstawie danych dostarczonych przez Francję wynosi 0,37–0,38 EUR w okresie trzech lat, czyli nieco wyżej niż stawka zastosowana w umowach z przedsiębiorstwami Ryanair i AMS. Komisja stwierdza, że podobnie jak w przypadku kosztu zastosowanego przez Francję w odniesieniu do przedmiotowych odtworzeń (0,27 EUR), koszty przyrostowe zastosowane w odniesieniu do umowy zawartej z Jet2 są w oczywisty sposób znacznie niedoszacowane (zob. motywy 571 i 573 w tym zakresie).

– *Odtworzenie przez Francję biznesplanu powiązanego z umową z dnia 4 lipca 2008 r.*

(648) Francja zaproponowała odtworzenie biznesplanu powiązanego z umową z 4 dnia lipca 2008 r. Oprócz wymienionych powyżej błędów metodologicznych, które są wspólne dla wykonanych przez Francję wszystkich odtworzeń powiązanych z umowami z Ryanair/AMS (w tym z umową z Jet2), jak wskazano w motywie 582, w ramach odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową z dnia 4 lipca 2008 r. wykazano inne konkretne problemy metodologiczne:

⁽¹⁷⁵⁾ Jest to udział ruchu oczekiwanego w odniesieniu do Oslo Rygge w całkowitym ruchu planowanym w ramach umowy nr 6, przypisany do opłaty za usługi marketingowe ustalonej rocznie w ramach umowy K (986 200 EUR).

⁽¹⁷⁶⁾ Zakładając, że współczynnik obciążenia wynosi 85 %, co zostało już uzasadnione w motywie 576. Liczba rotacji zaokrąglona w górę do najbliższej dziesiątki.

- Francja oszacowała, że docelowy poziom ruchu na potrzeby odtworzenia w latach 2008, 2009 i 2010 wynosił odpowiednio 7 874, 12 189 i 12 361 pasażerów. Odpowiednia roczna opłata za usługi marketingowe została oszacowana na kwotę [...] EUR, [...] EUR i [...] EUR. W umowie z Jet2 przewidziano jednak zobowiązanie do obsługi jedynie 2 000 pasażerów na każdym uruchomionym połączeniu w sezonie (Edynburg i Leeds) tylko przez pierwszy rok, co daje liczbę 4 000 pasażerów, a nie 7 874, jak proponowała Francja. W odniesieniu do drugiego i trzeciego roku umowa nie zawierała żadnych wiążących zobowiązań dotyczących ruchu lotniczego ze strony Jet2 lub opłaty za usługi marketingowe (umowa przewidywała jedynie późniejsze re negocjacje w zależności od ostatecznie przyjętych rozkładów lotów). W związku z uwzględnieniem w odtworzeniu zaproponowanym przez Francję powyższych prognoz dotyczących ruchu i opłat za usługi marketingowe w odniesieniu do drugiego i trzeciego roku zakłada się, że CCI-port lotniczy dysponuje wiarygodnymi szacunkami ruchu. Francja nie dostarczyła jednak żadnego dokumentu, z którego wynikałoby, że w momencie zawierania umowy przedsiębiorstwo Jet2 podjęło jakiegokolwiek formalne lub nieformalne zobowiązania, na których CCI-port lotniczy mógłby się oprzeć, aby wyrobić sobie solidne wyobrażenie o zobowiązaniach Jet2 dotyczących ruchu pasażerskiego z portu lotniczego w La Rochelle po upływie pierwszego roku.
 - W odniesieniu do tych trzech lat Francja przyjęła współczynniki obciążenia wynoszące odpowiednio 70 %, 71 % i 72 %, co nie zostało oparte na żadnym szczegółowym uzasadnieniu biznesowym, zwłaszcza że zgodnie z umową uiszczenie opłaty za usługi marketingowe w pierwszym roku jest uzależnione od znacznie niższego współczynnika obciążenia wynoszącego 60 %. Ostrożny inwestor przyjąłby metodę oszacowania założeń dotyczących ruchu lotniczego w przyszłości.
- (649) W związku z tym Komisja stwierdza, że nie można zatwierdzić przedstawionego przez Francję odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową z dnia 4 lipca 2008 r.
- *Odtworzenie przez Komisję biznesplanu powiązanego z umową z dnia 4 lipca 2008 r.*
- (650) Komisja odtworzyła biznesplan powiązany z umową z dnia 4 lipca 2008 r. W tym celu, oprócz skorygowanych parametrów, które mają zastosowanie do wszystkich umów, Komisja przyjęła następujące parametry szczegółowe:
- ruch oszacowany na 4 000 pasażerów w pierwszym roku i zero w ostatnich dwóch latach. Jak wspomniano powyżej, żaden rozważny operator portu lotniczego nie oczekiwałby spełnienia założeń związanych z ruchem bez zobowiązania, choćby nieformalnego, ze strony linii lotniczej. W związku z tym Komisja ograniczyła swoją ocenę do pierwszego roku,
 - współczynnik obciążenia samolotu oszacowano jako średnią współczynników obciążenia dotyczących ruchu obsługiwanego przez przedsiębiorstwo Ryanair z dwóch lat poprzedzających rok zawarcia umowy (73 %); ostrożny operator mógł oprzeć swoje szacunki na rzeczywistym współczynniku obciążenia linii lotniczej obsługującej kilka połączeń z portu lotniczego w La Rochelle. Współczynnik obciążenia wykorzystany przez Komisję jest w rzeczywistości wyższy niż ten zaproponowany przez Francję i prawdopodobnie wyższy niż ostrożny operator mógłby oczekiwać w odniesieniu do nowego połączenia i nowej linii lotniczej mniej znanej niż przedsiębiorstwo Ryanair, która prowadzi działalność już od kilku lat w porcie lotniczym,
 - zastosowanie przyrostowych jednostkowych przychodów z działalności pozalotniczej równych przychodom zastosowanym w przypadku przedsiębiorstwa Ryanair (2,35 EUR w 2008 r., 2,40 EUR w 2009 r. i 2,45 EUR w 2010 r.). W tej ostrożnej hipotezie przyjęto bardziej logiczne podejście, zakładające, że wszyscy pasażerowie mają takie same zachowania nabywcze (niezależnie od wybranej linii lotniczej).
- (651) Jak pokazuje wynik odtworzenia biznesplanu powiązanego z umową z dnia 4 lipca 2008 r., przedstawionego w tabeli 19, że wartość bieżąca netto dla tej umowy jest ujemna.
- (652) Podobnie jak w przypadku pozostałych umów Komisja uznała również, że ostrożność nakazuje przeprowadzenie analizy wrażliwości w celu sprawdzenia solidności scenariusza odniesienia dotyczącego odtworzenia. W tym celu Komisja powieliła zmiany parametrów zastosowane do grupy umów 1-A zawartych z Ryanair, z wyjątkiem następujących parametrów:
- w odniesieniu do liczby rotacji rocznie operator mógł przyjąć hipotetyczne założenie, że Jet2 będzie obsługiwał dwa połączenia w pierwszym roku oraz w drugim i trzecim roku,

- w odniesieniu do współczynnika obciążenia Komisja przyjęła współczynniki zaproponowane przez Francję, jak wskazano w motywie 648,
- w odniesieniu do opłat lotniskowych Komisja zastosowała uzgodnione zniżki,
- w odniesieniu do opłaty za usługi marketingowe Komisja przyjęła kwotę [...] EUR za trzy lata objęte umową, zakładając, że dwa połączenia zostaną utrzymane przez cały okres obowiązywania umowy.

(653) W tym scenariuszu alternatywnym przedstawionym w tabeli 19 wartość bieżąca netto odtworzonej umowy z dnia 4 lipca 2008 r. jest bardzo nieznacznie dodatnia (3 511 EUR). W związku z bardzo optymistycznym charakterem przyjętych założeń (w szczególności obniżenie o 50 % dodatkowych kosztów operacyjnych i podwyższenie o 20 % przychodów z działalności pozalotniczej) oraz bardzo nieznacznie dodatnią wartością bieżącą netto odtworzoną w tym alternatywnym scenariuszu, Komisja uważa za bardzo mało prawdopodobne, że rozważny operator zdecydował się zawrzeć umowę podpisaną z Jet2 w dnia 4 lipca 2008 r., biorąc pod uwagę ujemną wartość bieżącą netto w scenariuszu podstawowym.

Tabela 19

Wartość bieżąca netto umowy z dnia 4 lipca 2008 r. zawartej z Jet2

(w tys. EUR)

Grupa umów marketingowych	Wartość bieżąca netto		
	Scenariusz przedstawiony Francję	Scenariusz podstawowy przedstawiony przez Komisję	Scenariusz alternatywny przedstawiony przez Komisję
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Wnioski dotyczące istnienia korzyści

(654) Z analizy przedstawionej w motywach 580–653, w szczególności w tabelach 18 i 19, wynika, że wszystkie umowy, w ramach których wypłacono wynagrodzenie Ryanair/AMS i Jet2 za usługi marketingowe, mają ujemną wartość bieżącą netto ⁽¹⁷⁷⁾. Z motywu 531 wynika, że każda z tych umów przynosi korzyść albo Ryanair/AMS albo Jet 2. Natomiast, jak wskazano w motywie 644, umowy nr 4 i 5 nie przynoszą Ryanair/AMS korzyści gospodarczej.

7.2.1.6. Selektywny charakter korzyści przyznanych Ryanair/AMS i Jet2

(655) Z wyjątkiem umów o świadczenie usług portu lotniczego nr 4 i 5 zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair, w umowach lub grupach umów zawartych przez CCI z Ryanair/AMS i Jet2 przewidziano wypłatę wynagrodzenia tym liniom lotniczym za świadczone przez nie usługi marketingowe. Wynagrodzenie za świadczenie usług marketingowych jest charakterystycznym elementem stosunków pomiędzy portem lotniczym a wspomnianymi liniami lotniczymi, wynikającym z bezpośrednich negocjacji między CCI a każdą zainteresowaną linią lotniczą, a nie z cen mających zastosowanie do wszystkich linii lotniczych. Umowy zawierają warunki uzgodnione w szczególności przez port lotniczy w La Rochelle z Ryanair/AMS i Jet2, które to warunki są odpowiednio selektywne.

(656) Jeżeli chodzi o umowy o świadczenie usług portu lotniczego nr 4 i 5 zawarte z przedsiębiorstwem Ryanair, jak wskazano w motywie 644, nie przyznają one Ryanair/AMS selektywnej korzyści, ponieważ przewidziane w nich opłaty lotnicze odpowiadają cenom mającym zastosowanie do wszystkich linii lotniczych zgodnie z ogólną tabelą opłat zatwierdzoną przez Coccoeco.

⁽¹⁷⁷⁾ Umowy lub grupy umów obejmujące kilka lat mają również ujemną wartość bieżącą netto w każdym roku obowiązywania odnoszących umów.

7.2.1.7. Zakłócenie konkurencji i wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi

- (657) Jeżeli pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję niektórych przedsiębiorstw w stosunku do pozycji zajmowanej przez inne przedsiębiorstwa konkurujące na rynku wewnętrznym, należy uznać, że ma ona wpływ na tę wymianę. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ⁽¹⁷⁸⁾ do uznania danego środka za środek zakłócający konkurencję wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (658) Od czasu wejścia w życie z dniem 1 stycznia 1993 r. trzeciego pakietu liberalizacji transportu lotniczego ⁽¹⁷⁹⁾ przewoźnicy lotniczy z Unii mogą bez przeszkód realizować loty na trasach wewnątrz Unii i korzystać z nieograniczonego zezwolenia na kabotaż.
- (659) Korzyści (których istnienie zostało wykazane powyżej) uzyskane przez linie lotnicze w ramach poszczególnych umów będących przedmiotem niniejszej analizy, wzmocniły zatem pozycję tych przedsiębiorstw w stosunku do wszystkich innych przewoźników lotniczych w UE, będących faktycznymi lub potencjalnymi konkurentami tych linii lotniczych na obsługiwanych przez nie połączeniach. W związku z tym wspomniane umowy i aneksy zakłóciły lub groziły zakłóceniem konkurencji i wpłynęły na handel wewnątrzunijny.

7.2.1.8. Wnioski dotyczące istnienia pomocy

- (660) Z wyjątkiem umów o świadczenie usług portu lotniczego nr 4 i 5 zawartych z przedsiębiorstwem Ryanair, wszystkie środki przewidziane w grupie umów i aneksów do nich zawartych z Ryanair/AMS (zob. tabela 14) i Jet2 spełniają testy określone w art. 107 ust. 1 TFUE, a zatem stanowią pomoc państwa.

7.2.2. Niezgodność pomocy państwa z prawem

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

7.2.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (662) Z utrwalonego orzecznictwa ⁽¹⁸⁰⁾ wynika, że Francja powinna wskazać podstawę prawną pozwalającą na uznanie przedmiotowej pomocy za zgodną z rynkiem wewnętrznym i wykazać, że warunki zgodności pomocy zostały spełnione. W decyzji o wszczęciu postępowania i w wezwaniu do udzielenia dodatkowych informacji Komisja wezwała zatem Francję do wskazania podstawy prawnej zgodności pomocy i do wykazania, że mające zastosowanie warunki zgodności pomocy zostały spełnione, w szczególności, jeżeli przedmiotowa pomoc miałaby zostać uznana za pomoc na rozpoczęcie działalności w celu otwarcia nowych połączeń. Francja nie zasugerowała jednak żadnej podstawy zgodności ani nie przedstawiła żadnych argumentów uzasadniających stwierdzenie, że pomoc była zgodna z rynkiem wewnętrznym. W szczególności Francja w żadnym wypadku nie twierdziła, że analizowane środki stanowiły pomoc na rozpoczęcie działalności zgodną ze wspólnym rynkiem. Ponadto żadna zainteresowana strona trzecia nie próbowała wykazać zgodności tych środków z rynkiem wewnętrznym.
- (663) W celu zapewnienia kompletności informacji Komisja zauważa, że należy zbadać, w jakim stopniu przedmiotową pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym z tytułu jej ewentualnego wkładu w otwarcie nowych połączeń lub nowych częstotliwości.
- (664) Komisja przypomina, że przedmiotowa pomoc została przyznana, aby uruchomić nowe połączenia lotnicze, zwiększyć częstotliwość połączeń istniejących lub utrzymać połączenia, które w przeciwnym przypadku mogłyby zostać wstrzymane. W związku z tym Komisja stwierdza, że przedmiotowa pomoc może stanowić pomoc operacyjną mającą na celu promocję ruchu lotniczego z regionalnych portów lotniczych. W związku z tym należy przypomnieć, że pomoc operacyjna rzadko uznawana jest za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ zazwyczaj zakłóca warunki konkurencji w sektorze, w którym jest przyznawana.

⁽¹⁷⁸⁾ Wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Het Vlaamse Gewest (Region Flamandzki)/Komisja, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92, (EWG) nr 2408/92 i (EWG) nr 2409/92 (Dz.U. L 240 z 24.8.1992).

⁽¹⁸⁰⁾ Zob. wyrok z dnia 28 kwietnia 1993 r., Włochy/Komisji, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, pkt 20.

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

- (665) Niektóre z przedmiotowych środków pomocy (grupa umów 1-A i umowa B) zostały przyznane przed publikacją wytycznych z 2005 r. w dniu 9 grudnia 2005 r. ⁽¹⁸¹⁾ Co do zgodności środków pomocy przyznanych przed tą datą należy stwierdzić, że pkt 85 wytycznych z 2005 r. i pkt 174 wytycznych z 2014 r. odsyłają do zasad obowiązujących w chwili udzielenia pomocy.
- (666) Przed przyjęciem wytycznych z 2005 r. Komisja przyjęła wytyczne w 1994 r. ⁽¹⁸²⁾ Wytyczne te nie dotyczyły jednak w sposób szczególnie zagadnienia pomocy operacyjnej mającej na celu promocję ruchu lotniczego z regionalnych portów lotniczych. Zagadnienie to pojawiło się bowiem stopniowo w związku z postępującym przepełnieniem niektórych dużych europejskich portów lotniczych i rozwojem działalności tanich linii lotniczych, których w 1994 r. jeszcze faktycznie nie było. Komisja uważa w związku z tym, że wytyczne z 1994 r. również nie mają zastosowania do niniejszego przypadku. Komisja zasadniczo musi zatem ocenić zgodność przedmiotowych środków pomocy bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (667) W tym względzie należy zauważyć, że z biegiem czasu Komisja dopracowała sposób oceniania tego rodzaju pomocy, przy czym niektóre elementy pozostały niezmiennie. Te niezmiennie elementy wynikają z ogólnych zasad dotyczących zgodności pomocy w świetle wspomnianego wyżej przepisu Traktatu.
- (668) Stąd w decyzji dotyczącej portu lotniczego w Manchesterze z czerwca 1999 r. ⁽¹⁸³⁾ Komisja uznała za zgodne z zasadami pomocy państwa obniżki opłat lotniskowych udzielone w sposób niedyskryminujący i ograniczony w czasie w celu promocji nowych tras.
- (669) Następnie w decyzji 2004/393/WE dotyczącej portu lotniczego w Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾ Komisja stwierdziła, że „pomoc operacyjna przeznaczona na wsparcie uruchomienia nowych połączeń lotniczych lub zwiększenie częstotliwości niektórych połączeń może być narzędziem niezbędnym do rozwoju małych regionalnych portów lotniczych. Może ona rzeczywiście przekonać zainteresowane przedsiębiorstwa, by podjęły ryzyko zainwestowania w nowe trasy. Aby jednak uznać tę pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) TFUE, należy ustalić, czy ta pomoc jest niezbędna i proporcjonalna w stosunku do celu, jakiemu służy, i czy nie zakłóca wymiany handlowej w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem” ⁽¹⁸⁵⁾. Komisja zidentyfikowała zatem niektóre warunki, które należy spełnić w celu uznania pomocy operacyjnej za zgodną, tj. w szczególności:
- pomoc musi stanowić wkład w realizację celu polegającego na rozwoju regionalnego portu lotniczego poprzez zwiększenie natężenia ruchu netto na nowych trasach ⁽¹⁸⁶⁾,
 - pomoc musi być niezbędna w tym znaczeniu, że nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez to samo lub inne przedsiębiorstwo lub trasy podobnej ⁽¹⁸⁷⁾,
 - pomoc musi wywoływać efekt zachęty w tym znaczeniu, że musi przyczyniać się do rozwoju działalności, która po określonym czasie stanie się rentowna, co oznacza, że pomoc jest ograniczona w czasie ⁽¹⁸⁸⁾,
 - pomoc musi być proporcjonalna, tj. jej kwota musi być związana ze zwiększeniem natężenia ruchu netto ⁽¹⁸⁹⁾,
 - pomoc musi być przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminujący oraz nie może łączyć się z innymi rodzajami pomocy.

⁽¹⁸¹⁾ Zob. sekcja 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Wytyczne dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽¹⁸³⁾ Decyzja z dnia 26 maja 1999 r. w sprawie pomocy państwa NN 109/98 – Manchester Airport (Dz.U. C 65 z 13.3.2004).

⁽¹⁸⁴⁾ Decyzja Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. dotycząca przywilejów udzielonych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair w trakcie jego lokalizacji w Charleroi (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1). Decyzja ta została unieważniona wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie Ryanair Ltd/Komisja Wspólnot Europejskich, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Niemniej jednak w decyzji tej zilustrowano ewolucję podejścia Komisji do oceny tego rodzaju pomocy.

⁽¹⁸⁵⁾ Zob. decyzja Komisji 2004/393/WE, motyw 279.

⁽¹⁸⁶⁾ Zob. motywy 283–297.

⁽¹⁸⁷⁾ Zob. motywy 288–309.

⁽¹⁸⁸⁾ Zob. motywy 311–317.

⁽¹⁸⁹⁾ Zob. motywy 318–325.

- (670) Ponadto w pkt 234 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała, że zamierza zbadać zgodność tej pomocy w świetle art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE i Francja ani żadna zainteresowana osoba trzecia nie sprzeciwiły się temu podejściu.
- (671) Pomoc państwa na rzecz linii 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.
- (672) Podsumowując, Komisja uważa, że w przedmiotowym przypadku należy przeanalizować zgodność z rynkiem wewnętrznym grupy umów 1-A i umowy B w świetle wyżej wymienionych zasad.
- (673) Komisja zbada zatem zgodność tych środków w świetle wymienionych powyżej kryteriów i orzecznictwa ⁽¹⁹⁰⁾.
- *Wkład w rozwój gospodarczy małego regionalnego portu lotniczego poprzez zwiększenie natężenia ruchu netto na nowych trasach*
- (674) Grupa umów 1-A i umowa B zostały zawarte w celu otwarcia nowych połączeń i utrzymania istniejącego połączenia z portem lotniczym Londyn-Stansted. Umowy te przyczyniły się zatem do zwiększenia natężenia ruchu netto z portu lotniczego w La Rochelle, mając jednocześnie na celu utrzymanie istniejącego połączenia z portem lotniczym Londyn-Stansted.
- *Pomoc nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez to samo lub inne przedsiębiorstwo lub trasy podobnej*
- (675) Grupa umów 1-A i umowa B nie dotyczyły jedynie otwarcia nowych połączeń, lecz także utrzymania już istniejącego połączenia z portem lotniczym Londyn-Stansted. W związku z tym Komisja zwraca uwagę na fakt, że w dniu 10 kwietnia 2003 r. przedsiębiorstwo Ryanair kupiło linie lotnicze Buzz, które obsługiwały to połączenie od dnia 1 kwietnia 2001 r. na podstawie umowy z dnia 8 listopada 2002 r., o której mowa w sekcji 3.2.2.3. Ponadto umowa B obejmowała to samo połączenie z portem lotniczym Londyn-Stansted, które było już obsługiwane przez przedsiębiorstwo Ryanair w ramach grupy umów 1-A. Grupa umów 1-A i umowa B nie spełniają zatem kryterium, zgodnie z którym środek nie powinien dotyczyć już obsługiwanej lub podobnej trasy.
- *Środki te są ograniczone w czasie i dotyczą połączeń, które mogą przynosić zysk*
- (676) W momencie uruchomienia trasy La Rochelle–Londyn Stansted w 2001 r. przez przedsiębiorstwo Buzz, żadna linia lotnicza nie oferowała takiego połączenia. W momencie zawierania grupy umów 1-A, Buzz obsługiwało to połączenie od prawie dwóch lat na podstawie umowy z dnia 8 listopada 2002 r., lecz umowa ta nie przewidywała uiszczania opłaty marketingowej. Natomiast umowy, które zostały podpisane po zawarciu umowy 1-A i określały warunki obsługi tego połączenia, a mianowicie umowa B (z datą wygaśnięcia na koniec kwietnia 2006 r.), grupa umów 2-3-C-D (z datą wygaśnięcia w 2009 r.), umowa G-H-I-J (z datą wygaśnięcia do końca 2011 r.) oraz umowa 6-K (z datą wygaśnięcia na koniec marca 2013 r.), obejmowały rekompensatę (z tytułu płatności za usługi marketingowe) na rzecz Ryanair/AMS. Obsługa tego połączenia była zatem finansowana przez 10 lat po wygaśnięciu grupy umów 1-A i przez siedem lat po wygaśnięciu umowy B. Ten dodatkowy okres ma szczególne znaczenie. Komisja zauważa również, że inne linie lotnicze nie obsługują tego połączenia.
- (677) Ponadto Komisja zauważa, że Francja nie dostarczyła żadnych analiz rentowności poszczególnych tras i częstotliwości, stanowiących przedmiot grupy umów 1-A i umowy B. Z danych zawartych w aktach sprawy wynika, że z punktu widzenia organów, które przyznały przedmiotową pomoc, nie istniała jakakolwiek wyraźna prognoza, że połączenia te mogą stać się rentowne bez pomocy w mniej lub bardziej odległej perspektywie. Należy ponadto zauważyć, że grupa umów 1-A i umowa B dotyczyły różnych połączeń, z których część nie była nawet jeszcze zidentyfikowana w momencie zawierania umów, co potwierdza, że odnośne organy nie dysponowały żadnymi informacjami mogącymi dać im pewność co do rentowności tych połączeń.

⁽¹⁹⁰⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 22 września 2020 r., C-594/18 P, Republika Austrii/Komisja, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 20.

- (678) Komisja podkreśla ponadto, że informacje przedstawione przez władze francuskie dotyczących korzyści gospodarczych istnienia połączeń lotniczych obsługiwanych przez Ryanair obejmują analizę charakterystyki klientów Ryanair i możliwego wpływu tych połączeń na rozwój regionu, ale nie obejmują one prognoz dotyczących przyszłej rentowności tych połączeń lub innych połączeń, które Ryanair mogłoby obsługiwać w przyszłości.
- (679) W związku z tym Komisja stwierdza, że grupa umów 1-A i umowa B nie spełniają kryterium, zgodnie z którym środki muszą być ograniczone w czasie i dotyczyć tras, które mogą przynosić zysk.

– *Kwota pomocy jest związana ze zwiększeniem natężenia ruchu netto*

- (680) Kwoty pomocy przyznane na podstawie grupy umów 1-A i umowy B nie są związane ze zwiększeniem natężenia ruchu, ponieważ, chociaż obejmują one uruchomienie nowych połączeń, uruchomienie to jest hipotetyczne, a głównym przedmiotem umowy jest utrzymanie już istniejącego połączenia z portem lotniczym Londyn-Stansted. Komisja stwierdza zatem, że grupa umów 1-A i umowa B nie spełniają kryterium, zgodnie z którym musi istnieć związek między kwotą pomocy a zwiększeniem natężenia ruchu netto.

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

- (681) Według Francji CCI przeprowadziła w przeszłości badania usług marketingowych oferowanych na stronach internetowych wielu przedsiębiorstw, w wyniku których zdecydowała, że rodzaj usług oferowanych przez AMS najlepiej odpowiada jej potrzebom i strategii. CCI stwierdziła, że linie lotnicze inne niż przedsiębiorstwo Ryanair, mające mniejszy udział w ruchu w porcie lotniczym w La Rochelle, nie były w stanie zaoferować ważnego substytutu strony internetowej Ryanair, głównego przewoźnika na lotnisku.
- (682) W związku z tym pomoc przyznana na mocy grupy umów 1-A i umowy B była przedmiotem dwustronnych negocjacji, bez zachowania przejrzystości i bez zastosowania procedury zapewniającej brak dyskryminacji, takiej jak przetarg publiczny. Przedmiotowa pomoc nie spełnia zatem kryterium przejrzystości i niedyskryminacji.
- (683) W związku z tym Komisja stwierdza, że pomoc państwa przyznana na mocy grupy umów 1-A i umowy B nie może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

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

- (684) Komisja uznaje jednak, że skoro wytyczne z 2005 r. stanowiły ramy odniesienia, które stosowano od ich wejścia w życie do przyjęcia wytycznych z 2014 r., właśnie wytyczne z 2005 r. należy zastosować do pozostałych elementów środków pomocy. Komisja jest bowiem zobowiązana do przestrzegania wytycznych, które przyjmuje, chyba że są sprzeczne z Traktatem, co nie zostało ani wskazane, ani wykazane przez Francję, Ryanair ani przez Jet2.
- (685) Komisja uważa zatem, że w świetle wytycznych z 2005 r. i orzecznictwa należy przeanalizować zgodność następujących środków pomocy ⁽¹⁹¹⁾:
- grupa umów 2-3-C-D,
 - umowa E,
 - umowa F,
 - grupa umów G-H-I-J,
 - grupa umów 6-K,
 - umowa L,
 - grupa umów 7-M,
 - umowa N,
 - umowa z dnia 4 lipca 2008 r. zawarta z Jet2.

⁽¹⁹¹⁾ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 22 września 2020 r., C-594/18 P, Republika Austrii/Komisja, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 20.

- (686) Pomoc państwa na rzecz linii 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.
- (687) W wytycznych z 2005 r. określono, po pierwsze, że komunikaty Komisji i inne postanowienia dotyczące pomocy regionalnej dopuszczają uznanie pomocy operacyjnej na rzecz linii lotniczych (podobnie jak pomocy w uruchamianiu nowych linii) za zgodną ze wspólnym rynkiem, jedynie w drodze wyjątku i na ściśle określonych warunkach, w regionach Europy znajdujących się w trudnej sytuacji gospodarczej, takich jak regiony korzystające z odstępstwa od art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE, regionach peryferyjnych i w regionach o słabym zaludnieniu ⁽¹⁹²⁾. Ponieważ port lotniczy w La Rochelle nie znajduje się w tego rodzaju regionie, odstępstwo to nie ma do niego zastosowania.
- (688) W wytycznych z 2005 r. wyjaśniono, że porty lotnicze średniej wielkości nie dysponują zazwyczaj ilością pasażerów niezbędną do osiągnięcia wielkości krytycznej i progu rentowności, w związku z czym przedsiębiorstwa lotnicze nie zawsze są gotowe na to, by z własnej inicjatywy podejmować ryzyko realizowania połączeń z nieznanymi portów lotniczych. Dlatego zgodnie z wytycznymi z 2005 r. Komisja akceptuje fakt, że pomoc publiczna będzie czasowo wypłacana przedsiębiorstwom lotniczym na określonych warunkach, jeżeli zachęci je to do otwarcia nowych tras lub zwiększenia częstotliwości na trasach wychodzących z regionalnych portów lotniczych, a tym samym umożliwi przyciągnięcie takiej ilości pasażerów, która umożliwiłaby osiągnięcie progu rentowności w perspektywie długoterminowej ⁽¹⁹³⁾.
- (689) Szczegółowe kryteria zgodności określono w pkt 79 wytycznych z 2005 r. Komisja stwierdza, że wiele następujących kryteriów nie zostało spełnionych, w szczególności:
- *Żywotność docelowa i zmniejszanie z czasem (kryterium przewidziane w lit. d)), brak biznesplanu (kryterium przewidziane w lit. i)) oraz intensywność i czas trwania (kryterium przewidziane w lit. f))*
- (690) żaden z przedmiotowych środków nie został opracowany w taki sposób pod względem jego struktury, aby zapewniał kwotę pomocy stopniowo zmniejszającą się i ograniczoną do określonego odsetka kosztów kwalifikowalnych, o których nie wspomina się w odnośnych umowach ani, według wiedzy Komisji, w żadnym innym dokumencie, którym CCI dysponowałyby w momencie zawierania umów.
- (691) Ponadto nie ma dowodów na to, że biznesplan został przedłożony z wyprzedzeniem, aby umożliwić ocenę żywotności docelowej środków. W związku z powyższym i wobec braku innych informacji wskazujących, że jest inaczej, Komisja stwierdza, że przedmiotowa pomoc nie została przyznana na połączenia, które mogły stać się rentowne bez tej pomocy. Następowanie po sobie środków pomocy na rzecz połączeń z portami lotniczymi Londyn-Stansted i Bruksela-Charleroi (od 2003 r.), Dublin (od 2006 r.), Oslo (od 2010 r.) i Porto (od 2011 r.) sugeruje zresztą, że przedsiębiorstwo Ryanair nie obsługiwałoby tych połączeń, gdyby zaprzestano ich dotowania.
- (692) W związku z tym Komisja stwierdza, że żaden z przedmiotowych środków nie spełnia powyższych kryteriów.
- *Związek z nowymi połączeniami lub zwiększonymi częstotliwościami w ramach istniejących połączeń (kryterium przewidziane w lit. c))*
- (693) Komisja zauważa, że przedmiotowe umowy zostały w niektórych przypadkach zawarte w celu uruchomienia nowych połączeń, ale przede wszystkim w celu utrzymania już istniejącego połączeń:
- Jeśli chodzi o umowę C, w motywie 89 wskazano, że zobowiązuje ona przedsiębiorstwo Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i Londyn-Stansted zapewniającego przewóz minimum 95 000 pasażerów rocznie. Motywy 82 i 85 wskazują jednak, że codzienne połączenie między portami lotniczymi Londyn-Stansted i La Rochelle było już objęte umowami A i B. W swoich szacunkach ruchu dla grupy umów 1-A i umowy B Komisja obliczyła, że roczne natężenie ruchu na tej trasie nigdy nie przekroczy 86 000 pasażerów. W związku z tym Komisja stwierdza, że środki te spełniają kryterium przewidziane w lit. c).
 - Jeśli chodzi o umowę D, w motywie 92 wskazano, że zobowiązuje ona przedsiębiorstwo Ryanair do obsługi (nowego) połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i w Dublinie zapewniającego przewóz minimum 45 000 pasażerów rocznie. W związku z tym Komisja stwierdza, że środek ten spełnia kryterium przewidziane w lit. c).

⁽¹⁹²⁾ Zob. pkt 27 wytycznych z 2005 r.

⁽¹⁹³⁾ Zob. pkt 71 i 74 wytycznych z 2005 r.

- Jeśli chodzi o umowę G, w motywie 96 wskazano, że zobowiązuje ona przedsiębiorstwo Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i w Dublinie zapewniającego przewóz minimum 53 000 pasażerów rocznie, co stanowi wzrost o 8 000 pasażerów w porównaniu z umową D. W związku z tym Komisja stwierdza, że środek ten spełnia kryterium przewidziane w lit. c).
- Jeśli chodzi o umowę H, w motywie 99 wskazano, że zobowiązuje ona przedsiębiorstwo Ryanair do obsługi nowego połączenia między portem lotniczym w La Rochelle i Bruksela-Charleroi zapewniającego przewóz minimum 9 000 pasażerów rocznie w pierwszym roku i 16 000 pasażerów w kolejnych latach. W związku z tym Komisja stwierdza, że środek ten spełnia kryterium przewidziane w lit. c).
- Jeśli chodzi o umowę I, w motywie 102 wskazano, że zobowiązuje ona przedsiębiorstwo Ryanair do obsługi połączenia między portami lotniczymi w La Rochelle i w Dublinie zapewniającego przewóz minimum 17 000 pasażerów rocznie. Jednak w ramach poprzedniej umowy D przedsiębiorstwo Ryanair obsługiwało już to połączenie z wyższym docelowym poziomem ruchu (45 000 pasażerów rocznie). W związku z tym Komisja stwierdza, że środek ten nie spełnia kryterium przewidzianego w lit. c).
- Zgodnie z umową K przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się, jak określono w motywie 106, do obsługi nowego połączenia do Norwegii. Jak opisano w motywie 78 powyżej, w umowie o świadczenie usług portu lotniczego nr 6, którą Komisja uznaje za jeden środek wraz z umową K (zob. sekcja 7.2.1.5 lit. b) pkt 4)), przedsiębiorstwo Ryanair nie podjęło żadnego zobowiązania w odniesieniu do częstotliwości, ale podjęło następujące zobowiązania dotyczące ruchu: obsługa 53 000 pasażerów do portu lotniczego Londyn-Stansted, 17 000 pasażerów do Dublina, 17 000 pasażerów do portu lotniczego Bruksela-Charleroi i 17 000 pasażerów do portu lotniczego Oslo-Rygge. Komisja zauważa, że zobowiązania te są stabilne w przypadku trasy do Dublina, nieco wyższe w przypadku trasy Bruksela-Charleroi (1 000 pasażerów, czyli około +6 %), ale znacznie niższe w przypadku trasy Londyn-Stansted (- 28 000 pasażerów względem określonego w porozumieniu C celu związanego z obsługą 95 000 pasażerów, czyli spadek o 30 %). Dodanie nowego połączenia do Norwegii z ruchem na poziomie 17 000 pasażerów nie rekompensuje ogólnego spadku ruchu w ramach umowy K (- 10 000 pasażerów ⁽¹⁹⁴⁾). W związku z tym Komisja stwierdza, że środek ten nie spełnia kryterium przewidzianego w lit. c).
- Zgodnie z umową L przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązało się, jak określono w motywie 110, do obsługi nowego połączenia do portu lotniczego w Cork. Przedsiębiorstwo Ryanair nie zobowiązało się jednak do zwiększenia ruchu ani częstotliwości lotów. W związku z tym Komisja stwierdza, że środek ten nie spełnia kryterium przewidzianego w lit. c).
- W umowach E, F, J, M i N nie przewidziano żadnych zobowiązań dotyczących ruchu lub częstotliwości. W związku z tym Komisja stwierdza, że środki te nie spełniają kryterium przewidzianego w lit. c).

(694) Kryterium przewidziane w lit. c) spełniają tylko umowy C, D, G i H.

- *Wyrównanie dodatkowych kosztów uruchomienia działalności (kryterium przewidziane w lit. e))* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) Komisja uznaje, że w przypadku przedmiotowych środków kryterium to nie zostało spełnione. Wypłacone przez CCI kwoty nie są bowiem traktowane jako kwoty mające stanowić część dodatkowych kosztów przy rozpoczynaniu działalności, które, zgodnie z wiedzą Komisji, nigdy nie były przedmiotem szacunków przedstawianych CCI przez Ryanair/AMS lub Jet2.

- *Związek z rozwojem linii (kryterium przewidziane w lit. g))* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) Komisja zauważa, że umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte z przedsiębiorstwem Ryanair i Jet2 nie mają na celu zwiększenia liczby pasażerów latających tymi dwiema liniami lotniczymi. Prawdą jest, że okres obowiązywania niektórych z tych umów zbiega się w czasie z terminem uruchomienia określonych połączeń, a niektóre obejmują zobowiązania dotyczące częstotliwości lub liczby pasażerów, jak określono w sekcjach 3.2.2.1 i 3.2.2.2. Komisja stwierdza jednak, że zobowiązania te nie ulegają zmianie w okresie obowiązywania umowy i że nie ma rze-

⁽¹⁹⁴⁾ Ogólna zmiana zobowiązań dotyczących ruchu wynikająca z umowy K, obliczona na podstawie indywidualnej zmiany ruchu na każdym połączeniu, przedstawia się w następujący sposób: $0 + 1\,000 - 280\,000 + 17\,000 = -10\,000$ pasażerów.

⁽¹⁹⁵⁾ Kwota pomocy musi być ściśle powiązana z dodatkowymi kosztami rozpoczęcia działalności, które wynikają z uruchomienia nowej trasy lub zwiększenia częstotliwości lotów i których operator lotniczy nie ponosiłby w optymalnym rytmie działalności.

⁽¹⁹⁶⁾ Wpłaty pomocy muszą być związane z rzeczywistym wzrostem liczby przewożonych podróży

czywistego systemu zachęt do zwiększenia natężenia ruchu odpowiadającego systemowi stosowanemu w podobnych przypadkach badanych niedawno przez Komisję ⁽¹⁹⁷⁾. W związku z tym nie przewidziano zniżek ani kar związanych z rzeczywistym wzrostem natężenia ruchu. Kwoty pomocy wypłacane liniom lotniczym nie są zatem powiązane z rzeczywistym rozwojem połączeń. W związku z tym Komisja uznaje, że żaden z przedmiotowych środków nie spełnia tego kryterium.

– *Przyznawanie pomocy zgodnie z zasadą równego traktowania (kryterium przewidziane w lit. h))* ⁽¹⁹⁸⁾

(697) Komisja zauważyła, że w analizowanym przypadku umowy były przedmiotem bezpośrednich negocjacji z zainteresowanymi liniami lotniczymi i nie zostały one upublicznione. Jest to zatem zawarcie umów bez uprzedniego ogłoszenia, podczas gdy inne potencjalnie zainteresowane przedsiębiorstwa lotnicze też były w stanie przedstawić swoją kandydaturę na obsługę odnośnych tras na tych samych warunkach, aby skorzystać z pomocy na rozpoczęcie działalności.

(698) W związku z tym kryterium przewidziane w lit. h) nie zostało spełnione.

(699) W świetle powyższego Komisja uznaje, że żaden z niezgodnych z prawem środków pomocy przyznanych na rzecz Ryanair/AMS i Jet2 w ramach umów będących przedmiotem niniejszej analizy nie spełnia wszystkich kryteriów przewidzianych w wytycznych z 2005 r. W związku z tym pomoc wynikająca z następujących środków jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym:

- grupa umów 2-3-C-D,
- umowa E,
- umowa F,
- grupa umów G-H-I-J,
- grupa umów 6-K,
- umowa L,
- grupa umów 7-M,
- umowa N,
- umowa z dnia 4 lipca 2008 r. zawarta z Jet2.

8. WNIOSKI

(700) W związku z tym Komisja stwierdza, po pierwsze, że dotacje na zadania wchodzące w zakres kompetencji władz publicznych wypłacone portowi lotniczemu w La Rochelle oraz rzekome zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w latach 2006–2012 nie stanowią pomocy państwa.

(701) Komisja stwierdza również, że Francja wdrożyła dotacje inwestycyjne, wypłacone w latach 2001–2006, w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Niemniej dotacje inwestycyjne stanowią pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

(702) Komisja stwierdziła następnie, że Francja wdrożyła szereg środków pomocy operacyjnej na rzecz portu lotniczego w La Rochelle (zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny CCI na rzecz portu lotniczego w La Rochelle w latach 2001–2005, zaliczki zwrotne otrzymane przez port lotniczy w La Rochelle oraz dotacje od samorządów terytorialnych przeznaczone na działania promujące port lotniczy La Rochelle) w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Środki pomocy operacyjnej stanowią jednak pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

⁽¹⁹⁷⁾ Na przykład umowa, o której mowa w motywie 99 decyzji Komisji w sprawie portu lotniczego Nîmes, cytowanej w przypisie nr 12, zawierała „program zachęt do rozwoju ruchu”. Program ten zakładał uiszczanie przez Nîmes CCI opłaty w wysokości 5,50 EUR/pasażera (od 1. do 49 999. pasażera), 6,50 EUR/pasażera (od 50 000. do 99 999. pasażera) i 10 EUR (od 100 000. do 129 999. pasażera). W umowie uwzględniono również karę w wysokości 5,65 EUR/pasażera, którą przedsiębiorstwo Ryanair będzie musiało zapłacić, jeżeli wartość docelowa ruchu wyniesie mniej niż 71 000 pasażerów.

⁽¹⁹⁸⁾ Każdy podmiot publiczny, który zamierza przyznać przedsiębiorstwu, za pośrednictwem portu lotniczego lub nie, pomoc na rozpoczęcie działalności musi podać ten zamiar do wiadomości publicznej w terminie i przy pomocy środków informacyjnych pozwalających wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom na zaoferowanie swoich usług.

- (703) Komisja stwierdza ponadto, że z wyjątkiem umów o świadczenie usług portu lotniczego nr 4 i 5 z Ryanair, poszczególne umowy o świadczenie usług lotniskowych i marketingowych zawarte między CCI a przedsiębiorstwami Ryanair, AMS i Jet2, stanowiące przedmiot formalnego postępowania wyjaśniającego, skutkują przyznaniem pomocy państwa, która została wdrożona z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE i która jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (704) Komisja stwierdza ponadto, że zwolnienie z opłat za oświetlenie drogi startowej, z którego korzysta przedsiębiorstwo Ryanair, nie wiąże się z pomocą państwa. Podobnie Komisja stwierdza, że linie lotnicze Flybe, Aer Arann, Buzz i easyJet nie otrzymały pomocy państwa na działalność prowadzoną w porcie lotniczym w La Rochelle.

9. ODZYSKANIE POMOCY

- (705) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym Komisja musi nakazać danemu państwu członkowskiemu zmianę lub zniesienie takiej pomocy ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) Art. 16 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ⁽²⁰⁰⁾ stanowi, że „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy niezgodnej z prawem, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta (»decyzja o windykacji«). Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa Unii”. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w przypadku pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym celem odzyskania pomocy jest przywrócenie stanu pierwotnego ⁽²⁰¹⁾. W tym względzie Trybunał Sprawiedliwości uważa, że cel jest osiągnięty, gdy beneficjenci pomocy zwrócą kwoty przyznane w ramach pomocy niezgodnej z prawem wraz z odsetkami, tracąc w ten sposób korzyść, którą odnieśli w porównaniu z konkurentami. W ten sposób zostaje przywrócony stan poprzedzający przyznanie pomocy ⁽²⁰²⁾.
- (707) W analizowanym przypadku żadna ogólna zasada prawa Unii Europejskiej nie uniemożliwia odzyskania środków pomocy niezgodnych z prawem i z rynkiem wewnętrznym wskazanych w ramach niniejszej decyzji. W szczególności ani Francja ani zainteresowane osoby trzecie nie przedstawiły argumentów w tym względzie.
- (708) Francja musi zatem podjąć wszelkie konieczne działania w celu odzyskania od przedsiębiorstwa Ryanair, AMS i Jet2 środków pomocy przyznanych niezgodnie z prawem na podstawie wspomnianych umów.
- (709) W tabeli 20 poniżej przedstawiono płatności z tytułu usług marketingowych uiszczane na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair/AMS przez CCI do 2011 r. według Francji.

Tabela 20

Kwoty wypłacone przedsiębiorstwu Ryanair/AMS i Jet2 w latach 2003–2013

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) W tabeli 20 podano jedynie łączne kwoty płatności dokonywanych każdego roku w ramach poszczególnych umów o świadczenie usług marketingowych. Francja nie dostarczyła jednak tabeli przedstawiającej związku między kwotami określonymi w umowach a kwotami faktycznie wypłacanymi każdego roku w ramach każdej umowy.

⁽¹⁹⁹⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 lipca 1973 r., Komisja/Niemcy, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, pkt 13.

⁽²⁰⁰⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

⁽²⁰¹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 14 września 1994 r., Hiszpania/Komisja, sprawy połączone C-278/92, C-279/92 i C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, pkt 75.

⁽²⁰²⁾ Wyrok Trybunału z dnia 17 czerwca 1999 r., Belgia/Komisja, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, pkt 64 i 65.

(711) Kwoty pomocy do odzyskania należy ustalić w niżej opisany sposób:

- Kwotę pomocy do odzyskania należy obliczyć w odniesieniu do każdego z niezgodnych środków pomocy, o których mowa w motywie 699. W przypadku każdego analizowanego środka kwota pomocy odpowiada wartości bieżącej netto każdego środka, obliczonej zgodnie z tabelą 15, jako suma zdyskontowanych przyrostowych przepływów pieniężnych rocznie.
- Ponieważ Francja nie przedstawiła wiarygodnego odtworzenia wartości bieżącej netto każdego ze środków, odtworzenie zaproponowane przez Komisję (oparte na scenariuszu podstawowym) będzie musiało służyć jako podstawa do obliczenia kwoty pomocy do odzyskania.

(712) Aby odzwierciedlić rzeczywistą korzyść uzyskaną przez linię lotniczą i jej spółki zależne na mocy umów, Francja musi dokonać korekty kwot określonych w motywie 711, w następujący sposób:

- Francja może dokonać korekty kwot przyrostowych kosztów lotniczych uwzględnionych w obliczeniach na podstawie potwierdzeń rzeczywiście uiszczonych płatności, które Francja powinna przedstawić.
- Francja musi uwzględnić wszelkie różnice między rzeczywiście uiszczonymi płatnościami przez linię lotniczą w ramach umów o świadczenie usług portu lotniczego, odnotowanymi po danym zdarzeniu, a planowanymi (*ex ante*) przepływami odpowiadającymi tym pozycjom przychodów. Korekty te muszą opierać się na potwierdzeniach rzeczywiście uiszczonych płatności, które Francja powinna dostarczyć.
- Francja musi uwzględnić wszelkie różnice między płatnościami za usługi marketingowe rzeczywiście uiszczone na rzecz linii lotniczej lub jej spółek zależnych w ramach umowy o świadczenie usług marketingowych, odnotowanymi po danym zdarzeniu, a odpowiadającymi im planowanymi (*ex ante*) kosztami marketingowymi. Korekty te muszą opierać się na potwierdzeniach rzeczywiście uiszczonych płatności, które Francja powinna dostarczyć.
- Francja musi uwzględnić wszelkie różnice między planowanym (*ex ante*) okresem obowiązywania poszczególnych umów (umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych) a ich rzeczywistym okresem obowiązywania. W przypadku wcześniejszego rozwiązania niektórych umów linia lotnicza zasadniczo nie otrzymywała żadnych płatności z tytułu tych umów i nie miała dostępu infrastruktury portu lotniczego ani do usług obsługi naziemnej zgodnie z postanowieniami tych umów. Korekty te muszą opierać się na potwierdzeniach rzeczywiście uiszczonych płatności, które Francja powinna dostarczyć.

(713) Jak wyjaśniono w motywie 451, Komisja uznaje, że, na potrzeby stosowania zasad pomocy państwa, spółki Ryanair i AMS stanowią jeden podmiot gospodarczy oraz że umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte równocześnie należy uznać za stanowiące jedną transakcję pomiędzy tym podmiotem a CCI. Komisja stwierdza zatem, że przedsiębiorstwa Ryanair i AMS ponoszą odpowiedzialność solidarną za zwrot pomocy otrzymanej na podstawie umów zawartych w latach 2003–2011 (przed datą przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania, o której mowa w motywie 4, tj. przed dniem 8 lutego 2012 r.). Natomiast tylko przedsiębiorstwo Ryanair jest zobowiązane do zwrotu pomocy na podstawie grupy umów 1-A i umowy B, ponieważ zostały one zawarte bezpośrednio między CCI a Ryanair bez udziału AMS.

(714) Odzyskanie pomocy od Jet2 musi być zgodne z zasadami metodycznymi określonymi w motywach 711–713. Ponieważ kwota pomocy do odzyskania od Jet2 nie może przekroczyć 200 000 EUR, nie można wykluczyć, że kwota pomocy może być niższa od progu wyłączenia określonego w rozporządzeniu *de minimis* ⁽²⁰³⁾. Ani władze francuskie, ani zainteresowane strony nie stwierdziły jednak, że rozporządzenie to może mieć zastosowanie w toku formalnego postępowania wyjaśniającego.

(715) Władze francuskie muszą odzyskać wymienione wyżej kwoty w terminie 4 miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.

⁽²⁰³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* (Dz.U. L 352 z 24.12.2013, s. 1).

- (716) Władze francuskie są ponadto zobowiązane do doliczenia do kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu odsetek naliczonych od dnia, w którym przedmiotowa pomoc została przekazana do dyspozycji przedsiębiorstwu, czyli od każdego dnia faktycznej płatności pomocy aż do jej faktycznego odzyskania ⁽²⁰⁴⁾, zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/2282 ⁽²⁰⁵⁾. Zważywszy że w analizowanym przypadku przepływy składające się na środki pomocy są złożone i występują w różnych datach w ciągu roku, a nawet w sposób stały w przypadku niektórych kategorii przychodów, Komisja uważa, że dla celów obliczenia odsetek od odzyskiwanych kwot akceptowalne jest przyjęcie za datę wypłaty dzień 31 grudnia każdego odnośnego roku.
- (717) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli państwo członkowskie napotka na nieprzewidziane i nieprzewidywalne trudności bądź też dowie się o konsekwencjach, których Komisja nie uwzględniła, wówczas państwo to może zgłosić takie kwestie Komisji do rozpatrzenia wraz z propozycją stosownych zmian. W takich przypadkach Komisja oraz dane państwo członkowskie muszą wspólnie i w dobrej wierze przewyciężyć powstałe trudności, postępując jednocześnie w pełnej zgodności z postanowieniami TFUE ⁽²⁰⁶⁾.
- (718) Komisja wzywa Francję do przedstawienia jej informacji o wszelkich problemach napotkanych przy wykonywaniu niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Zaliczki zwrotne przyznane przez dział ogólny Izby Handlowo-Przemysłowej w La Rochelle na rzecz jej działu ds. portu lotniczego w latach 2001–2012 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.
2. Zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny Izby Handlowo-Przemysłowej w La Rochelle na rzecz jej działu ds. portu lotniczego w latach 2001–2005 stanowi 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.
3. Wkłady finansowe przyznane przez departament Charente-Maritime, związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle i region Poitou-Charentes przyznane portowi lotniczemu w La Rochelle na realizację działań promocyjnych prowadzonych przez port lotniczy w La Rochelle stanowi 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.
4. Dotacje inwestycyjne przyznane przez radę departamentu Charente-Maritime, Radę Regionalną Poitou-Charentes, związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle i EFRR w latach 2001–2005 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. Wynagrodzenie za usługi świadczone na rzecz portu lotniczego Rochefort/Saint-Agnant przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

⁽²⁰⁴⁾ Zob. art. 16 ust. 2 rozporządzenia 2015/1589 (cytowany w przypisie nr 175).

⁽²⁰⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140, 30.4.2004, s. 1) oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2015/2282 z dnia 27 listopada 2015 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w odniesieniu do formularzy zgłoszeniowych i formularzy informacji (Dz.U. L 325 z 10.12.2015, s. 1).

⁽²⁰⁶⁾ Zob. na przykład wyrok z dnia 2 lutego 1989 r., Komisja/Niemcy, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, pkt 9 oraz wyrok z dnia 4 kwietnia 1995 r., Komisja/Włochy, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, pkt 17.

6. Rzekome zaniżanie faktur za usługi świadczone przez dział ogólny Izby Handlowo-Przemysłowej La Rochelle na rzecz jej działu ds. portu lotniczego w latach 2006–2012 nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
7. Dotacje przyznane przez FIATA na sfinansowanie zadań wchodzących w zakres kompetencji władz publicznych wykonywanych przez port lotniczy w La Rochelle nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
8. Środki pomocy państwa, o których mowa w ust. 1–4, 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 w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair odpowiednio 1 lutego 2007 r. i 13 stycznia 2010 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Aer Arann na obsługę połączenia do Cork (Irlandia) nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
3. Umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Flybe 18 marca 2009 r. na obsługę połączenia do Glasgow (Szkocja) nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
4. Działania promocyjne i wydatki na komunikację związane z linią lotniczą Buzz i wspomniane w sprawozdaniu CRC nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
5. Domniemane usługi marketingowe zamówione od spółki easyJet, o których mowa w sprawozdaniu CRC, nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 3

1. Poniższe środki, zawierające pomoc państwa, która została przyznana przez Francję łącznie na rzecz Ryanair i Airport Marketing Services niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, są niezgodne z rynkiem wewnętrznym:
 - a) umowa o świadczenie usług portu lotniczego zawarta przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair 10 grudnia 2003 r. oraz umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair 1 grudnia 2003 r.;
 - b) umowa o świadczenie usług marketingowych przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair 1 stycznia 2004 r.;
 - c) umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair 1 maja 2006 r. oraz umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 1 kwietnia 2006 r.;
 - d) podpisany 1 czerwca 2007 r. aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 1 kwietnia 2006 r.;
 - e) umowa o świadczenie usług marketingowych przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 21 września 2007 r.;
 - f) umowy o świadczenie usług marketingowych zawarte przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 17 września 2009 r.;

- g) podpisany 1 lutego 2010 r. aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair 13 stycznia 2010 r. oraz umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 25 lutego 2010 r.;
- h) podpisany 23 czerwca 2010 r. aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 25 lutego 2010 r.;
- i) podpisany 28 stycznia 2011 r. aneks do umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawartej przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Ryanair 13 stycznia 2010 r. oraz podpisany 11 lutego 2011 r. aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z przedsiębiorstwem Airport Marketing Services 25 lutego 2010 r.;
- j) podpisany 11 lutego 2011 r. aneks do umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej w dniu 25 lutego 2010 r. pomiędzy Izbą Handlowo-Przemysłową w La Rochelle a Airport Marketing Services.

2. Pomoc państwa, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przyznana przez Francję na rzecz Jet2 z tytułu umowy o świadczenie usług portu lotniczego i usług marketingowych zawartej dnia 4 lipca 2008 r. przez Izbę Handlowo-Przemysłową w La Rochelle z Jet2, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 4

1. Francja odzyskuje od beneficjentów pomoc, o której mowa w art. 3. Przedsiębiorstwa Ryanair i Airport Marketing Services są odpowiedzialne solidarnie za zwrot pomocy, o której mowa w art. 3 ust. 1.
2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres poczynawszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 i rozporządzenia (WE) nr 271/2008 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.
4. Francja anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 1, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 5

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 3, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Francja dokłada wszelkich starań, aby niniejsza decyzja została wykonana w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 6

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Francja przekazuje Komisji następujące informacje:
 - a) kwoty pomocy do odzyskania zgodnie z art. 4;
 - b) wyliczenie odsetek od odzyskiwanych kwot;
 - c) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
 - d) dokumenty potwierdzające, że beneficjentom nakazano zwrot pomocy.
2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 3, Francja na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach przyjmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Francja bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Przedstawia ona również szczegółowe informacje na temat kwoty pomocy i odsetek już odzyskanych od beneficjentów.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lipca 2022 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji
