

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/1226****z dnia 23 lipca 2014 r.****w sprawie pomocy państwa SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Angoulême oraz przedsiębiorstw SNC-Lavalin, Ryanair i Airport Marketing Services**

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 5080)

**(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<sup>(1)</sup>,

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) Pismem z dnia 26 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwo lotnicze Air France złożyło skargę dotyczącą korzyści, jakie przedsiębiorstwo lotnicze Ryanair miało otrzymywać we wszystkich regionalnych i lokalnych portach lotniczych we Francji. W odniesieniu do portu lotniczego w Angoulême Brie Champniers (zwanego dalej „portem lotniczym w Angoulême”) w skardze wskazuje się również na wkłady finansowe, z których miał korzystać organ zarządzający tym portem lotniczym, tj. izba handlowo-przemysłowa w Angoulême (fr. *Chambre de Commerce et d'Industrie*, zwana dalej „CCI w Angoulême”).
- (2) Pismem z dnia 16 marca 2010 r. Komisja przesłała władzom francuskim wersję skargi nieobjętą klauzulą poufności i wezwała je do przedstawienia wyjaśnień w odniesieniu do środków, których dotyczyła skarga. Władze francuskie przedstawiły odpowiedź pismami z dnia 31 maja i z dnia 7 czerwca 2010 r.
- (3) Pismem z dnia 2 listopada 2011 r. przedsiębiorstwo Air France przekazało informacje uzupełniające na poparcie swojej skargi. Pismem z dnia 5 grudnia 2011 r. Komisja przekazała te informacje władzom francuskim i zwróciła się do nich o udzielenie dodatkowych informacji. Dnia 22 grudnia 2011 r. władze francuskie wystąpiły o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi, na co Komisja wyraziła zgodę pismem z dnia 4 stycznia 2012 r. Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi i odpowiedzi pismem z dnia 20 stycznia 2012 r.
- (4) Pismem z dnia 21 marca 2012 r. Komisja przekazała Francji swoją decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do potencjalnej pomocy na rzecz portu lotniczego w Angoulême i przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair. Decyzja Komisji (zwana dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(3)</sup> dnia 25 maja 2012 r.
- (5) Władze francuskie przedstawiły Komisji swoje uwagi i odpowiedzi na pytania zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania i na późniejsze pytania odpowiednio pismami z dnia 22 maja 2012 r. i z dnia 21 września 2012 r.
- (6) Przedsiębiorstwa Air France, Ryanair i Airport Marketing Services (zwane dalej „AMS”) przedstawiły swoje uwagi w terminie wyznaczonym w decyzji o wszczęciu postępowania. Pismami z dnia 20 sierpnia 2012 r. i z dnia 3 maja 2013 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim. Pismami z dnia 12 września 2012 r. i z dnia 7 czerwca 2013 r. Francja poinformowała Komisję, że nie przedstawia dodatkowych uwag w tym względzie.

<sup>(1)</sup> Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Treść tych dwóch grup 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.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 301 z 5.10.2012, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 149 z 25.5.2012, s. 29.

- (7) Komisja otrzymała dodatkowe uwagi od przedsiębiorstwa Ryanair w dniach 13 kwietnia 2012 r., 10 kwietnia 2013 r., 20 grudnia 2013 r., 17 stycznia 2014 r. i 31 stycznia 2014 r. Komisja przekazała Francji te dodatkowe uwagi odpowiednio pismami z dnia 13 lipca 2012 r., z dnia 3 maja 2013 r., z dnia 9 stycznia 2014 r., z dnia 23 stycznia 2014 r. i z dnia 4 lutego 2014 r. Pismami z dnia 17 lipca 2012 r., z dnia 4 czerwca 2013 r., z dnia 29 stycznia 2014 r., z dnia 3 lutego 2014 r. i z dnia 21 maja 2014 r. Francja poinformowała Komisję, że nie przedstawia dodatkowych uwag w tym względzie.
- (8) W dniach 24 lutego, 13 marca i 19 marca 2014 r., w następstwie przyjęcia unijnych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (zwanymi dalej „nowymi wytycznymi”) <sup>(4)</sup>, Komisja wezwała Francję i zainteresowane strony do zgłaszania uwag dotyczących stosowania nowych wytycznych, szczególnie w odniesieniu do niniejszej sprawy. Dnia 19 marca 2014 r. władze francuskie przedstawiły uwagi w tym względzie.
- (9) Ponadto w dniu 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie <sup>(5)</sup> wzywające państwa członkowskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag dotyczących niniejszej sprawy w świetle wejścia w życie nowych wytycznych. Przedsiębiorstwa Air France i Transport and Environnement przedstawiły swoje uwagi w wyznaczonym w tym celu terminie. Pismami z dnia 28 maja 2014 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim. Pismem z dnia 21 maja 2014 r. Francja poinformowała Komisję, że nie przedstawia dodatkowych uwag w tym względzie.

## 2. STAN FAKTYCZNY

### 2.1. Operatorzy i właściciele infrastruktury portów lotniczych

- (10) Do 2011 r. zarządzanie portem lotniczym w Angoulême zapewniała CCI w Angoulême. Na mocy rozporządzenia ministra z dnia 20 września 2002 r. państwo, tj. ówczesny właściciel portu lotniczego, udzieliło CCI w Angoulême koncesji na zarządzanie portem lotniczym w Angoulême na okres pięciu lat. W umowie <sup>(6)</sup> zawartej między CCI w Angoulême i państwem przewidziano, że CCI w Angoulême odpowiada za budowę, utrzymanie i obsługę portu lotniczego. W tym celu CCI w Angoulême, działając jako operator portu lotniczego w Angoulême i organ zarządzający tym portem (zwany dalej „CCI-port lotniczy”), korzystała z oddzielnej rachunkowości niż ogólna działalność CCI w Angoulême <sup>(7)</sup>. Na mocy rozporządzenia prefekta z dnia 22 grudnia 2006 r. własność portu lotniczego w Angoulême przekazano następnie konsorcjum mieszanemu portów lotniczych regionu Charente (*Syndicat Mixte des Aéroports de Charente*, zwanemu dalej „SMAC”). Od dnia 1 stycznia 2007 r. SMAC zastąpiło zatem państwo jako organ udzielający koncesji. Od tego dnia SMAC odpowiada za wszelkie inwestycje i sprawy związane z finansowaniem portu lotniczego.
- (11) W skład SMAC, jako podmiotu odpowiedzialnego za przystosowanie, wyposażenie, utrzymanie i obsługę portu lotniczego w Angoulême oraz za zarządzanie nim, wchodzi: samorząd departamentu Charente (zwany dalej „CG16”), związek aglomeracji Angoulême (*la communauté d'agglomération du grand Angoulême*, zwany dalej „COMAGA”), związek gmin Braconne Charente (*la communauté des communes de Braconne Charente*, zwany dalej „CCBC”), CCI w Angoulême, związek gmin Cognac (*la communauté des communes de Cognac*, zwany dalej „CCC”) i izba handlowo-przemysłowa w Cognac. Jak wskazano w decyzji o wszczęciu postępowania <sup>(8)</sup>, statut SMAC określa podział wydatków ponoszonych w związku z portem lotniczym w Angoulême między jego członków.
- (12) Po przedłużeniu koncesji CCI w Angoulême do dnia 31 grudnia 2008 r., dnia 22 stycznia 2009 r. SMAC zawarło z CCI w Angoulême umowę o zarządzanie (zwaną dalej „umową z 2009 r.”). Od dnia 1 stycznia 2009 r., przez okres trzech lat, inwestycje realizowane w ramach obsługi portu lotniczego nie leżały już w gestii CCI-port lotniczy, lecz SMAC.
- (13) Ponadto w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia w trybie konkurencyjnym od dnia 1 stycznia 2012 r. za zarządzanie portem lotniczym i jego obsługę odpowiada prywatne przedsiębiorstwo SNC-Lavalin <sup>(9)</sup>.

### 2.2. Charakterystyka portu lotniczego i natężenie ruchu

- (14) Jak przypomniano w decyzji o wszczęciu postępowania, port lotniczy w Angoulême mieści się na obszarze departamentu Charente i obsługuje krajowy i międzynarodowy ruch komercyjny. Jest on oddalony o 75 km od portów lotniczych w Périgueux i w Limoges, o 80 km od portu lotniczego w Niort i o ok. 120 km od portów lotniczych w La Rochelle i w Bordeaux.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

<sup>(6)</sup> Umowa koncesji z dnia 22 kwietnia 2002 r., zwana dalej „umową koncesji”.

<sup>(7)</sup> Art. 37 specyfikacji istotnych warunków zamówienia dotyczącej zawarcia umowy koncesji.

<sup>(8)</sup> Zob. motyw 13 wspomnianej wyżej decyzji o wszczęciu postępowania, tabela 2.

<sup>(9)</sup> Jak wskazano w motywie 23 decyzji o wszczęciu postępowania, SMAC zdecydowało o przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

Tabela 1

**Porty lotnicze sąsiadujące z portem lotniczym w Angoulême <sup>(1)</sup>**

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
<b>Czas podróży w min.</b>	93	106	79	119	102
<b>Odległość w km</b>	108	110	97	156	127

<sup>(1)</sup> Czas trwania podróży i odległości podane w tabeli pochodzą z kalkulatora Michelin i zakładają najkrótszy czas trwania podróży.

- (15) Regularny przewóz lotniczy między Angoulême a Lyonem obsługiwany przez Twin Jet w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej przerwano w kwietniu 2007 r. W latach 2008 i 2009 przedsiębiorstwo Ryanair obsługiwało od kwietnia do października połączenie z portem lotniczym Londyn Stansted, realizując trzy loty w obie strony tygodniowo. W latach 2004–2011 pozostałe operacje komercyjne w porcie lotniczym w Angoulême obejmowały głównie loty samolotów i śmigłowców w ramach działalności aeroklubów oraz loty biznesowe.
- (16) Uwzględniając ruch pasażerski portu lotniczego w Angoulême przedstawiony w tabeli 2 poniżej, port lotniczy w Angoulême należy do kategorii D w rozumieniu pkt 15 wytycznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych z 2005 r. <sup>(10)</sup> (zwanych dalej „wytycznymi z 2005 r.”).

Tabela 2

**Ruch pasażerski i operacje lotnicze w porcie lotniczym w Angoulême <sup>(1)</sup>**

	Ruch pasażerski	W tym Ryanair	% regularnych przewozów lotniczych	Operacje lotnicze
<b>2004</b>	5 496	0	85,53 %	26 731
<b>2005</b>	6 789	0	89,45 %	28 328
<b>2006</b>	6 553	0	94,26 %	24 381
<b>2007</b>	2 362	0	66,30 %	22 868
<b>2008</b>	25 596	24 494	95,69 %	22 650
<b>2009</b>	28 216	27 490	97,43 %	31 358
<b>2010</b>	345	0	0,00 %	24 632
<b>2011 <sup>(2)</sup></b>	394	0	0,00 %	26 060

<sup>(1)</sup> Ruch pasażerski i operacje lotnicze na podstawie pisma władz francuskich z dnia 20 stycznia 2012 r.

<sup>(2)</sup> Dane dotyczą miesięcy od stycznia do listopada 2011 r.

- (17) Z analizy sytuacji finansowej portu lotniczego w Angoulême wynika, że zarządzanie platformą w rozpatrywanych okresach przyniosło bardzo duże straty. Płatności na rzecz organu zarządzającego portem lotniczym z tytułu obsługi tego portu w latach 2004–2011 wyniosły ogółem 10 232 310 EUR <sup>(11)</sup>. Niezwiązane z zadaniami państwa inwestycje zrealizowane przez organ zarządzający portem lotniczym w latach 2004–2011 wyniosły 1 277 000 EUR. Ich finansowanie zapewniły zainteresowane wspólnoty terytorialne, a następnie SMAC i CCI-port lotniczy <sup>(12)</sup>.

<sup>(10)</sup> Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

<sup>(11)</sup> Zob. motyw 28 niniejszej decyzji.

<sup>(12)</sup> Zob. motyw 21 niniejszej decyzji.

### 3. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW

#### 3.1. Wsparcie finansowe portu lotniczego

##### 3.1.1. Ramy umowne dotacji na rzecz portu lotniczego

- (18) Część inwestycji i straty operacyjnej portu lotniczego w Angoulême pokryły CG16, COMAGA i CCBC w następstwie zawarcia z CCI w Angoulême umowy o partnerstwie<sup>(13)</sup> (zwanej dalej „umową z 2002 r.”). Umowa ta została zawarta w wyniku udzielenia przez państwo koncesji na eksploatację infrastruktury publicznej na szczeblu lokalnym. W związku z tym do dnia 31 grudnia 2006 r. CG16, COMAGA i CCBC wносиły wkład finansowy na rzecz CCI w Angoulême z tytułu obsługi portu lotniczego<sup>(14)</sup>. Zobowiązania określone w umowie z 2002 r. zostały przejęte przez SMAC od dnia 1 stycznia 2007 r.
- (19) Na podstawie umowy z 2009 r. SMAC pokryło stratę operacyjną CCI-port lotniczy za lata 2009–2011. Zasada podziału wkładu między członków SMAC w odniesieniu do wydatków przypisanych do portu lotniczego w Angoulême pozostaje w tym okresie taka sama jak zasada podziału przewidziana w umowie z 2002 r.
- (20) Ponadto, jak stwierdzono wcześniej, od dnia 1 stycznia 2012 r. przedsiębiorstwo SNC-Lavalin zapewnia zarządzanie portem lotniczym w Angoulême w ramach zamówienia publicznego na sześcioletnią obsługę portu lotniczego udzielonego przez SMAC<sup>(15)</sup>. Każdy z uczestników przetargu<sup>(16)</sup> musiał przedstawić plan strategiczny uwzględniający „scenariusz podstawowy”<sup>(17)</sup> i „scenariusz alternatywny”<sup>(18)</sup>. Zamawiający dokonał wyboru tego drugiego scenariusza.

##### 3.1.2. Inwestycje w infrastrukturę

- (21) Szczegóły dotyczące wkładów faktycznie wniesionych przez różne organy publiczne na rzecz CCI-port lotniczy z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych przedstawiono w decyzji o wszczęciu postępowania<sup>(19)</sup>. Komisja przypomina, że niezwiązane z państwem inwestycje zrealizowane przez CCI-port lotniczy w latach 2004–2011 wyniosły 1 277 000 EUR. Ich finansowanie zapewniły zainteresowane wspólnoty terytorialne (CG16, COMAGA, CCBC), a następnie SMAC i CCI-port lotniczy.
- (22) Inwestycje te przeznaczono na przedłużenie pasa startowego o 50 metrów, aby port lotniczy w Angoulême posiadał parametry techniczne niezbędne do obsługi przedsiębiorstw lotniczych, które mogą przyczynić się do rozwoju ruchu lotniczego. Władze francuskie twierdzą również, że prace związane z przystosowaniem terminalu lotniczego i instalacje modułowe miały w szczególności na celu spełnienie norm regulacyjnych mających zastosowanie do obiektów użyteczności publicznej.
- (23) Z wyłączeniem kwestii należących do prerogatyw państwa od dnia 1 stycznia 2012 r. SMAC ponosi koszty realizacji inwestycji związanych z przystosowaniem i wyposażeniem portu lotniczego oraz pełni obowiązki generalnego wykonawcy w zakresie tych inwestycji. Inwestycje te szacuje się na kwotę 1 200 000 EUR w latach 2012–2017, przy czym ostateczny program nie został ustalony<sup>(20)</sup>.

<sup>(13)</sup> Umowa z dnia 23 maja 2002 r. dotycząca warunków finansowania obsługi portu lotniczego w Angoulême Brie Champniers i jego rozwoju.

<sup>(14)</sup> Zasadę podziału wkładu finansowego określono w tabeli 2 zawartej w decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(15)</sup> Zobowiązanie SNC-Lavalin z dnia 19 lipca 2011 r. przyjęte przez SMAC dnia 8 sierpnia 2011 r. na mocy uchwały z dnia 23 czerwca 2011 r.

<sup>(16)</sup> Ogłoszenie o zamówieniu opublikowane dnia 9 marca 2011 r. w BOAMP nr 48-B, ogłoszenie nr 222.

<sup>(17)</sup> Scenariusz podstawowy odpowiada celom i rezultatom, które operator uznaje za możliwe do zweryfikowania i do podjęcia w okresie realizacji zamówienia i na warunkach wykonania udzielonego mu zamówienia, z uwzględnieniem kontekstu gospodarczego, specyfiki rynku i cyklu koniunkturalnego transportu lotniczego oraz sytuacji i szczególnego otoczenia platformy.

<sup>(18)</sup> Scenariusz alternatywny ma na celu zapewnienie rozwoju regularnych komercyjnych przewozów lotniczych. Obejmuje on ocenę skutków w odniesieniu do wyników finansowych portu lotniczego i w stosownych przypadkach w odniesieniu do wynagrodzenia operatora, a także finansowego znaczenia dodatkowych wkładów finansowych, które mają być wniesione przez konsorcjum poza zamówieniem.

<sup>(19)</sup> Zob. motyw 30 (wspomnianej wyżej) decyzji o wszczęciu postępowania, tabela 3.

<sup>(20)</sup> Uchwała SMAC z dnia 23 czerwca 2011 r.

## 3.1.3. Finansowanie kosztów związanych z zadaniami państwa

- (24) W umowie z 2002 r. wyraźnie wyłączono z jej zakresu stosowania inwestycje bezpośrednio związane z zadaniami państwa. Według władz francuskich odnośne koszty<sup>(21)</sup> odpowiadają wydatkom operacyjnym i wydatkom na wyposażenie w zakresie bezpieczeństwa<sup>(22)</sup> i ochrony<sup>(23)</sup>. Wydatki te obejmują następujące kwoty:

Tabela 3

**Wydatki na ochronę i bezpieczeństwo**

(w EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Bezpieczeństwo</b>	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
<b>Ochrona</b>	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
<b>Koszty ogólne</b>	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
<b>Ogółem</b>	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- (25) Wydatki te pokryto w ramach odpisów amortyzacyjnych z opłat lotniskowych oraz dodatkowych dotacji z funduszu interwencyjnego na rzecz portów lotniczych i transportu powietrznego (fr. *Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, FIATA), które od 2008 r. zastąpiono podwyżką opłat lotniskowych. Jak przewidziano w art. 1609w ogólnego kodeksu podatkowego, opłaty lotniskowe są pobierane przez operatorów portów lotniczych, na których ruch pod względem liczby osób wchodzących na pokład samolotu i z niego schodzących wynosi w ciągu ostatniego roku kalendarzowego, za który dane są dostępne, ponad 5 000 pasażerów. Wykaz takich portów lotniczych oraz obowiązującą taryfę opłat w odniesieniu do każdego portu lotniczego określono w rozporządzeniu właściwego ministra<sup>(24)</sup>.
- (26) Według władz francuskich uzyskane w ten sposób środki finansowe obejmują następujące kwoty:

Tabela 4

**Środki przeznaczone na finansowanie działań państwa**

(w EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Dochód z opłat lotniskowych</b>	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
<b>Podwyżka</b>	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
<b>FIATA</b>	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
<b>Ogółem</b>	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

## 3.1.4. Dotacje na obsługę portu lotniczego

- (27) Do 2008 r. CG16, COMAGA i CCBC zapewniały pokrycie straty operacyjnej i dokonywanie spłaty rat pożyczki zgodnie z umową z 2002 r., zaś CCI w Angoulême zapewniała pokrycie ewentualnego salda straty poprzez wkład w ramach swojej działalności ogólnej<sup>(25)</sup>. Od 2004 r. podniesiono pułap rocznej straty pokrywanej przez strony umowy z 2002 r., który pierwotnie ustalono na kwotę 350 000 EUR. Ponadto SMAC wyrównało całość straty operacyjnej CCI-port lotniczy począwszy od 2008 r. i po dniu 1 stycznia 2009 r., w którym SMAC zobowiązało się do tego w zastosowaniu umowy z 2009 r.

<sup>(21)</sup> Poza przepływami finansowymi związanymi z inwestycjami państwowymi, o których mowa w motywie 24 niniejszej decyzji, przepływy finansowe związane z obsługą portu lotniczego przedstawiono w motywie 43 tabela 4 decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(22)</sup> Wozy strażackie, pojazdy służące zmniejszeniu ryzyka związanego ze zwierzyną i ptactwem, ogrodzenie.

<sup>(23)</sup> Wyposażenie przeznaczone do prowadzenia kontroli pasażerów i ich bagażu nadawanego do luku bagażowego.

<sup>(24)</sup> Zob. sekcja 8.1.1.2 niniejszej decyzji.

<sup>(25)</sup> Zob. motyw 36 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (28) Płatności na rzecz CCI-port lotniczy z tytułu obsługi portu lotniczego w Angoulême w latach 2004–2011 objęły ogółem następujące kwoty:

Tabela 5

**Kwoty dotacji na obsługę portu lotniczego otrzymanych przez CCI-port lotniczy**

(w tys. EUR)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Dotacje</b>	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- (29) Od 2012 r. przedsiębiorstwo SNC-Lavalin zapewnia obsługę portu lotniczego w ramach uzyskanego zamówienia publicznego. W opisanych powyżej scenariuszu podstawowym i scenariuszu alternatywnym (zob. przypisy 17 i 18) przedstawiono, w zależności od prognozowanych danych liczbowych w zakresie wyniku obsługi portu lotniczego, maksymalną kwotę wkładu równoważącego finansowanego przez SMAC oraz poziom wynagrodzenia ryczałtowego przysługującego wykonawcy, który uzyskał zamówienie. Przedsiębiorstwo SNC-Lavalin przedstawiło następujące oferty:

Tabela 6

**Pułap dotacji na obsługę portu lotniczego i wynagrodzenie przyznane SNC-Lavalin (brutto) – scenariusz podstawowy**

(w EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Wkład równoważący</b>	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
<b>Wynagrodzenie</b>	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
<b>Ogółem</b>	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabela 7

**Pułap dotacji na obsługę portu lotniczego i wynagrodzenie przyznane SNC-Lavalin (brutto) – scenariusz alternatywny**

(w EUR)

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Wkład równoważący</b>	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
<b>Wynagrodzenie</b>	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
<b>Ogółem</b>	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

**3.2. Ramy taryfowe portu lotniczego w Angoulême**

- (30) CCI w Angoulême przyjęła cztery kolejne decyzje dotyczące taryf, przy czym SMAC zatwierdziło dwie ostatnie:

Tabela 8

**Opłaty lotnicze portu lotniczego w Angoulême**

(w EUR)

	Taryfa na dzień 15.6.2003 r.	Taryfa na dzień 1.12.2005 r.	Taryfa na dzień 1.1.2009 r.	Taryfa na dzień 1.6.2010 r.
<b>Lądowanie</b>	Kilka kategorii	Kilka kategorii	Kilka kategorii	Kilka kategorii



(w EUR)

	Taryfa na dzień 15.6.2003 r.	Taryfa na dzień 1.12.2005 r.	Taryfa na dzień 1.1.2009 r.	Taryfa na dzień 1.6.2010 r.
<b>Lądowanie B737–800</b>	284,56	296,77	296,81	305,94
<b>Oświetlenie</b>	26,25	27,35	27,35	35
<b>Postój (za godzinę i za tonę powyżej 2 godz.)</b>	0,25	0,26	0,26	0,27
<b>Pasażerowie z Unii Europejskiej</b>	3,61	3,76	2,76	2,85
<b>Opłata za obsługę osób niepeł- nosprawnych oraz osób o ograni- czonej sprawności ruchowej<sup>(1)</sup></b>	—	—	—	0,42

<sup>(1)</sup> Opłata za obsługę osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

- (31) Przedsiębiorstwa planujące regularne loty miały możliwość zawarcia umowy szczegółowej w odniesieniu do wymaganych usług. W ramach takich umów możliwe było przyznanie zniżek<sup>(26)</sup>.

### 3.3. Stosunki z przedsiębiorstwem Ryanair

#### 3.3.1. Umowy zawarte z przedsiębiorstwami Ryanair i Airport Marketing Services

- (32) W wyniku opublikowania europejskiego zaproszenia do składania projektów<sup>(27)</sup> dnia 8 lutego 2008 r. zawarto dwie umowy pomiędzy SMAC a przedsiębiorstwem lotniczym Ryanair oraz pomiędzy SMAC a przedsiębiorstwem Airport Marketing Services, spółką zależną należącą w całości do Ryanair (zwaną dalej „AMS”). Celem tych dwóch umów (zwanych dalej „umowami z 2008 r.”) jest ustanowienie regularnego połączenia lotniczego między portem lotniczym w Angoulême i portem lotniczym Londyn Stansted.
- (33) Umowa zawarta z przedsiębiorstwem Ryanair (zwaną dalej „umową o świadczenie usług portu lotniczego”) dotyczy usług portu lotniczego. Umowa zawarta z przedsiębiorstwem AMS (zwaną dalej „umową o świadczenie usług marketingowych”) dotyczy usług promocyjnych i marketingowych związanych z połączeniem.
- (34) Umowy z 2008 r. zawarto na okres pięciu lat od uruchomienia połączenia<sup>(28)</sup>. O ile nie zawarto żadnej porównywalnej umowy z innym przedsiębiorstwem lotniczym, to w decyzji z dnia 1 marca 2009 r. dotyczącej taryf uwzględnia się wszystkie odpowiednie środki taryfowe. W decyzji tej wspomina się o „udziale w kosztach rozwoju połączenia” przez trzy pierwsze lata po uruchomieniu połączenia, odpowiednio w wysokości 15 EUR, 12 EUR i 9 EUR na pasażera, z zastosowaniem pułapu w wysokości odpowiednio 400 000 EUR, 300 000 EUR i 225 000 EUR. W decyzji dotyczącej taryf z 2010 r. nie uwzględniono tego ostatniego środka.

#### 3.3.2. Umowa o świadczenie usług portu lotniczego

- (35) Zgodnie z umową o świadczenie usług portu lotniczego przedsiębiorstwo Ryanair zobowiązuje się do zapewniania trzech połączeń tygodniowo w okresie letnim<sup>(29)</sup>. Ponadto, jak wskazano w decyzji o wszczęciu postępowania<sup>(30)</sup>, SMAC przyznaje przedsiębiorstwu Ryanair określone zniżki w stosunku do ogólnych obowiązujących cen:

Tabela 9

### Opłaty lotniskowe stosowane wobec przedsiębiorstwa Ryanair

(w EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Opłata na pasażera</b>	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

<sup>(26)</sup> Zob. motyw 35 niniejszej decyzji, tabela 9 dotycząca przedsiębiorstwa Ryanair.

<sup>(27)</sup> Dz.U. S 144-179348 z 28.7.2007.

<sup>(28)</sup> Art. 2.1 w obu umowach.

<sup>(29)</sup> Art. 4.1 umowy o świadczenie usług portu lotniczego.

<sup>(30)</sup> Zob. motyw 55 i nast. decyzji o wszczęciu postępowania.

(w EUR)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Opłaty za lądowanie za jeden lot</b>	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
<b>Opłata za obsługę naziemną za jeden lot</b>	195	245	245	245	245

- (36) SMAC zobowiązało się do utrzymania poziomu tych opłat na czas obowiązywania umowy i do nienakładania, bezpośrednio lub pośrednio, innych opłat<sup>(31)</sup>. Ponadto w umowie o świadczenie usług portu lotniczego przewidziano nałożenie kary na przedsiębiorstwo Ryanair w przypadku rozwiązania przez nie tej umowy<sup>(32)</sup>. Odpowiednia klauzula przewidywała mianowicie, że w przypadku rozwiązania umowy przez przedsiębiorstwo Ryanair przed końcem trzeciego roku jej obowiązywania Ryanair zapłaci kwotę 17 000 EUR za czwarty rok i kwotę 8 500 EUR za piąty rok.

### 3.3.3. Umowa o świadczenie usług marketingowych

- (37) Umowa o świadczenie usług marketingowych wyraźnie opiera się na zobowiązaniu przedsiębiorstwa Ryanair do obsługi połączenia Angoulême – Londyn Stansted opisanego w umowie o świadczenie usług portu lotniczego<sup>(33)</sup>. W ramach tej umowy AMS zobowiązuje się do świadczenia usług marketingowych na stronach internetowych Ryanair przez trzy pierwsze lata obowiązywania umowy w zamian za zapłatę ze strony SMAC<sup>(34)</sup>.
- (38) Ponadto, mimo że umowę o świadczenie usług marketingowych podpisało AMS, przewidziano w niej<sup>(35)</sup>, że w przypadku rozwiązania umowy przez przedsiębiorstwo Ryanair przed końcem trzeciego roku jej obowiązywania przedsiębiorstwo Ryanair zapłaci na rzecz SMAC karę w kwocie 50 000 EUR za czwarty rok i w kwocie 25 000 EUR za piąty rok.

### 3.3.4. Wykonanie umowy przez SMAC, CCI w Angoulême i Ryanair/AMS

- (39) W latach 2008 i 2009 działalność komercyjna przedsiębiorstwa Ryanair stanowiła 95–97 % ruchu portu lotniczego w Angoulême. Działalność ta stanowiła 25–28 % całkowitej teoretycznej zdolności portu lotniczego, którą władze francuskie szacują na 100 000 pasażerów rocznie.
- (40) Przepływy finansowe między organem zarządzającym portem lotniczym, SMAC, przedsiębiorstwami Ryanair i AMS w latach 2008–2010 wyglądają następująco:

Tabela 10

### Przepływy finansowe w latach 2008–2010

(w EUR)

	2008	2009	2010	Ogółem
<b>Opłaty</b>	54 086	70 294	0	124 380
<b>Wsparcie marketingowe<sup>(1)</sup></b>	400 000	300 000	0	700 000
<b>Transfery netto<sup>(2)</sup></b>	454 086	370 294	0	824 380

<sup>(1)</sup> Płatności z tytułu umowy o świadczenie usług marketingowych zostały dokonane bezpośrednio przez SMAC na rzecz AMS.

<sup>(2)</sup> Transfery netto nie uwzględniają innych przychodów lub wydatków związanych z działalnością przedsiębiorstwa Ryanair.

- (41) Umowy z 2008 r. nie były realizowane po 2009 r. Przedsiębiorstwo Ryanair uzależniło dalsze świadczenie usług w 2010 r. od zniesienia płatności przewidzianych w umowie o świadczenie usług marketingowych w wysokości 225 000 EUR za trzeci rok i 400 000 EUR za czwarty rok, a następnie od utrzymania wysokości kwot za usługi przewidziane w umowie o świadczenie usług marketingowych przy jednoczesnym ograniczeniu świadczenia usług do dwóch miesięcy letnich zamiast ośmiu miesięcy przewidzianych w umowie, po czym przedstawiło zawiadomienie zapowiadające zaprzestanie obsługi połączenia lotniczego.

<sup>(31)</sup> Art. 6 umowy o świadczenie usług portu lotniczego.

<sup>(32)</sup> Art. 10.3 umowy o świadczenie usług portu lotniczego.

<sup>(33)</sup> Art. 1 umowy o świadczenie usług marketingowych.

<sup>(34)</sup> Zob. motyw 60 decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(35)</sup> Art. 7 umowy o świadczenie usług marketingowych.



- (42) Dnia 28 czerwca 2010 r. SMAC wniosło do Sądu Administracyjnego w Poitiers roszczenie odszkodowawcze z tytułu strat poniesionych w wyniku zaprzestania obsługi połączenia lotniczego. Przedsiębiorstwo Ryanair wniosło sprawę do Londyńskiego Sądu Arbitrażu Międzynarodowego, którego jurysdykcję SMAC zakwestionowało przed Radą Stanu (fr.: Conseil d'État). To ostatnie postępowanie jest obecnie w toku.

#### 4. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (43) W ramach decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja wyraziła wątpliwości w odniesieniu do wkładu finansowego na rzecz operatorów portu lotniczego<sup>(36)</sup>.
- (44) Po pierwsze, Komisja wyraziła wątpliwości co do zakresu działań niemających charakteru gospodarczego, które mogą zostać objęte finansowaniem przez organy publiczne. Komisja podkreśliła bowiem, że uwzględnienie całej działalności portu lotniczego w Angoulême w ramach usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) może stanowić oczywisty błąd w ocenie w odniesieniu do pierwszego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark<sup>(37)</sup>.
- (45) Po drugie, Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące przestrzegania drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark, zgodnie z którym parametry stosowane do określenia wysokości rekompensaty za finansowane działania muszą zostać wcześniej ustalone.
- (46) Po trzecie, Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące poziomu rekompensaty kosztów powstałych w wyniku obowiązku świadczenia usługi publicznej, której beneficjentem jest SNC-Lavalin (trzeci warunek określony w wyroku w sprawie Altmark). Po czwarte, Komisja wyraziła poważne wątpliwości dotyczące procedury wyboru usługodawców (czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark), w tym w odniesieniu do okresu obsługi portu lotniczego zapewnianej przez SNC-Lavalin, przy braku jakichkolwiek informacji na temat oferty konkurencyjnej.
- (47) Z drugiej strony Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące środków przyznanych na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair. Po ustaleniu występowania możliwego powiązania między umową o świadczenie usług portu lotniczego a umową o świadczenie usług marketingowych Komisja uznała bowiem, że przedsiębiorstwo Ryanair nie zapłaciło ceny rynkowej za korzystanie z usług portu lotniczego<sup>(38)</sup>.

#### 5. UWAGI FRANCJI

##### 5.1. Wsparcie finansowe portu lotniczego

###### 5.1.1. Kwalifikacja pomocy

###### 5.1.1.1. Pojęcie działalności gospodarczej

###### a) Podmioty prowadzące działalność w zakresie obsługi portu lotniczego

- (48) Władze francuskie wskazują najpierw, że SMAC zachowało odpowiedzialność w zakresie inwestycji i polityki handlowej. Jest ono jedynym sygnatariuszem umów z przedsiębiorstwem Ryanair. Władze francuskie uznają, że taka interwencja w obsługę portu lotniczego jest uzasadniona ze względu na zadania leżące w interesie ogólnym, które należą do zakresu odpowiedzialności organów publicznych.

###### b) Podstawa prawna oceny publicznego finansowania infrastruktury

- (49) Władze francuskie uznają, że ocenę finansowania infrastruktury portu lotniczego należy przeprowadzić na podstawie wytycznych z 1994 r.<sup>(39)</sup>. W związku z tym władze francuskie uważają, że w pkt 12 tych wytycznych wykluczono wszelką kontrolę takiego finansowania w świetle przepisów dotyczących pomocy państwa. Dodają również, że przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r. kwalifikacja działań i elementów infrastruktury portu lotniczego wiązała się z sytuacją niepewności prawa. Stanowisko Sądu nie było wystarczające, aby jasno określić charakter ekonomiczny działań związanych z zarządzaniem portem lotniczym i jego obsługą.

<sup>(36)</sup> Zob. motyw 175 (wspomnianej wyżej) decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(37)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Rec. 2003, s. I-7747.

<sup>(38)</sup> Zob. motyw 240 (wspomnianej wyżej) decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(39)</sup> Wytyczne Komisji dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG w odniesieniu do pomocy państwa w sektorze lotniczym (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

## c) Prerogatywy władzy publicznej

- (50) Władze francuskie podkreślają, że w swojej decyzji dotyczącej portu lotniczego w Lipsku<sup>(40)</sup> Komisja uznała, że niektórych elementów infrastruktury portu lotniczego przeznaczonych do wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem publicznym, bezpieczeństwem przeciwpożarowym i bezpieczeństwem obsługi portu lotniczego nie można zakwalifikować jako działalności gospodarczej. Według władz francuskich takie zadania w zakresie ochrony i bezpieczeństwa<sup>(41)</sup> są finansowane z dochodów z opłat lotniskowych<sup>(42)</sup>. Opłaty te ustala się każdego roku w zależności od ponoszonych kosztów i pobiera się je na rzecz osób prawnych prawa publicznego lub prywatnego zapewniających obsługę portów lotniczych, jeżeli wielkość tej działalności przekracza 5 000 jednostek ruchu<sup>(43)</sup>. Mechanizm ten jest uzasadniony ze względu na szczególne wymogi związane z ochroną i bezpieczeństwem, które wykraczają poza zwykłe potrzeby obsługi portu lotniczego.
- (51) Władze francuskie wyjaśniają, że niektórych pokrywanych w ten sposób wydatków nie pokrywa się w całości<sup>(44)</sup>. Ponadto dane deklarowane przez operatorów portów lotniczych podlegają kontrolom obejmującym rok bieżący i dwa poprzednie lata.
- (52) Władze francuskie twierdzą, że stosowanie tego mechanizmu nie prowadzi do żadnej nadwyżki rekompensaty. Z jednej strony zwrotu wydatków pokrywanych z opłat lotniskowych dokonuje się dopiero po weryfikacji deklarowanych danych. Z drugiej strony koszty inwestycji kompensuje się zgodnie z harmonogramem dotacji na inwestycje. Ponadto saldo dodatnie przenosi się na następne lata z uwzględnieniem kosztów finansowych obciążających operatora. W związku z tym władze francuskie wskazują na często występujący niedobór finansowania z opłat lotniskowych spowodowany wzrostem kosztów ochrony i bezpieczeństwa<sup>(45)</sup>.
- (53) Ponadto władze francuskie wyjaśniają, że CCI w Angoulême ponosi inne koszty wynikające z wykonywania zadań władzy publicznej zgodnie z umową i specyfikacją istotnych warunków zamówienia w sprawie koncesji. W związku z tym operator zapewnia realizację zadań w zakresie służby informacji powietrznej<sup>(46)</sup>, w przypadku gdy państwo nie zapewnia realizacji zadań w zakresie służby kontroli. Ponadto gdy państwo bierze na siebie odpowiedzialność za tę działalność, operator dokonuje na rzecz państwa płatności, uczestnicząc w jej kosztach<sup>(47)</sup>. Na mocy umowy zawartej między CCI a SMAC CCI w Angoulême kontynuowało realizację zadań służby AFIS poza godzinami realizacji zadań w zakresie służby kontroli przez państwo. Władze francuskie uznają, że koszty realizacji tych zadań poniesione przez CCI w Angoulême są następujące:

(w tys. EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>AFIS</b>	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
<b>Kontrola portu lotniczego</b>	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
<b>Ogółem</b>	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- (54) Ponadto władze francuskie wskazują na fakt, że CCI w Angoulême, wspólnoty lokalne i SMAC zapewniły finansowanie prac renowacyjnych wieży kontroli lotniska w kwocie 84 800 EUR w latach 2004 i 2005 oraz prac związanych z oświetleniem i z nieprzerwanym zasilaniem obszaru lotniska w energię elektryczną w kwocie 89 300 EUR w 2008 r.

## 5.1.1.2. Istnienie selektywnej korzyści

- (55) W odniesieniu do finansowania infrastruktury i obsługi portu lotniczego poza obszarem działań państwa władze francuskie podkreślają przede wszystkim, że celem organów publicznych uczestniczących w finansowaniu portu lotniczego w Angoulême nie było wyłącznie uzyskanie rentowności. Miały one również na uwadze ekonomiczny i społeczny efekt mnożnikowy dla regionu. W związku z tym test prywatnego inwestora nie jest wystarczający, aby

<sup>(40)</sup> Decyzja Komisji 2008/948/WE z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie środków przyjętych przez Niemcy na rzecz firmy DHL i portu lotniczego Lipsk/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Dz.U. L 346 z 23.12.2008, s. 1).

<sup>(41)</sup> Władze francuskie uznają, że działania te obejmują także zmniejszanie ryzyka związanego ze zwierzyną.

<sup>(42)</sup> Mechanizm opłat lotniskowych przewidziano w art. 1609w ogólnego kodeksu podatkowego i w rozporządzeniu ministra z dnia 30 grudnia 2009 r. dotyczącym zasad deklaracji operatorów portów lotniczych do celów ustalenia pasażerskiej taryfy opłat lotniskowych.

<sup>(43)</sup> Jednostka ruchu lotniczego odpowiada jednemu pasażerowi lub 100 kg poczty lub ładunku.

<sup>(44)</sup> W związku z tym np. koszt ogrodzenia pokrywa się jedynie w 50 %.

<sup>(45)</sup> Wydatki na ochronę i bezpieczeństwo wzrosły 6,4 razy w latach 1999–2010.

<sup>(46)</sup> Służba *Air Flight Information Service* (AFIS).

<sup>(47)</sup> Władze francuskie wyjaśniają, że operator dokonał takiej płatności za rok obrotowy 2008.

uzasadnić to finansowanie. Władze francuskie wspominają jednak, że SMAC chciało zoptymalizować obsługę portu lotniczego w celu ograniczenia wnoszonego przez nie wkładu. Władze francuskie na poparcie swojego stanowiska wskazują na umowny gwarantowany pułap deficytu wprowadzony w wyniku przetargu, a także na racjonalizację prognozowanych etapów inwestycji w okresie trwania umowy.

### 5.1.1.3. Wpływ na konkurencję i wymianę handlową

- (56) Władze francuskie twierdzą, że publiczne wsparcie finansowe udzielone na rzecz portu lotniczego w Angoulême nie ma wpływu na konkurencję. Mając na uwadze, że porty lotnicze w Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle i Bordeaux znajdują się w stosunku do portu lotniczego w Angoulême w odległości odpowiadającej podróży samochodem trwającej ponad 60 minut<sup>(48)</sup>, władze francuskie uważają, że wspomnianych portów lotniczych nie należy włączać do obszaru ciężenia portu lotniczego w Angoulême.
- (57) Ponadto port lotniczy w Niort nie miałby być przystosowany do lotów komercyjnych. Ruch jest tam praktycznie zerowy. Port lotniczy w Périgueux może obsługiwać wyłącznie samoloty turbośmigłowe o zdolności przewozowej poniżej 60 miejsc, nieodpowiadające parametrom europejskich samolotów średniodystansowych, którymi dysponuje większość tanich linii lotniczych. Badanie ruchu pasażerskiego w połączeniach z Londynem z portów lotniczych w Bordeaux, Limoges i La Rochelle nie wykazało występowania istotnych zmian w ruchu związanych z otwarciem i zamknięciem połączenia w relacji Angoulême – Londyn Stansted:

Liczba pasażerów do Londynu	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
<b>2007</b>	0	0	112 257	83 171
<b>2008</b>	24 494	0	100 312	88 826
<b>2009</b>	27 490	94 133	60 432	80 073
<b>2010</b>	0	81 817	54 773	143 171 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Ten znaczący wzrost ruchu wiąże się z otwarciem w czerwcu 2010 r. terminalu lotniczego Billi przeznaczonego dla ruchu obsługiwanego przez tanie linie lotnicze.

- (58) Ponadto władze francuskie uważają, że połączenia kolejowe z Angoulême nie stanowią konkurencji dla połączeń lotniczych z Londynem. Są to odrębne rynki z uwagi na różnice w cenie i czasie podróży w przypadku TGV i Eurostar. Ponadto intermodalność między TGV a portem lotniczym w Bordeaux praktycznie nie istnieje, gdyż połączenie Tours–Angoulême–Bordeaux nie jest połączeniem dużych prędkości.
- (59) Władze francuskie odnoszą się ogólnie do wytycznych z 2005 r., w których stwierdzono, że „finansowanie przyznane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych (kategoria D) niesie ze sobą mniejsze ryzyko zakłócenia konkurencji lub wywarcia na wymianę wpływu sprzecznego ze wspólnym interesem”. Niezależnie od przytoczonych powyżej względów, władze francuskie uważają, że tylko porty lotnicze w Bordeaux, Limoges i La Rochelle, ze względu na ich ruch i charakterystykę, mogą znajdować się w obszarze ciężenia portu lotniczego w Angoulême.
- (60) Fakt, że przedsiębiorstwo Ryanair uruchomiło połączenie lotnicze z portów lotniczych La Rochelle i Limoges do portu lotniczego Londyn Stansted świadczyłoby jednak o tym, że przedsiębiorstwa lotnicze uznają je za odrębne rynki. Ponadto czas podróży z miasta Angoulême do portów lotniczych w Bordeaux, Limoges i La Rochelle, który jest zbliżony do czasu lotu między portami lotniczymi w Angoulême i Londyn Stansted, stanowić miał dla mieszkańców Angoulême czynnik zniechęcający.
- (61) W związku z tym władze francuskie uznają, że kryterium wpływu na konkurencję nie jest spełnione i że zastrzeżenia Komisji dotyczące finansowania publicznego na rzecz portu lotniczego w Angoulême nie znajdują uzasadnienia, gdyż jeden z podstawowych warunków zastosowania art. 107 ust. 1 TFUE nie jest w tym przypadku spełniony.

<sup>(48)</sup> Władze francuskie podają ten próg w oparciu o decyzję Komisji z dnia 16 maja 2006 r., NN 21/06 Zjednoczone Królestwo – City of Derry Airport (Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 13). Ponadto czas podróży oceniają na podstawie kalkulatora Michelin, przyjmując za punkt odniesienia trasę najszybszą.

## 5.1.2. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

## 5.1.2.1. Zgodność w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE

- (62) Władze francuskie uważają, że finansowanie przyznane organom zarządzającym portem lotniczym w Angoulême może zostać uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z obowiązku zgłoszenia, nawet przy założeniu, że nie wszystkie warunki określone w wyroku w sprawie Altmark są spełnione. Uważają one, że działalność tego portu lotniczego należy ogólnie uznać za UOIG mającą przyczynić się do rozwoju gospodarczego w regionie. Według władz francuskich w odniesieniu do okresu przed dniem 30 stycznia 2012 r. zgodność ta opiera się bezpośrednio na art. 106 ust. 2 TFUE i na decyzji Komisji 2005/842/WE<sup>(49)</sup> (zwanej dalej „decyzją w sprawie UOIG z 2005 r.”). Po tym okresie opiera się ona na decyzji Komisji 2012/21/UE<sup>(50)</sup> (zwanej dalej „decyzją w sprawie UOIG z 2011 r.”).
- a) Okres zarządzania przez CCI w Angoulême lub CCI w Angoulême w połączeniu ze SMAC
- (i) Istnienie aktu powierzenia
- (63) Władze francuskie uznają, że akt powierzenia stanowiący podstawę świadczenia usług publicznych przez CCI w Angoulême opiera się na art. 170-1 kodeksu spółek handlowych. Zgodnie z tym przepisem instytucja ta przyczynia się do „rozwoju gospodarczego, atrakcyjności obszarów i zagospodarowania przestrzennego oraz do wspierania przedsiębiorstw i ich stowarzyszeń, realizując [...] wszelkie zadania związane ze świadczeniem usługi publicznej i wszelkie działania leżące w ogólnym interesie, niezbędne do wypełniania tych zadań”. W tym celu „każda instytucja [...] może wykonywać [...] zadanie polegające na zbudowaniu infrastruktury i zarządzaniu nią, w szczególności [...] portu lotniczego”.
- (64) Władze francuskie dodają, że te ramy prawne stanowią uzupełnienie aktów powierzających CCI w Angoulême odpowiedzialność za zarządzanie portem lotniczym i jego obsługę. Na ich podstawie upoważniono CCI w Angoulême do budowy infrastruktury portu lotniczego i zarządzania nią. To samo dotyczy decyzji, na mocy których CCI w Angoulême i zaangażowane wspólnoty terytorialne uczestniczą w finansowaniu portu lotniczego.
- (ii) Wysokość rekompensaty
- (65) Władze francuskie uważają, że ramy budżetowe i ramy dotyczące rachunkowości mające zastosowanie do CCI w Angoulême<sup>(51)</sup> umożliwiały uniknięcie nadwyżek rekompensaty.
- (66) Zasadniczo działalności portu lotniczego poświęcono specjalną pozycję budżetową. Ponadto kontrola w tym zakresie wynika z procedury głosowania w sprawie budżetu portu lotniczego przez wybieranych członków CCI w Angoulême, po zatwierdzeniu przez biuro<sup>(52)</sup> CCI w Angoulême. W związku z tym władze francuskie wyjaśniają, że przy sporządzaniu budżetu uwzględnia się dokumenty obejmujące wykaz działań w ramach działalności operacyjnej, stan zdolności samofinansowania, wykaz transakcji kapitałowych, tabelę usług i przepływów wewnętrznych oraz plan zatrudnienia i koszty wynagrodzeń.
- (67) Władze francuskie podnoszą również, że w statucie SMAC określono jego zadania jako całkowicie służące świadczeniu usług publicznych portu lotniczego. Działalność portu lotniczego jest przedmiotem specjalnego budżetu. Władze francuskie dodają, że budżet podlega głosowaniu na forum komitetu konsorcjum. Ponadto wszelkie nowe środki, jak również przekroczenie poprzedniego budżetu o 5 %, podlegają zatwierdzeniu większością kwalifikowaną.
- (68) Ponadto władze francuskie uznają, że organizacja sprawozdawczości w regularnych odstępach czasu pozwala na weryfikację, czy uchwalony budżet jest odpowiednio wykonywany, co wyklucza wszelką nadwyżkę rekompensaty. W celu zatwierdzenia wykonanych budżetów walne zgromadzenie ponownie przystępuje do głosowania budżetu w roku n+1. Ostatni poziom kontroli zapewnia przekazywanie sprawozdań finansowych CCI w Angoulême do prefektury, która przeprowadza kontrolę zgodności z przepisami. Urząd Lotnictwa Cywilnego przedstawił prefekturze swoją opinię w terminie do dnia 31 grudnia 2006 r. SMAC natomiast, jako organ udzielający koncesji, zatwierdza budżet wstępny, skorygowany i wykonany.

<sup>(49)</sup> Decyzja 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 przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, s. 67).

<sup>(50)</sup> Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

<sup>(51)</sup> Okólnik nr 111 z dnia 30 marca 1992 r. określający zasady budżetowe i zasady w zakresie rachunkowości mające zastosowanie do CCI w Angoulême.

<sup>(52)</sup> W skład biura CCI w Angoulême wchodzi wybierani członkowie, którzy po ewentualnych zmianach wypowiadają się na temat projektu budżetu.

- b) Okres zarządzania przez przedsiębiorstwo SNC-Lavalin i przez SMAC
- (i) Istnienie aktu powierzenia
- (69) Władze francuskie uważają, że definicja zadania w zakresie świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym powierzonego przedsiębiorstwu SNC-Lavalin została ujęta w specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych<sup>(53)</sup>. Twierdzą one, że rozwój platformy lotniskowej stanowi integralną część tego zadania.
- (ii) Wysokość rekompensaty
- (70) Władze francuskie argumentują, że na podstawie rachunku zysków i strat CCI-port lotniczy można stwierdzić brak jakiegokolwiek nadwyżki rekompensaty.
- (71) Brak nadwyżki rekompensaty zapewnia się nie tylko dzięki rozdzielności księgowej zapewnionej przez utworzenie spółki zależnej przedsiębiorstwa SNC-Lavalin<sup>(54)</sup>, lecz także poprzez kontrolę SMAC<sup>(55)</sup> mającą na celu uniknięcie nadwyżki rekompensaty z jego wkładu w pokrycie kosztów zadań wykonywanych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (72) Ponadto władze francuskie uważają, że wynagrodzenie przedsiębiorstwa SNC-Lavalin nie było nadmierne. Z jednej strony oferent musiał określić maksymalną gwarancję wymaganą ze strony SMAC w celu zrównoważenia obsługi portu lotniczego w ramach scenariusza podstawowego (zakładającego obsługę z wyłączeniem ruchu komercyjnego) i w ramach scenariusza alternatywnego (zakładającego obsługę z uwzględnieniem ruchu komercyjnego). Władze francuskie podkreślają, że w przypadku uwzględnienia scenariusza alternatywnego oferta przedsiębiorstwa SNC-Lavalin była najkorzystniejsza finansowo. Z drugiej strony twierdzą one również, że wydatki poniesione przez SMAC podczas roku obrotowego 2012, przy wyłączeniu ruchu komercyjnego, wyniosły 644 000 EUR w porównaniu z kwotą 810 000 EUR w 2010 r.
- (73) Ponadto władze francuskie wyjaśniają, że odprowadzanie podatku od nieruchomości ciążyło na SMAC, które jako właściciel podjęło decyzję o nieobciążaniu tym podatkiem operatora.
- (74) W związku z tym władze francuskie uważają, że finansowanie przyznane organom zarządzającym portem lotniczym w Angoulême może zostać uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE oraz na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. w odniesieniu do okresu poprzedzającego dzień 30 stycznia 2012 r. i na podstawie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. w odniesieniu do późniejszego okresu.

#### 5.1.2.2. Zgodność w świetle art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE

##### a) Inwestycje w infrastrukturę

- (75) Władze francuskie uważają, że przy założeniu, że Komisja uznałaby publiczne dotacje na inwestycje w infrastrukturę za stanowiące pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, pomoc taką należałoby uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z postanowieniami wytycznych z 2005 r.
- (i) Wyraźnie określone cele związane z interesem ogólnym (kryterium 1)
- (76) Władze francuskie uważają, że rozwój gospodarczy i rozwój turystyki departamentu Charente stanowią wyraźnie określony cel związany z interesem ogólnym. Uważają one, że praktyka Komisji<sup>(56)</sup> pozwala administracji publicznej na uznanie, że rozwój regionalnego portu lotniczego odpowiada takiemu celowi.
- (ii) Konieczność i proporcjonalność inwestycji w stosunku do ustalonego celu (kryterium 2)
- (77) Inwestycje te spełniać mają kryteria konieczności i proporcjonalności. W tym względzie władze francuskie przytaczają badanie<sup>(57)</sup>, w którym uzasadniono utworzenie struktury zrzeszającej wszystkie wspólnoty oraz publiczne i prywatne podmioty turystyczne, wyjaśniono korzyści wynikające z rozwoju portu lotniczego w Angoulême, nie zaś innej infrastruktury, a także przeprowadzono w tym celu ocenę niezbędnych inwestycji.

<sup>(53)</sup> Na podstawie art. 8 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych przedsiębiorstwo SNC-Lavalin musi zapewnić wykonanie zadań państwa, wdrożenie służby AFIS, wykonanie zadań gwarantujących bezpieczne korzystanie z portu lotniczego, utrzymanie terenu i sieci portu lotniczego oraz utrzymanie zdolności przyjmowania regularnego ruchu komercyjnego.

<sup>(54)</sup> Przedsiębiorstwo obsługujące port lotniczy w Angoulême Cognac – Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

<sup>(55)</sup> Władze francuskie uważają, że kontrolę taką przewidziano w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w ramach przetargu.

<sup>(56)</sup> Decyzja Komisji z dnia 27 stycznia 2007 r., N 491/06, Włochy – Tortoli-Arbatax (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, s. 3).

<sup>(57)</sup> Badanie to przeprowadziła organizacja na rzecz lokalnej gospodarki w zakresie usług portu lotniczego (Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires). Przedstawiono je w dniu 14 czerwca 2006 r.



- (iii) Zadawalające średnioterminowe perspektywy użytkowania (kryterium 3)
- (78) Władze francuskie uważają, że w tym samym badaniu zawarto prognozy dotyczące ruchu powyżej 100 000 pasażerów rocznie w perspektywie średnioterminowej, co odpowiada zadowalającej średnioterminowej perspektywie użytkowania. Według władz francuskich prognozy te opierają się na założeniu wzrostu częstotliwości w ramach pierwszego połączenia z Londynem i otwarcia drugiego połączenia.
- (iv) Równy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury (kryterium 4)
- (79) Władze francuskie podkreślają, że dostęp do infrastruktury był niedyskryminujący. Jedyne utrudnienie w zakresie korzystania z infrastruktury portu lotniczego w Angoulême jest związane z ograniczeniami wynikającymi ze zdolności portu do przyjmowania ruchu lotniczego i zdolności terminalu lotniczego. Środki zachęty były dostępne dla wszystkich przedsiębiorstw otwierających nowe połączenie, jednak faktycznie skorzystało z nich tylko przedsiębiorstwo Ryanair.
- (v) Brak wpływu na wymianę handlową w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem (kryterium 5)
- (80) Władze francuskie twierdzą, że sam fakt, iż port lotniczy w Angoulême należy do kategorii D według klasyfikacji określonej w wytycznych z 2005 r. wystarczy, aby uzasadnić brak wpływu na konkurencję w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (vi) Konieczność i proporcjonalność pomocy (kryterium 6)
- (81) Władze francuskie uważają, że publiczne finansowanie inwestycji w wymiarze 100 % było konieczne zarówno w celu utrzymania potencjału portu lotniczego, jak i w celu jego rozwoju. Według władz francuskich właśnie ten wymóg uzasadnia podział finansowania inwestycji między SMAC a operatora na mocy umowy z dnia 22 stycznia 2009 r. Należy dokonać rozróżnienia między tą sytuacją a sytuacją, która od 2012 r. doprowadziła SMAC do wypłacania rocznego wynagrodzenia w wysokości 179 400 EUR za świadczenie usług w wyniku przetargu. Władze francuskie wyjaśniają, że te ramy prawne nie przewidywały realizacji inwestycji przez SMAC, lecz pełnienie przez nie funkcji generalnego wykonawcy w zakresie inwestycji proponowanych przez usługodawcę lub wynikających z decyzji SMAC.
- b) Finansowanie obsługi portu lotniczego
- (82) Władze francuskie stwierdzają przede wszystkim, że CCI w Angoulême przyznała zaliczki na rzecz portu lotniczego w latach 1984–2001. Uważają one, że okres ten nie powinien być objęty badaniem Komisji. Inna pomoc wypłacana poza tym okresem była wypłacana jako pomoc operacyjna.
- (83) Ponadto, niezależnie od finansowania inwestycji, władze francuskie twierdzą, że w latach obrotowych 2002 i 2003 wspólnoty terytorialne pokryły stratę w wysokości 350 000 EUR<sup>(58)</sup>. Dodają one, że w odniesieniu do lat obrotowych 2004–2006 decyzje rady portu lotniczego nie były przedmiotem sprawozdania w tym zakresie. Kwota uzyskana w ramach ogólnej działalności CCI w Angoulême pozwala na zrównoważenie wykonanego budżetu.
- (84) Ponadto władze francuskie uważają, że takie finansowanie obsługi portu lotniczego nie ma wpływu na konkurencję z przyczyn, o których mowa w motywach 56–61 niniejszej decyzji. W związku z tym władze francuskie uznają, że kryterium wpływu na konkurencję nie jest w tym wypadku spełnione i że publiczne finansowanie obsługi portu lotniczego w Angoulême nie może stanowić pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (85) Władze francuskie utrzymują jednak, że nawet gdyby przedmiotowe finansowanie stanowiło pomoc, musiałyby zostać uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwolnione z obowiązku zgłoszenia. Władze francuskie opierają się w tym względzie na wytycznych z 2005 r. i na decyzji w sprawie ÜOIG z 2005 r.

## 5.2. Stosunki z przedsiębiorstwem Ryanair

### 5.2.1. Kwalifikacja pomocy

- (86) Władze francuskie uważają przede wszystkim, że należy dokonać łącznej oceny umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych. Ponadto uważają one, że SMAC nie rozumowało jak inwestor prywatny z przyczyn określonych w motywie 55 niniejszej decyzji. Według władz francuskich CCI w Angoulême, po uzyskaniu upoważnienia ze strony SMAC, podjęło negocjacje z przedsiębiorstwem Ryanair w sprawie uruchomienia połączenia Londyn Stansted–Angoulême właśnie z powodu braku odpowiedzi na zaproszenie do składania projektów ogłoszone w celu uruchomienia międzynarodowych połączeń lotniczych.

<sup>(58)</sup> Próg ten ustanowiono w ramach umowy partnerskiej z dnia 23 maja 2002 r.



- (87) Podkreślają one również, że rozpoczęte w 2006 r. prace związane z przystosowaniem portu lotniczego <sup>(59)</sup> nie miały na celu zaspokojenia potrzeb określonego przedsiębiorstwa, lecz umożliwienie przyjmowania przedsiębiorstw lotniczych w ogóle. Władze francuskie zwracają jednak uwagę, że brak innych przedsiębiorstw lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego doprowadził do sytuacji, w której inwestycje prawie w całości służyły działalności przedsiębiorstwa Ryanair.
- (88) W odniesieniu do kosztów związanych ze stosunkami handlowymi z przedsiębiorstwem Ryanair władze francuskie wskazują, że operator portu lotniczego musiał ponieść dodatkowe koszty personelu. Wskazują one na różnicę między kosztami prognozowanymi a kosztami poniesionymi:

Bezpieczeństwo	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Liczba pracowników</b>	5	+6	+6	+6	+6	+6
<b>Ekwiwalent pełnego czasu pracy</b>	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+3	+ 1,35	+3
<b>Koszt personelu (tys. EUR)</b>	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1
Ochrona	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Liczba pracowników</b>	10	—	—	—	—	—
<b>Ekwiwalent pełnego czasu pracy</b>	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+2	+ 1,6	+2
<b>Koszt personelu (tys. EUR)</b>	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8
Obsługa i recepcja	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Liczba pracowników</b>	1	—	—	—	—	—
<b>Ekwiwalent pełnego czasu pracy</b>	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
<b>Koszt personelu (tys. EUR)</b>	11	+20	+14	+30	+20	+30

- (89) Podobnie wygląda sytuacja dotycząca dodatkowych kosztów związanych z działalnością komercyjną przedsiębiorstwa Ryanair innych niż koszty personelu:

Bezpieczeństwo	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Usługi (tys. EUR)</b>	0	—	—	—	—	—

<sup>(59)</sup> Przedłużenie pasa startowego o 50 metrów oraz rozbudowa, przystosowanie i wyposażenie terminalu lotniczego pozwalające na obsługę statku powietrznego o zdolności przyjęcia 200 pasażerów. Wartość tych inwestycji określono na kwotę 977 000 EUR.

Bezpieczeństwo	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Inne</b>	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
<b>w tym leasing pojazdów (tys. EUR)</b>	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

  

Ochrona	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Usługi (tys. EUR)</b>	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
<b>Inne (tys. EUR)</b>	12,5	+ 16,8	+14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

  

Obsługa i recepcja	Poziom odniesienia z 2007 r.	Zmiana 2008/2007		Zmiana 2009/2007		Zmiana 2010/2007
		Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza	Koszty poniesione	Prognoza
<b>Usługi (tys. EUR)</b>	5	+140	+96	+180	+90	+180
<b>Inne (tys. EUR)</b>	5	+20	+10	+25	+12	+25

#### 5.2.2. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (90) Władze francuskie uważają, że niektóre spośród kryteriów określonych w wytycznych z 2005 r. nie są spełnione.
- (91) Przede wszystkim władze francuskie twierdzą, że przedsiębiorstwo Ryanair nie przedstawiło biznesplanu. Miały one przyjąć, że zmniejszająca się pomoc prowadząca do podpisania umów z 2008 r. umożliwiła przedsiębiorstwu lotniczemu uzyskanie zadowolającej marży zysku.
- (92) Władze francuskie podkreślają, że z powodu braku biznesplanu nie jest możliwa weryfikacja przestrzegania kryterium intensywności. Natomiast CCI w Angoulême i SMAC w oparciu o dostępne informacje dotyczące utworzenia połączeń w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej miały uznać, że kryterium to jest spełnione.
- (93) Władze francuskie uważają ponadto, że tendencja dotycząca rocznego wzrostu liczby pasażerów o [...] (\*) % przy braku wzrostu liczby lotów zaobserwowana w latach 2008 i 2009 mogła utrzymać się w 2010 r.
- (94) Ponadto, jak określono w motywach 56–60 niniejszej decyzji, władze francuskie uważają, że przyjęte środki nie mają wpływu na wymianę handlową w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem.

#### 5.3. Nowe wytyczne

- (95) Francja przedstawiła uwagi związane z interpretacją nowych wytycznych, zarówno formalne, jak i merytoryczne, i wyraziła swoją zgodę na ich zastosowanie do spraw dotyczących środków wdrożonych przed ich publikacją.

(\*) Informacje poufne.

- (96) Zauważa ona, że nowe wytyczne są bardziej elastyczne w porównaniu z wcześniejszymi wytycznymi w zakresie pomocy operacyjnej. Według Francji zastosowanie ich z mocą wsteczną do wszystkich środków pomocy pozwoli na rozpatrzenie przeszłych sytuacji niektórych portów lotniczych w mniej krzywdzący sposób.

## 6. UWAGI ZAINTERESOWANYCH OSÓB TRZECICH

### 6.1. Uwagi Air France

- (97) Air France uważa, że środki przyznane na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair i jego spółki zależnej AMS są szczególnie reprezentatywne dla praktyk handlowych Ryanair.
- (98) Air France przedłożyło również Komisji uwagi na temat stosowania nowych wytycznych do niniejszej sprawy. Air France kwestionuje możliwość stosowania nowych wytycznych do spraw dotyczących pomocy na rzecz obsługi portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc taką wypłacono przed ich publikacją.
- (99) Z jednej strony Air France uważa, że chodzi o zastosowanie nowych wytycznych z mocą wsteczną, które sprzyja podmiotom działającym nieuczciwie poprzez prawne uznanie ich postępowania, które nie było zgodne z przepisami obowiązującymi w czasie wdrażania. Podejście takie jest natomiast krzywdzące dla podmiotów, które działały zgodnie z wcześniejszymi wytycznymi, nie przyjmując środków publicznych.
- (100) Z drugiej strony Air France podkreśla, że zastosowanie nowych wytycznych z mocą wsteczną do pomocy na obsługę przyznanej portom lotniczym jest sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa i z orzecznictwem europejskim.

### 6.2. Uwagi przedsiębiorstwa Ryanair

- (101) Przedsiębiorstwo Ryanair (zwane dalej „Ryanair”) zaprzecza, aby umowa o świadczenie usług portu lotniczego, którą zawarło z portem lotniczym w Angoulême, mogła stanowić pomoc państwa.
- (102) Utrzymuje ono, że decyzja o uruchomieniu połączenia Londyn Stansted–Angoulême była związana z chęcią zabezpieczenia taniej bazy lotniczej, której środowisko odpowiada charakterystyce portu lotniczego w Angoulême. Ponadto przedsiębiorstwo wskazuje, że specyfika portu lotniczego w Angoulême spowodowała zaoferowanie przez nie opłat lotniskowych na konkurencyjnym poziomie. Pomimo niepewności związanej z uruchomieniem połączenia<sup>(60)</sup> i w wyniku podjętego ryzyka Ryanair uważa, że port lotniczy mógł rozsądnie oczekiwać odniesienia korzyści z zawartej umowy z uwagi na powodzenie innych połączeń.
- (103) Ponadto Ryanair wskazuje, że decyzję o zakończeniu funkcjonowania połączenia Londyn Stansted–Angoulême podjęto z przyczyn handlowych. Według Ryanair w 2009 r. obniżenie dochodów osiągnęło [...] % w odniesieniu do poziomu z 2008 r.<sup>(61)</sup> Ryanair podkreśla, że prowadził negocjacje w dobrej wierze, na podstawie art. 9 umowy o świadczenie usług portu lotniczego, mając na celu doprowadzenie do trwałego porozumienia ekonomicznego z portem lotniczym w Angoulême. Przedsiębiorstwo potwierdza, że we wrześniu 2009 r. zwróciło się o obniżenie opłat lotniskowych. Ryanair wskazuje, że po odmowie ze strony SMAC, o której zostało poinformowane w dniu 3 lutego 2010 r., zaproponowało utrzymanie połączenia tylko w lipcu i sierpniu, co doprowadziło do rozwiązania umowy ze względu na zarzut niedopuszczalności takiej propozycji przedstawiony przez SMAC.

#### 6.2.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków państwu

##### 6.2.1.1. Występowanie zasobów państwowych

- (104) Ryanair podkreśla, że podatki nie stanowią całości zasobów CCI. Uważa ono, że w art. R. 224-6 kodeksu lotnictwa cywilnego zobowiązuje się porty lotnicze znajdujące się w zarządzaniu CCI do finansowania swoich wydatków z dochodów generowanych przez obsługę portu lotniczego. Ryanair uważa, że CCI w Angoulême zapewniła główną część finansowania portu lotniczego. SMAC natomiast nie miało żadnego doświadczenia w obsłudze portu lotniczego<sup>(62)</sup>.

<sup>(60)</sup> Ryanair wyjaśnia, że nie uruchamiano żadnego regularnego komercyjnego połączenia z Angoulême z wykorzystaniem statków powietrznych takich jak te, użytkowane przez Ryanair, nie istniał więc żaden punkt odniesienia, na podstawie którego można było ocenić rentowność połączenia.

<sup>(61)</sup> Ryanair przypisuje ten spadek dochodów wzrostowi opłat pobieranych w Zjednoczonym Królestwie za pasażera, wzrostowi ceny za baryłkę i ogólnie kryzysowi gospodarczemu.

<sup>(62)</sup> Ryanair podkreśla, że to CCI w Angoulême kierowała negocjacjami.

### 6.2.1.2. Możliwość przypisania środków państwu

- (105) Ryanair uważa, że sam fakt, że CCI w Angoulême jest pod kontrolą państwa i że jej zasoby pochodzą z podatków, nie jest wystarczający, aby uznać, że kryterium możliwości przypisania środków państwu jest spełnione.
- (106) Przedsiębiorstwo twierdzi, że kryterium organiczne, czyli publiczny charakter podmiotu, samo w sobie nie pozwala na przypisanie środka państwu<sup>(63)</sup>. W niniejszej sprawie należy rozróżnić między CCI a innymi instytucjami publicznymi<sup>(64)</sup>. W związku z tym Ryanair podkreśla, że na mocy art. L. 711-1 kodeksu spółek handlowych obowiązującego w czerwcu 2005 r. CCI kwalifikują się jako publiczne instytucje gospodarcze i że w sprawozdaniu parlamentarnym wskazano na ich „dualizm instytucjonalny” i wyrażono wątpliwości w zakresie ich kwalifikacji<sup>(65)</sup>. Ryanair wskazuje ponadto, że państwo nie bierze udziału w ich procesach decyzyjnych, a jego rola ogranicza się do sprawowania nadzoru<sup>(66)</sup>.

### 6.2.2. Selektywna korzyść

#### 6.2.2.1. Łączna ocena korzyści gospodarczej przyznanej Ryanair i AMS

- (107) Ryanair uważa, że nie powinno się traktować przedsiębiorstw Ryanair i AMS jako jedynych beneficjentów przedmiotowych środków.
- (108) Z jednej strony beneficjentem umowy o świadczenie usług marketingowych był port lotniczy i nie miała ona na celu zwiększenia współczynnika obciążenia lub rentowności połączenia obsługiwane przez Ryanair. Z drugiej strony ani struktura akcjonariatu przedsiębiorstwa AMS, ani jego cel nie pozwalają na zakwestionowanie faktu, że przedmiotowe umowy miały odrębne cele. Ryanair ponadto podkreśla, że te dwie umowy podpisały różne osoby<sup>(67)</sup>, pomimo tego samego kierownictwa w obu przedsiębiorstwach, co podkreśliła Komisja.
- (109) Ryanair wyjaśnia również, że zawarcie umowy o świadczenie usług marketingowych nie stanowi warunku uruchomienia połączenia. Praktyka taka jest jednak częstsza w przypadku regionalnych portów lotniczych<sup>(68)</sup>.

#### 6.2.2.2. Łączna ocena umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych

- (110) Ryanair kwestionuje łączną ocenę umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych. Podkreśla ono, że za umowy o świadczenie usług marketingowych odpowiedzialne jest AMS, spółka zależna Ryanair. Umowy te są negocjowane i zawierane oddzielenie od umów zawieranych przez Ryanair z portami lotniczymi.
- (111) Ryanair wskazuje jednak, że samo realizuje działania reklamowe odnośnie do obsługiwanych przez nie połączeń. Wskazuje również, że przeprowadzało kampanie reklamowe na swoich stronach internetowych na rzecz osób trzecich bez udziału AMS. Ponadto Ryanair uważa, że Komisja przyznała w decyzji Komisji dotyczącej portu lotniczego w Bratysławie<sup>(69)</sup>, iż działania reklamowe prowadzone na stronach internetowych Ryanair mają określoną wartość.

#### 6.2.2.3. Test prywatnego inwestora

##### a) Biznesplan

- (112) Ryanair twierdzi, że decyzje dotyczące inwestycji nie zawsze poprzedza przygotowaniem biznesplanu. Fakt, że ono samo, inne przedsiębiorstwa lub niektóre organy ds. konkurencji<sup>(70)</sup> nie uważają, aby ich systematyczne sporządzanie mogło być przydatne, wystarczy, aby ustalić, że traktowanie ich jako charakterystycznego elementu zachowania prywatnego inwestora nie jest realistyczne.

<sup>(63)</sup> Ryanair odnosi się do wyroku Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. I-4397.

<sup>(64)</sup> Ryanair odnosi się do opinii nr 351 654 wydanej dnia 16 czerwca 1992 r. przez Radę Stanu.

<sup>(65)</sup> Sprawozdanie Catherine Vautrin, w imieniu komisji gospodarki, nr 2388, w sprawie projektu ustawy o izbach przemysłowo-handlowych.

<sup>(66)</sup> Ryanair twierdzi, że sprawowanie takiego nadzoru nie oznacza, że państwo wypowiada się na temat umów, których dotyczy niniejsza sprawa.

<sup>(67)</sup> Umowę o świadczenie usług portu lotniczego podpisał Michel Cawley, wiceprezes Ryanair, zaś umowę o świadczenie usług marketingowych podpisał Eddie Wilson, dyrektor AMS.

<sup>(68)</sup> Ryanair wskazuje na potrzebę tworzenia przez port lotniczy wizerunku marki i zwiększania udziału pasażerów przylatujących w ogólnej liczbie pasażerów, którzy przemieszczają się przez port lotniczy.

<sup>(69)</sup> Decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24).

<sup>(70)</sup> Ryanair odnosi się do stanowiska brytyjskiego Trybunału Odwoławczego ds. Konkurencji z dnia 21 maja 2010 r. w sprawie 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC przeciwko Komisji ds. Konkurencji, pkt 75.

- b) Uwagi dotyczące warunków stosowania testu prywatnego inwestora
- (113) Ryanair uważa, że Komisja nie może stosować w sposób wybiórczy testu prywatnego inwestora. Odnosząc się do stanowiska Sądu <sup>(71)</sup>, Ryanair podkreśla, że Komisja musi rozważyć transakcję handlową w całości i mieć na uwadze wszystkie istotne elementy wraz z ich kontekstem <sup>(72)</sup>.
- (114) Ponadto Ryanair uważa, że Komisja musi dokonać porównania umów zawartych między Ryanair a publicznymi portami lotniczymi z umowami zawartymi z portami lotniczymi będącymi częściowo lub całkowicie w posiadaniu inwestorów prywatnych. Do celów takiej analizy Ryanair odnosi się do przeprowadzonego badania <sup>(73)</sup>. Przypominając orzecznictwo Trybunału <sup>(74)</sup>, Ryanair twierdzi, że Komisja musi przyjąć podejście oparte na kosztach, jedynie jeżeli nie jest dostępne żadne odniesienie do inwestora prywatnego.
- (115) Ryanair uważa, że metoda Komisji polegająca na uwzględnianiu wyłącznie portów lotniczych odniesienia położonych na tym samym obszarze ciężenia, co port lotniczy stanowiący przedmiot postępowania, jest błędna <sup>(75)</sup>.
- (116) Ryanair podnosi, że pomoc państwa przyznana pobliskim portom lotniczym nie miała wpływu na ceny referencyjne rynku uzyskane od portów lotniczych odniesienia. Możliwe jest zatem wiarygodne oszacowanie wartości referencyjnej rynku w ramach testu prywatnego inwestora.
- (117) Faktycznie:
- analizy referencyjne stosuje się zwykle w trakcie badania w ramach testu prywatnego inwestora przeprowadzanych w innych dziedzinach niż pomoc państwa,
  - przedsiębiorstwa wywierają obustronny wpływ na swoje decyzje wyłącznie w stopniu, w jakim ich produkty są zamienne lub uzupełniające się,
  - porty lotnicze położone na tym samym obszarze ciężenia nie muszą być wzajemnie konkurencyjne, zaś porty lotnicze odniesienia wykorzystywane w prezentowanych sprawozdaniach napotykać ograniczoną konkurencję ze strony publicznych portów lotniczych na ich obszarze ciężenia. Mniej niż jedna trzecia komercyjnych portów lotniczych położonych na obszarze ciężenia portów lotniczych odniesienia jest w całkowitym posiadaniu państwa, zaś żaden z portów lotniczych położonych na tym samym obszarze ciężenia co porty lotnicze odniesienia nie jest objęty postępowaniem w zakresie pomocy państwa (w kwietniu 2013 r.),
  - nawet gdy porty lotnicze odniesienia są narażone na konkurencję ze strony publicznych portów lotniczych położonych na tym samym obszarze ciężenia, można sądzić, że ich działanie jest zgodne z testem inwestora prywatnego (np. jeżeli istotny udział kapitałowy należy do sektora prywatnego lub jeżeli zarządzanie portem lotniczym jest prywatne),
  - porty lotnicze, które spełniają test prywatnego inwestora, nie ustalają cen poniżej kosztu krańcowego.
- (118) Ryanair twierdzi, że w ramach testu prywatnego inwestora należy mieć na względzie niską wartość ekonomiczną regionalnych portów lotniczych, która poprzedza szybki rozwój ich działalności. Ze względu na koszty związane z ich zamknięciem lub utrzymaniem w niezmienionym stanie Ryanair uważa, przywołując orzecznictwo Sądu <sup>(76)</sup>, że każdą alternatywną, mniej kosztowną ofertę należy uznać za zgodną z testem prywatnego inwestora.
- (119) W związku z tym Ryanair uważa, że Komisja powinna uwzględnić koszty krańcowe, nie zaś koszty średnie. Port lotniczy w Angoulême miał bowiem uzasadniony interes gospodarczy w ustaleniu cen w oparciu o koszty krańcowe, a nawet ceny niższe niż tych kosztów.

<sup>(71)</sup> Wyrok Sądu z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-03643.

<sup>(72)</sup> Ryanair przywołuje w związku z tym dochody pozalotnicze i efekty zewnętrzne sieci.

<sup>(73)</sup> Badanie z dnia 25 czerwca 2012 r. przeprowadzone przez firmę Oxera.

<sup>(74)</sup> Ryanair opiera się na wyroku Trybunału z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie C-83/01P, C-93/01P i C-94/01P, Chronopost SA, Rec. 2003, s. I-06993. Przywołuje również wytyczne Unii Europejskiej mające zastosowanie do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011).

<sup>(75)</sup> Definicja wartości referencyjnej rynku w analizie porównawczej w celu badania w ramach testu prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz Ryanair, nota sporządzona przez firmę Oxera dla Ryanair, dnia 9 kwietnia 2013 r.

<sup>(76)</sup> Wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 17 października 2002 r. w sprawie T-98/00 Linde przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. II-03961, pkt 43–54.



- (120) Przede wszystkim, im silniejsza konkurencja napotykana przez port lotniczy, tym bardziej jest on skłonny do obniżania stosowanych cen do poziomu kosztu krańcowego.
- (121) Tym samym według Ryanair Komisja powinna uwzględnić specyfikę każdego portu lotniczego<sup>(77)</sup>. W związku z tym Ryanair uważa, że w kontekście silnej konkurencji między regionalnymi portami lotniczymi porty te muszą ze sobą rywalizować w celu zawarcia umów z Ryanair. W ten sposób porty lotnicze działają w ten sam sposób, co inwestorzy prywatni.
- (122) Ponadto dążenie portu lotniczego do poprawy swojego wizerunku zmusza go do realizacji działań reklamowych. Efekt ten jest jeszcze silniejszy ze względu na ograniczoną siłę rynkową regionalnych portów lotniczych oraz fakt, że w ich interesie leży przyciąganie przedsiębiorstw lotniczych, które mogą przyczynić się do rozwoju ruchu w tych portach.
- (123) Ryanair twierdzi ponadto, że w biznesplanie mającym zastosowanie do tych portów lotniczych należy wskazać, że część kosztów stałych i kosztów infrastruktury uznaje się za koszty utopione. Biznesplan powinien ponadto obejmować co najmniej okres 15 lat, nie zaś standardowy okres 5 lat.
- (124) W tym kontekście Ryanair utrzymuje, że należy przyjąć podejście ustalania opłat oparte na zasadzie tzw. *single till*. Opierając się na stanowisku Komisji wyrażonym w decyzji dotyczącej bratysławskiego portu lotniczego<sup>(78)</sup>, Ryanair uważa, że dochody pozalotnicze, które stanowią ok. 50 % dochodów portu lotniczego, mają szczególne znaczenie w przypadku regionalnych portów lotniczych, które nie są dostatecznie wykorzystywane. Właśnie przez dążenie do zwiększenia tych dochodów w celu pokrycia w jak największym stopniu kosztów stałych można tłumaczyć kary przewidziane w umowach zawartych z Ryanair za niewywiązywanie się przez to przedsiębiorstwo ze swoich zobowiązań. Działalność Ryanair zwiększać ma wartość ekonomiczną portu lotniczego, który może odnosić w związku z tym korzyści, przyciągając inne przedsiębiorstwa lotnicze.
- (125) Według Ryanair znaczenie zawarcia umowy przez regionalny port lotniczy z przedsiębiorstwem lotniczym takim jak ono wzrasta ze względu na efekt sieciowy związany z uruchomieniem połączenia<sup>(79)</sup>. Według Ryanair interes portu lotniczego w Angoulême związany z zawarciem umowy z Ryanair był jeszcze wyraźniejszy ze względu na fakt, że jedynym alternatywnym modelem było uruchomienie w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej połączeń obsługiwanych przez przedsiębiorstwa lotnicze wykorzystujące statki powietrzne o ograniczonej wielkości, takie jak Twin Jet. Ryanair podkreśla jednak, że ta druga możliwość oznaczałaby dla portu lotniczego poniesienie kosztu alternatywnego, gdyż większe przedsiębiorstwa lotnicze generują mniejszy koszt na pasażera.
- (126) Ryanair uważa również, że Komisja powinna uwzględnić efekty zewnętrzne sieci generowane przez jego działalność. Zawarcie umowy z Ryanair przyciąga inne przedsiębiorstwa lotnicze, które chcą odnosić korzyści z większego wyeksponowania i z lepszej jakości infrastruktury. Takie efekty sieciowe mają pozytywny wpływ na dochody lotnicze i pozalotnicze<sup>(80)</sup>. Ryanair uważa, że Komisja sama przyjęła takie podejście w decyzji dotyczącej portu lotniczego w Bratysławie<sup>(81)</sup>. W interesie portów lotniczych leży zatem zawieranie umów z przedsiębiorstwem, które przyjmuje zobowiązania dotyczące ruchu.
- (127) Ryanair wyjaśnia, że w zawieranych przez nie umowach nie przewiduje się wyłączności. Każde inne przedsiębiorstwo lotnicze oferujące taką samą usługę jak Ryanair mogłoby liczyć na uzyskanie identycznych warunków działalności.
- (128) W odniesieniu do analizy kosztów i korzyści Ryanair podnosi, że rozsądny inwestor prywatny kieruje się następującymi zasadami<sup>(82)</sup>:
- oceny dokonuje się w odniesieniu do poszczególnych segmentów,
  - nie jest wymagany biznesplan *ex ante*,
  - w przypadku portu lotniczego o niewielkim natężeniu ruchu właściwą metodą ustalania cen jest metoda oparta na zasadzie *single till*,
  - należy uwzględnić wyłącznie dochody związane z działalnością gospodarczą czynnego portu lotniczego,

<sup>(77)</sup> Ryanair odnosi się do stanowiska Komisji w decyzji 2011/60/UE wspomnianej wyżej w przypisie 69 i w motywie 111.

<sup>(78)</sup> Zob. decyzja wspomniana wyżej w przypisie 69.

<sup>(79)</sup> W związku z tym Ryanair wymienia następujące efekty zewnętrzne: 1) fakt uruchomienia połączenia z regionalnym portem lotniczym stanowi pozytywny sygnał dla innych przedsiębiorstw lotniczych co do perspektyw rentowności; w odniesieniu do niniejszej sprawy Ryanair twierdzi, że na kilka tygodni przed zakończeniem obsługi połączenia przez Ryanair przedsiębiorstwo Cityline miało zawrzeć umowę z portem lotniczym w Angoulême w celu ustanowienia regularnej obsługi; 2) obecność dużego przedsiębiorstwa lotniczego umożliwiłaby uruchomienie usług pozalotniczych, co w rezultacie przyczyniłoby się do generowania większego ruchu.

<sup>(80)</sup> Dochody pozalotnicze zwiększają się w szczególności w związku z dłuższym czasem spędzonym w porcie lotniczym przez pasażerów nieodbywających przerwy w podróży. Charakterystyka taka może przyciągać sieci handlowe prowadzące działalność w portach lotniczych.

<sup>(81)</sup> Zob. decyzja wspomniana wyżej w przypisie 69.

<sup>(82)</sup> Zasady będące podstawą oceny kosztów i korzyści w trakcie badań w ramach testu prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz Ryanair, nota sporządzona przez firmę Oxera dla Ryanair, dnia 9 kwietnia 2013 r.



- należy uwzględniać cały okres obowiązywania umowy, w tym ewentualne przedłużenia,
- należy aktualizować przysze przepływy finansowe w celu oceny rentowności umów.
- (129) Należy dokonywać oceny rentowności przyrostowej wynikającej z umów zawartych przez Ryanair z portami lotniczymi na podstawie szacowanej wewnętrznej stopy zwrotu lub na podstawie środków opartych na wartości bieżącej netto.
- c) Stosowanie testu prywatnego inwestora
- (130) Zasadniczo Ryanair uważa, że fakt, iż CCI w Angoulême z racji swojego statusu działała jako faktyczny inwestor prywatny, w sposób niezależny od państwa, stanowi sam w sobie dowód przestrzegania zasady prywatnego inwestora. Fakt, że członkowie SMAC zapewnili finansowanie inwestycji portu lotniczego, stanowi dodatkowy dowód w tej kwestii, gdyż zwiększenie wartości portu lotniczego leży w interesie jego właścicieli.
- (131) Ryanair podkreśla przede wszystkim, że ocenę uiszczanych przez nie opłat lotniskowych należy przeprowadzić z uwzględnieniem jego ograniczonych potrzeb. Przedsiębiorstwo podnosi, że w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi jego model gospodarczy wymaga mniej stanowisk odpraw, wyposażenia i usług, że nie praktykuje ono przerw w podróży, ogranicza czas i intensywność obsługi naziemnej swoich statków powietrznych lub też poprawia wydajność załogi w celu ograniczenia korzystania z usług świadczonych przez porty lotnicze.
- (132) Uważa ono ponadto, że do celów zastosowania testu prywatnego inwestora niektóre europejskie porty lotnicze mogą zastąpić port lotniczy w Angoulême, ze względu na ich podobieństwo<sup>(83)</sup>. W związku z tym Ryanair przedstawia badanie porównawcze, z którego wynika, że opłaty stosowane przez porty lotnicze w [...], [...], [...] i [...], które uznaje się za porównywalne z portem lotniczym w Angoulême, są średnio niższe niż opłaty stosowane przez port lotniczy w Angoulême<sup>(84)</sup>.

Tabela 11

**Porty lotnicze porównywalne z portem lotniczym w Angoulême**

Charakterystyka porównawcza portów lotniczych	Angoulême	[...]	[...]	[...]	[...]
Liczba ludności miasta, przy którym położony jest port lotniczy	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Odległość od miasta (km)	14	12	45	46	11,5
Największe miasto w promieniu 150 km (liczba mieszkańców)	Bordeaux (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Najbliższy duży port lotniczy (liczba pasażerów w 2009 r.)	Bordeaux (3,3 mln)	[...] (1,8 mln)	[...] (7,7 mln)	[...] (2,8 mln)	[...] (19 mln)

- (133) Ryanair twierdzi również, że decyzje podjęte przez port lotniczy w Angoulême po zakończeniu obsługi połączenia z portem lotniczym Londyn Stansted świadczą o tym, że port lotniczy uważał, iż regularna obsługa komercyjna prowadzona przez tanie linie lotnicze, zapewniająca połączenie ze Zjednoczonym Królestwem, stanowi wiarygodne rozwiązanie. Ryanair odnosi się w tym względzie do umowy zawartej z przedsiębiorstwem SNC-Lavalin, któremu powierzono wdrażanie scenariusza agresywnego rozwoju.
- (134) Ryanair utrzymuje ponadto, że gwarantowana liczba pasażerów, tak jak ta, do której samo się zobowiązało, ma na celu ograniczenie ryzyka gospodarczego podejmowanego przez port lotniczy. W rezultacie dzięki takiej gwarancji uzasadniony jest bardziej ograniczony poziom rentowności niż poziom wymagany przez prywatnego inwestora niekorzystającego z tej klauzuli.

<sup>(83)</sup> Podobieństwa te wynikają z charakterystyki portów lotniczych (położonych mniej niż 150 km od dużych miast i narażonych na konkurencję innych portów lotniczych) oraz z poziomu dochodów regionów otaczających porty lotnicze.

<sup>(84)</sup> W przypadku portu lotniczego w Angoulême opłaty lotniskowe, uwzględniając średnią z badanego okresu, są wyższe o [] % za jeden lot i o [...] % za pasażera. Oxera podkreśla jednak, że w 2009 r. opłata lotniskowa od Ryanair nie była należna.

- (135) Ryanair zauważa również, że podejście oparte na zasadzie *single till* <sup>(85)</sup> świadczy o tym, że port lotniczy ma na celu maksymalizację swoich dochodów, przy jednoczesnym ograniczeniu wysokości opłat lotniskowych. W związku z tym Ryanair kwestionuje ocenę, według której cena ujemna nie może być ceną rynkową. Uważa, że ujemny poziom opłat lotniskowych może być zgodny z testem prywatnego inwestora, jeżeli przewidywany poziom dochodów pozalotniczych jest wystarczająco wysoki. W niniejszej sprawie Ryanair uważa, że prywatny inwestor mógł rozsądnie zakładać wzrost dochodów pozalotniczych, które wcześniej były zerowe, z uwagi na możliwość generowania ruchu <sup>(86)</sup>.
- (136) Ryanair utrzymuje, że podejście takie wzmacnia jeszcze szczególnie sytuacja portu lotniczego w Angoulême. Ocenia, że prywatny inwestor powinien uznać koszty infrastruktury i koszty stałe obsługi portu lotniczego za koszty utopione. Sytuacja ta ma miejsce tym bardziej w niniejszej sprawie, biorąc pod uwagę fakt, że port lotniczy w Angoulême jest narażony na konkurencję ze strony pociągu dużych prędkości <sup>(87)</sup>. Ponadto Ryanair utrzymuje, że jeżeli zamknięcie portu lotniczego mogłoby stanowić inną możliwość, wartość rynkowa aktywów netto z wyłączeniem kosztów zamknięcia nie byłaby znacząca. Uważa zatem, że należy pominąć te koszty utopione.
- (137) Ponadto Ryanair uważa, że skoro zobowiązuje się do zapewnienia minimalnego poziomu ruchu pod groźbą kary, jakakolwiek komercyjna oferta stanowi poprawę sytuacji portu lotniczego o charakterystyce podobnej do portu lotniczego w Angoulême. Jedyny warunek stanowi przewaga dochodów krańcowych nad kosztami krańcowymi, co odróżnia sytuację portu lotniczego w Angoulême od sytuacji analizowanej przez Trybunał w wyroku w sprawie *Chronopost* <sup>(88)</sup>. W związku z tym Ryanair twierdzi, że w okolicznościach niniejszej sprawy inwestor prywatny nie dążyłby koniecznie do uzyskania zwrotu z inwestycji w odniesieniu do istniejącej już wcześniej infrastruktury. Według Ryanair inwestor taki nie wymagałby również, aby przedsiębiorstwo lotnicze będące stroną umowy uczestniczyło w pokrywaniu kosztów operacyjnych powstałych przed zawarciem umowy.
- (138) Ponadto Ryanair twierdzi, że decyzje podjęte przez port lotniczy w Angoulême nie były ukierunkowane specjalnie na Ryanair.
- (139) Dotyczy to przede wszystkim decyzji mających na celu przystosowanie portu lotniczego w Angoulême. Inwestycje zrealizowano bowiem w dużej mierze, zanim Ryanair rozpoczęło korzystanie z tego portu lotniczego. Ryanair podkreśla również, że w wielu przypadkach umowy w ramach rekrutacji personelu zawarto lub przedłużono po jego odejściu. Decyzje te odpowiadają więc większemu projektowi pozycjonowania portu lotniczego w Angoulême na rynku tanich linii lotniczych <sup>(89)</sup>. Dowodem tego są decyzje podjęte następnie przez SMAC po odejściu Ryanair, jak np. wybór scenariusza wdrażanego przez przedsiębiorstwo SNC-Lavalin.
- (140) Ryanair podkreśla ponadto, że art. 3 umowy o świadczenie usług portu lotniczego stanowi, że warunki obsługi, które mu przyznano, mogły dotyczyć każdego innego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo stwierdza, że port lotniczy w Angoulême opublikował zresztą informację o poziomach opłat lotniskowych.

d) Uwagi dotyczące płatności na rzecz AMS

- (141) Ryanair kwestionuje wstępną ocenę Komisji, według której płatności na rzecz AMS stanowią koszty portu lotniczego, zważywszy, że podejście to nie uwzględnia wartości usług świadczonych przez AMS na rzecz portu lotniczego. Ponadto uważa ono, że do celów analizy związanej z testem prywatnego inwestora należy rozróżnić między kupowaniem wartościowych usług marketingowych po cenie rynkowej a powiązaną umową między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym.
- (142) W celu poparcia swojej argumentacji Ryanair przedstawia analizę, w której porównano ceny stosowane przez AMS z cenami za świadczenie porównywalnych usług proponowanymi na innych stronach internetowych dotyczących podróży <sup>(90)</sup>. W wyniku tej analizy stwierdzono, że ceny stosowane przez AMS są niższe od średnich cen lub mieszczą się w środkowym przedziale cen fakturowych przez właścicieli stron internetowych stanowiących punkt odniesienia.
- (143) Według Ryanair sytuacja taka dowodzi, że ceny stosowane przez AMS są zgodne z cenami rynkowymi i że decyzja publicznego portu lotniczego o zakupie usług świadczonych przez AMS jest zgodna z testem prywatnego inwestora. Ryanair przedstawia ponadto informacje, które mają dowodzić istnienia usług świadczonych na rzecz portów lotniczych w ramach umów zawartych z AMS w celu wykazania wartości tych usług dla portów lotniczych.

<sup>(85)</sup> Zob. motyw 124 niniejszej decyzji.

<sup>(86)</sup> Ryanair przywołuje, że inwestor taki ma możliwość posłużenia się przykładem portu lotniczego w La Rochelle, który według Ryanair jest podobny.

<sup>(87)</sup> Decyzję o budowie połączenia Angoulême – Bordeaux podjęto w lipcu 2006 r., zaś decyzję o budowie połączenia Tours–Angoulême podjęto w czerwcu 2009 r.

<sup>(88)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie C-83/01P, C-93/01P i C-94/01P, *Chronopost*, Rec. 2003, s. I-069993. Ryanair uznaje jednak, że podejście takie wymaga doprecyzowania, w przypadku gdy koszty stałe znacząco wzrastają po przekroczeniu określonego progu działalności. Przy takim założeniu uważa ono za właściwsze uwzględnienie wartości bieżącej netto w odniesieniu do dłuższego okresu.

<sup>(89)</sup> Ryanair uważa, że inwestycje te zrealizowano by również przy braku jego obecności, biorąc pod uwagę, że inwestycje w infrastrukturę zrealizowano mimo bardzo małej liczby pasażerów.

<sup>(90)</sup> Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?”, dokument sporządzony dla Ryanair, dnia 20 grudnia 2013 r.

- (144) Według Ryanair, jeżeli Komisja, pomimo sprzeciwów Ryanair wobec takiego podejścia, należałaby na rozpatrywanie umów z AMS i umów o świadczenie usług portu lotniczego zawartych z Ryanair według jednego i tego samego kryterium prywatnego inwestora, wówczas nie należałoby zaniżać wartości usług świadczonych przez AMS na rzecz portów lotniczych.
- (145) Ryanair odnosi się ponadto do wniosków wynikających z różnych sprawozdań, które potwierdzają, że przedsiębiorstwo to dysponuje silną ogólnoeuropejską marką, która zwiększa wartość jego usług reklamowych.
- (146) Ryanair przedstawiło również sprawozdanie przygotowane przez jego doradcę ekonomicznego, firmę Oxera, dotyczące zasad, które powinny mieć zastosowanie do kryterium rentowności prywatnego inwestora, które dotyczy zarówno umów o komunikacji lotniczej zawartych między Ryanair a portami lotniczymi, jak i umów na usługi marketingowe zawartych między AMS a tymi samymi portami lotniczymi<sup>(91)</sup>. Ryanair podkreśla, że nie podważa to w żaden sposób jego stanowiska, zgodnie z którym do celów oceny w ramach testu prywatnego inwestora umowy z AMS i umowy o komunikacji lotniczej należy rozpatrywać na podstawie oddzielnych kryteriów.
- (147) We wspomnianym sprawozdaniu wskazano, że do celów łącznej analizy kosztów i korzyści przychody generowane przez AMS należy uwzględnić w przychodach, zaś wydatki AMS należy przypisać do kosztów. W tym celu w sprawozdaniu zaproponowano metodę opartą na przepływach pieniężnych, zgodnie z którą wydatki dotyczące AMS traktuje się jako dodatkowe wydatki operacyjne.
- (148) W sprawozdaniu wskazano, że działania marketingowe przyczyniają się do tworzenia i wzmacniania wartości marki, co może powodować wzrost działalności i zysków nie tylko podczas trwania umowy marketingowej, lecz również po zakończeniu jej obowiązywania. Ma to szczególnie miejsce w przypadku, gdy dzięki umowie zawartej z Ryanair inne przedsiębiorstwa lotnicze rozpoczynają działalność na terenie portu lotniczego, przyciągając z kolei operatorów komercyjnych i przyczyniając się do zwiększenia pozalotniczych przychodów portu lotniczego. Według Ryanair, jeżeli Komisja przeprowadzi łączną ocenę kosztów i korzyści, korzyści te należy uwzględnić, traktując wydatki związane z AMS jako dodatkowe wydatki operacyjne, a dodatkowe zyski obliczyć po odliczeniu od nich płatności AMS.
- (149) Ryanair uważa ponadto, że wartość końcową należy ująć w ramach dodatkowych korzyści przewidzianych na koniec trwania umowy o komunikacji lotniczej w celu uwzględnienia wartości uzyskanej po zakończeniu umowy. Wartość końcową można dostosować na podstawie ostrożnego założenia co do prawdopodobieństwa przedłużenia umowy z Ryanair lub uzgodnienia podobnych warunków z innymi przedsiębiorstwami. Ryanair uważa, że możliwe jest więc oszacowanie dolnej granicy korzyści generowanych łącznie w ramach umowy zawartej z AMS i w ramach umowy o komunikacji lotniczej, mając na uwadze niepewny charakter dodatkowych korzyści po zakończeniu umowy o komunikacji lotniczej.
- (150) Na poparcie takiego podejścia we wspomnianym powyżej sprawozdaniu przedstawiono syntezę wyników badań dotyczących wpływu reklamy na wartość marki. Uznano w nich, że reklama może wzmocnić wartość marki i budować większą lojalność klientów. Według informacji zawartych w sprawozdaniu reklama na stronach ryanair.com szczególnie eksponuje markę w przypadku portu lotniczego. Dodatkowo w sprawozdaniu stwierdzono, że mniejsze regionalne porty lotnicze, które chcą zwiększyć ruch, mogą wzmocnić wartość swojej marki, zawierając umowy reklamowe z AMS.
- (151) W sprawozdaniu wskazano, że preferowanym podejściem jest podejście oparte na przepływach pieniężnych, nie zaś na kapitalizacji, w którym to przypadku wydatki związane z AMS traktuje się jako wydatki kapitałowe na wartości niematerialne i prawne (tj. wartość marki portu lotniczego). Wydatki na cele marketingowe rejestruje się jako wartości niematerialne, a następnie amortyzuje przez okres ich użytkowania, przy czym przewiduje się ich wartość końcową w momencie przewidywanego zakończenia umowy o świadczenie usług portu lotniczego. W ramach takiego podejścia nie uwzględnia się jednak dodatkowych korzyści, które port lotniczy uzyskuje dzięki podpisaniu umowy o komunikacji lotniczej z Ryanair; trudne jest również oszacowanie wartości niematerialnych i prawnych z uwzględnieniem wydatków związanych z marką i czasu ich użytkowania.

### 6.3. Uwagi AMS

- (152) AMS kwestionuje pogląd, że umowa o świadczenie usług marketingowych, którą zawarło z portem lotniczym w Angoulême, może stanowić pomoc państwa. W ramach tej umowy nie uzyskało ono bowiem żadnej selektywnej korzyści.

#### 6.3.1. Łączna ocena korzyści gospodarczych przyznanych Ryanair i AMS

- (153) AMS podkreśla, że faktycznym i głównym przedmiotem jego działalności jest świadczenie internetowych usług marketingowych. Przedsiębiorstwo twierdzi, że większość jego działalności ma na celu podnoszenie wartości przestrzeni reklamowej na stronach internetowych Ryanair.

<sup>(91)</sup> Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?”, dokument sporządzony dla Ryanair, dnia 17 stycznia 2014 r.

- (154) Ponadto zauważa ono, że Ryanair zdecydowało się na współpracę z innymi podmiotami pośredniczącymi w celu komercjalizacji innych przestrzeni reklamowych.
- (155) Wynika z tego, że nieuzasadnione jest uznanie, iż ocena ewentualnych korzyści gospodarczych na rzecz Ryanair i AMS musi być łączna.

#### 6.3.2. Łączna ocena umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych

- (156) AMS uważa, że zwiększenie liczby pasażerów korzystających z usług Ryanair nie stanowi jedynej korzyści, jaką port lotniczy w Angoulême odnosi dzięki umowie o świadczenie usług marketingowych. Z jednej strony odnotowuje ono, że umowa, którą port lotniczy zawarł z AMS, i umowa zawarta z Ryanair są oddzielnymi umowami. Z drugiej strony podkreśla, że Ryanair promuje swoje usługi przy pomocy własnych środków. W związku z tym port lotniczy w Angoulême nie uczestniczy w promocji usług Ryanair, zawierając umowę o świadczenie usług marketingowych z AMS.
- (157) Tytułem przykładu AMS wskazuje, że współczynnik obciążenia lotów obsługiwanych przez Ryanair niezmiennie wynosi średnio [...] %, niezależnie od zawarcia umowy o świadczenie usług marketingowych z AMS. Ponadto AMS wskazuje, że dochody uzyskiwane przez Ryanair są takie same w przypadku wszystkich pasażerów, niezależnie od tego, czy przylatują na dane lotnisko, czy z niego odlatują.
- (158) Ogólnie AMS stwierdza, że działania w zakresie reklamy przynoszą korzyść samym dostawcom powierzchni reklamowej<sup>(92)</sup>. W niniejszej sprawie taki efekt zewnętrzny wyraża się poprzez wzrost popularności stron internetowych Ryanair, niezależnie od tego, czy podmiot inicjujący kampanię reklamową jest podmiotem publicznym, czy prywatnym. Prywatny inwestor nie rezygnuje z inwestycji ze względu na fakt, że przynosi ona korzyści również osobom trzecim, dlatego AMS uważa, że port lotniczy w Angoulême nie musi uwzględniać faktu, że Ryanair również odnosi korzyść z jego inwestycji reklamowej.
- (159) AMS uważa, że w tej kwestii Ryanair był pionierem, gdyż obecnie większość przedsiębiorstw lotniczych komercjalizuje przestrzeń reklamową na swoich stronach internetowych. Uważa ono jednak, że strony internetowe Ryanair posiadają wyjątkową wartość<sup>(93)</sup>. W związku z tym nie można ich porównywać ze stronami internetowymi innych przedsiębiorstw lotniczych.

#### 6.3.3. Kryterium prywatnego inwestora

##### 6.3.3.1. Istnienie korzyści na rzecz AMS

- (160) AMS uważa, że nie odniosło żadnej korzyści gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Stwierdza ono, że świadczy usługi zarówno na rzecz podmiotów prywatnych, jak i publicznych. Mogłoby zatem korzystać z takich samych środków, świadcząc usługi na rzecz przedsiębiorstwa prywatnego. AMS dodaje, że nie zmusza portów lotniczych do kupowania swoich usług marketingowych<sup>(94)</sup> i że sprzedawana przez nie przestrzeń reklamowa należy do rzadkich zasobów, które cieszą się wysokim popytem.

##### 6.3.3.2. Związek między usługami świadczonymi przez AMS a potrzebami usługobiorców

- (161) AMS uważa, że w przypadku regionalnych portów lotniczych działania reklamowe są konieczne. Ich celem jest lepsze wyeksponowanie oferowanych przez nie usług. Przedsiębiorstwo dodaje, że duże węzły lotnicze same uznają obecnie prowadzenie kampanii reklamowych za pożądane. Uzyskana w ten sposób poprawa wizerunku może przynieść im korzyści<sup>(95)</sup>. W związku z tym AMS twierdzi, że te wydatki stanowią inwestycję strategiczną porównywalną ze strategiami realizowanymi przez takie przedsiębiorstwa, jak Coca-Cola, McDonald's czy Nike.
- (162) Inwestycja taka jest tym bardziej decydująca, że blisko połowę swoich dochodów porty lotnicze uzyskiwać mają dzięki działalności pozalotniczej. W niniejszej sprawie port lotniczy w Angoulême ma jeszcze większy interes w generowaniu ruchu lotniczego z udziałem klientów międzynarodowych, ze względu na fakt, że regularny ruch pasażerski praktycznie w tym porcie lotniczym nie występuje. Wprost przeciwnie, AMS twierdzi, że uczestniczenie w tych inwestycjach reklamowych w żadnym razie nie leżało w interesie Ryanair, gdyż nie osiąga ono żadnych dodatkowych dochodów dzięki pasażerom przylatującym do tego portu lotniczego lub z niego odlatującym.

<sup>(92)</sup> AMS posługuje się przykładem prasowej kampanii reklamowej, która ma potwierdzać znaczenie jego roli wspierającej prowadzenie takich działań marketingowych, co pozwala mu w rezultacie na zwiększenie cen lub na sprzedaż większej przestrzeni reklamowej; podaje także przykład marki napoju gazowanego, w przypadku której kampania reklamowa przyczyniła się do zwiększenia sprzedaży dystrybutora napojów.

<sup>(93)</sup> AMS opiera swoją ocenę na sprawozdaniu sporządzonym przez przedsiębiorstwo Zénobie Conseil w maju 2011 r. AMS zaznacza także, że strony internetowe Ryanair miały 4,5 miliarda odsłon w ciągu roku, 80 % odwiedzających z bezpośredniego dostępu, wskaźnik odrzuceń wynoszący 17 %, średni czas trwania odsłony równy 9 minut i 36 sekund na użytkownika i wysoką zdolność ukierunkowania na potencjalnych klientów.

<sup>(94)</sup> Przedsiębiorstwo AMS wyjaśnia, że wiele portów lotniczych nie decyduje się na zamieszczanie reklam na stronach internetowych Ryanair.

<sup>(95)</sup> Wzrost ruchu przychodzącego dzięki przedsiębiorstwu lotniczemu, na którego stronach internetowych prowadzona jest kampania reklamowa, lub dzięki innemu przedsiębiorstwu lotniczemu; wzrost dochodów pozalotniczych dzięki rozpoczęciu działalności operatorów komercyjnych.



- (163) AMS twierdzi następnie, że promowanie „marki” portów lotniczych, a w szczególności regionalnych portów lotniczych, stało się powszechną praktyką. Odnosi się ono w tym względzie do chęci zwiększenia wartości portu lotniczego i jego wyeksponowania, aby podróżni wybierali go jako miejsce docelowe, do faktu, że inwestycje te są ekonomicznie racjonalne zarówno dla inwestorów publicznych, jak i prywatnych, do faktu, że inwestycje te realizowane są również przez węzły lotnicze, do faktu, że w interesie portów lotniczych leży zwiększanie liczby pasażerów przylatujących oraz do faktu, że czynnikiem odróżniającym porty regionalne od węzłów lotniczych jest mniejsza rozpoznawalność tych pierwszych na szczeblu międzynarodowym. Strategia taka jest niezależna od wybieranego przez podróżnych przedsiębiorstwa lotniczego, gdyż to porty lotnicze określają swoje inwestycje marketingowe w zależności od zdolności przestrzeni reklamowej do ukierunkowania działań na potencjalnych klientów.

#### 6.3.3.3. Ceny usług świadczonych przez AMS

- (164) AMS twierdzi, że ceny stosowane przez nie w odniesieniu do portu lotniczego w Angoulême odpowiadają cenom rynkowym. Porównując przedmiotową umowę z umowami zawartymi z portami lotniczymi w [...] i [...], AMS utrzymuje, że nie stosuje żadnej dyskryminacji między klientami będącymi portami lotniczymi a klientami z innych sektorów. Ponadto uważa ono, że fakt wykorzystania przestrzeni dostępnej na stronach internetowych Ryanair<sup>(96)</sup> również pozwala stwierdzić, że cena usług świadczonych na rzecz portu lotniczego w Angoulême odpowiada cenie rynkowej.
- (165) AMS wskazuje, że Komisja uznała w decyzji dotyczącej portu lotniczego w Bratysławie, o której mowa w motywie 111 niniejszej decyzji, że nie można wykluczyć, iż możliwe jest przypisanie pewnej wartości samej obecności nazwy portu lotniczego na stronach internetowych Ryanair, w przypadku gdy ten port lotniczy jest wskazany jako port przeznaczenia.
- (166) Ponadto AMS zauważa, że jego tabela opłat ma charakter obiektywny i jest dostępna na jego stronach internetowych<sup>(97)</sup>. Ceny stosowane w umowie zawartej z portem lotniczym w Angoulême wpisują się w te ramy. Zostały one określone w zależności od rodzaju danej strony internetowej<sup>(98)</sup>, rodzaju wybranego rozmieszczenia<sup>(99)</sup>, liczby osób codziennie odwiedzających stronę i liczby tras, w przypadku których dany port lotniczy jest portem przeznaczenia i portem wylotu.
- (167) Ponadto AMS zapewnia, że świadczone przez nie usługi mają większą skuteczność, gdyż są lepiej ukierunkowane niż usługi świadczone za pośrednictwem innych, tradycyjnych nośników reklamowych, takich jak prasa. Wynika to tym bardziej z faktu, że usługi reklamowe świadczone za pośrednictwem stron internetowych Ryanair mają charakter stały, podczas gdy inne strony internetowe stosują system rotacyjny, oraz że ceny przewidziane w umowie o świadczenie usług marketingowych zawartej z portem lotniczym w Angoulême ustalono na podstawie taryfy z 2007 r., podczas gdy aktywność na brytyjskich stronach internetowych Ryanair wzrosła o 55 % w latach 2008–2012.

#### 6.4. Uwagi organizacji Transport & Environment

- (168) Uwagi przedstawione przez tę organizację pozarządową w odniesieniu do niniejszego postępowania ograniczyły się do ponownego zakwestionowania zasadności nowych wytycznych lotniczych i przyjętych przez Komisję decyzji w sektorze lotniczym z uwagi na ich wpływ na środowisko.

#### 7. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (169) Władze francuskie wskazały, że nie mają dodatkowych uwag w odniesieniu do uwag zainteresowanych stron.

#### 8. OCENA ŚRODKÓW POMOCY NA RZECZ KOLEJNYCH ORGANÓW ZARZĄDZAJĄCYCH PORTEM LOTNICZYM

##### 8.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

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

<sup>(96)</sup> Przedsiębiorstwo AMS opiera się na sprawozdaniu przygotowanym przez przedsiębiorstwo Mindshare Ireland w czerwcu 2004 r.

<sup>(97)</sup> [www.airportmarketingservices.com](http://www.airportmarketingservices.com)

<sup>(98)</sup> Strona główna lub strona, na której widnieją porty lotnicze przeznaczenia.

<sup>(99)</sup> Link internetowy, baner, tekst w formie akapitów, rozmiar reklamy.

- (171) Zakwalifikowanie środka krajowego jako pomocy państwa zakłada więc łączne spełnienie następujących warunków: 1) beneficjentami lub beneficjentami pomocy są przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE; 2) przedmiotowy środek przyznawany jest przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu; 3) środek wiąże się z przyznaniem odbiorcy lub odbiorcom korzyści selektywnej; 4) przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

#### 8.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (172) Aby stwierdzić, czy określone wyżej dotacje stanowią pomoc państwa, należy ustalić, czy beneficjenci tej pomocy są przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (173) Komisja przypomina w tym względzie, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu finansowania<sup>(100)</sup>. Ponadto pojęcie działalności gospodarczej odnosi się do każdej działalności polegającej na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku<sup>(101)</sup>.
- (174) W wyroku w sprawie portu lotniczego Leipzig-Halle Trybunał Sprawiedliwości potwierdził, że obsługa portu lotniczego w celach komercyjnych i budowa infrastruktury portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą<sup>(102)</sup>. Jeżeli operator portu lotniczego zajmuje się działalnością gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego lub od sposobu jego finansowania, stanowi on przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, w związku z czym mają do niego zastosowanie postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa<sup>(103)</sup>.
- (175) W niniejszym przypadku Komisja odnotowuje, że kolejni operatorzy portu lotniczego wykorzystywali w celach komercyjnych infrastrukturę, w przypadku której finansowanie inwestycji pochodziło z dotacji publicznych i obejmowało w szczególności rozbudowę pasa startowego i roboty budowlane związane z terminalem lotniczym. Operatorzy ci wystawiali zatem faktury z tytułu użytkowania tej infrastruktury.
- (176) Finansowanie przedmiotowej infrastruktury portu lotniczego oraz ewentualna pomoc operacyjna są więc głównie przeznaczone na finansowanie działalności gospodarczej polegającej na komercyjnej obsłudze portu lotniczego przez kolejnych operatorów. Wynika z tego, że podmioty korzystające z tej infrastruktury stanowią przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 8.1.1.1. Podmioty prowadzące działalność gospodarczą polegającą na obsłudze portu lotniczego

- (177) Komisja przypomina przede wszystkim, że w latach 2002–2006 CCI-port lotniczy sam zapewniał zarządzanie, a więc komercyjną obsługę portu lotniczego w Angoulême.
- (178) W odniesieniu do okresu po 2006 r. Komisja przypomina, że można uznać, iż dwa oddzielne podmioty prawne mogą wspólnie prowadzić działalność gospodarczą do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, o ile faktycznie wspólnie oferują towary lub usługi na danym rynku. Natomiast podmiot, który sam nie oferuje towarów ani usług na danym rynku, nie może być uznany za przedsiębiorstwo wyłącznie ze względu na fakt, że posiada udziały kapitałowe, nawet umożliwiające kontrolę, jeżeli ich posiadanie uprawnia go wyłącznie do korzystania z praw przypisanych akcjonariuszom lub wspólnikom<sup>(104)</sup>. W odniesieniu do okresu 2007–2011 Komisja uważa, że SMAC i CCI-port lotniczy prowadziły wspólnie komercyjną obsługę portu lotniczego w Angoulême. CCI-port lotniczy określał i uzyskiwał bowiem dochody z działalności komercyjnej polegającej na świadczeniu usług portu lotniczego oraz zapewniał zarządzanie operacyjne platformą. Jednocześnie SMAC było uprawnione do reprezentowania portu lotniczego względem osób trzecich w ramach działalności komercyjnej. SMAC było również odpowiedzialne, pod względem finansowym i operacyjnym, za inwestycje o celach

<sup>(100)</sup> Wyroki Trybunału z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Republice Włoskiej, Rec. 1998, s. I-3851, pkt 36; z dnia 23 kwietnia 1991 r., w sprawie C-41/90 Höfner i Elser, Rec. 1991, s. I-1979, pkt 21, z dnia 16 listopada 1995 r. w sprawie C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances przeciwko Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rec. 1995, s. I-4013, pkt 14 i z dnia 11 grudnia 1997 r. w sprawie C-55/96 Job Centre, Rec. 1997, s. I-7119, pkt 21.

<sup>(101)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 16 czerwca 1987 r. w sprawie 118/85 Komisja przeciwko Republice Włoskiej, Rec. 1987, s. 2599, pkt 7; wyrok Trybunału z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Republice Włoskiej, Rec. 1998, s. I-3851, pkt 36 i wyrok z dnia 12 września 2000 r. w sprawach C-180/98 do C-184/98 Pavlov i in., Rec. 2000, s. I-06451, pkt 75.

<sup>(102)</sup> Wyrok z dnia 24 marca 2011 r. w sprawach T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji oraz T-443/08 Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji (sprawa „port lotniczy Leipzig-Halle”), Zb.Orz. 2011, s. II-01311, potwierdzony przez Trybunał w wyroku z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle przeciwko Komisji, dotychczas nieopublikowanym w Zb.Orz., pkt 42 i 43; zob. również wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 Aéroports de Paris przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-3929, potwierdzony przez Sąd w wyroku z dnia 24 października 2002 r. w sprawie C-82/01 P Aéroports de Paris przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. I-9297 i wyroki Sądu z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-3643, pkt 88.

<sup>(103)</sup> Zob. wyroki Trybunału z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawach C-159/91 i C-160/91 Poucet przeciwko AGV i Pistre przeciwko Cancave, Rec. 1993, s. 637.

<sup>(104)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze przeciwko Cassa di Risparmio di Firenze, Zb.Orz. 2006, s. I-289, pkt 107–118 i 125.



komercyjnych na terenie portu lotniczego. SMAC bezpośrednio uczestniczyło w świadczeniu usług portu lotniczego, szczególnie biorąc udział w komercyjnym zarządzaniu portem lotniczym w tym okresie, np. zawierając umowy z 2008 r.

- (179) Podobnie Komisja stwierdza, że przekazaniu zarządzania portem lotniczym w Angoulême przedsiębiorstwu SNC-Lavalin od dnia 1 stycznia 2012 r. nie towarzyszyło wycofanie się SMAC. Na mocy umowy zawartej w wyniku zamówienia publicznego z dnia 6 lipca 2011 r. niektóre obowiązki pozostały bowiem w rozpatrywanym okresie w gestii SMAC.
- (180) Przede wszystkim SMAC ponosi wyłączną odpowiedzialność za decyzje związane z inwestycjami. Zapewnia finansowanie związanych z nimi wydatków<sup>(105)</sup>, nawet jeżeli nie da się ich oddzielić od działalności w ramach obsługi portu lotniczego<sup>(106)</sup>. Dodatkowo SMAC ponosi znaczną część ryzyka związanego z obsługą portu lotniczego w zakresie, w jakim zapewnia równowagę finansową portu lotniczego w granicach określonego pułapu rocznego<sup>(107)</sup>. Ponadto SMAC wyraziło zamiar bezpośredniego finansowania pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przeznaczonej na cele wdrażania komercyjnej polityki portu lotniczego w celu przywrócenia połączeń lotniczych między portem lotniczym w Angoulême a Wyspami Brytyjskimi.
- (181) W związku z tym Komisja uważa, że SMAC w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. pozostaje współoperatorem portu lotniczego.
- (182) W rezultacie Komisja uważa, że działalność gospodarczą polegającą na komercyjnej obsłudze portu lotniczego w Angoulême prowadziły kolejno trzy następujące grupy podmiotów:
- CCI-port lotniczy w latach 2002–2006,
  - wspólnie SMAC i CCI-port lotniczy w latach 2007–2011, oraz
  - wspólnie SMAC i SNC-Lavalin od dnia 1 stycznia 2012 r.

#### 8.1.1.2. Sprawowanie władzy publicznej

- (183) Komisja przypomina, że nie wszystkie działania organu zarządzającego portem lotniczym muszą mieć charakter działalności gospodarczej. Charakteru takiego nie mają zwykle działania związane z wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej.
- a) Krajowy system finansowania zadań państwa we francuskich portach lotniczych
- (184) W latach 2002–2012 władze publiczne finansowały różne zadania wykonywane przez kolejne organy zarządzające portem lotniczym w Angoulême, związane z bezpieczeństwem ruchu lotniczego, ochroną lub ochroną środowiska. Finansowanie takie wchodzi w zakres niniejszego formalnego postępowania wyjaśniającego.
- (185) Francja odniosła się w tej sprawie do ogólnego systemu finansowania zadań państwa we francuskich portach lotniczych ustanowionego na mocy przepisów krajowych i przedstawionego poniżej.
- (186) System ten opiera się na dochodach podatkowych, opłatach lotniskowych i mechanizmie dodatkowym. Historię i warunki stosowania tych mechanizmów oraz zakres zadań finansowanych poprzez ich zastosowanie opisano poniżej.
- (187) W 1998 r. Rada Stanu uznała w swoim wyroku w sprawie SCARA<sup>(108)</sup>, że zadania związane z ochroną i bezpieczeństwem w portach lotniczych stanowią zadania państwa, za które państwo ponosi odpowiedzialność, i że nie mogą one w związku z tym podlegać finansowaniu ze strony użytkowników portów lotniczych poprzez obciążenie ich opłatami. W następstwie tego wyroku ustawą nr 98-1171 z dnia 18 grudnia 1998 r. dotyczącą organizacji niektórych usług transportu lotniczego i art. 136 ustawy nr 98-1266 z dnia 30 grudnia 1998 r. (ustawa finansowa na 1999 r.)<sup>(109)</sup> wprowadzono opłaty lotniskowe obowiązujące od dnia 1 lipca 1999 r. Opłaty te stanowią podatek celowy, tzn. można je przeznaczyć wyłącznie na finansowanie określonych wydatków, w tym przypadku na zadania, które Francja uważa za zadania państwa w portach lotniczych. Wspomnianymi wyżej przepisami wprowadzono również dodatkowy mechanizm finansowania tych zadań. Rodzaje zadań finansowanych w ramach opłat lotniskowych i dodatkowego mechanizmu finansowania, warunki dotyczące opłat lotniskowych i warunki dotyczące dodatkowego mechanizmu przedstawiono kolejno poniżej.

<sup>(105)</sup> Art. 11 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych.

<sup>(106)</sup> Wyrok w sprawie portu lotniczego Leipzig Halle, wspomniany wyżej w przypisie 102, pkt 107.

<sup>(107)</sup> Art. 15 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych.

<sup>(108)</sup> Wyrok Rady Stanu z dnia 20 maja 1998 r. „Syndicat des Compagnies aériennes autonomes” („SCARA”).

<sup>(109)</sup> Obecnie ujednolicony w art. 1609w ogólnego kodeksu podatkowego.

- (188) We francuskich przepisach ustawowych, uszczegółowionych w przepisach wykonawczych, określono wyraźnie zadania, które podlegają finansowaniu z opłat lotniskowych. Zadania te obejmują ratownictwo i ochronę pożarową statków powietrznych, zmniejszanie ryzyka związanego ze zwierzyną<sup>(110)</sup>, kontrolę bezpieczeństwa bagażu nadawanego do luku bagażowego, kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego, kontrolę publicznego dostępu do strefy zastrzeżonej<sup>(111)</sup>, środki kontroli środowiskowej<sup>(112)</sup> oraz zautomatyzowaną kontrolę graniczną z wykorzystaniem systemu identyfikacji biometrycznej. Odniesienie do zautomatyzowanej kontroli granicznej wykorzystującej system identyfikacji biometrycznej wprowadzono do ustawodawstwa w 2008 r. W przypadku pozostałych zadań zakres finansowania ze środków pochodzących z opłat lotniskowych pozostaje niezmienny od czasu wprowadzenia tego systemu i obejmuje zadania określone w wyroku w sprawie SCARA. Obowiązki operatorów portów lotniczych związane z realizacją tych zadań określają różne krajowe i europejskie przepisy wykonawcze. Na przykład w odniesieniu do ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej statków powietrznych w aktach tych wskazuje się szczegółowo zasoby ludzkie i sprzętowe, jakie należy zastosować w zależności od charakterystyki portu lotniczego.
- (189) W przypadku danego portu lotniczego opłaty lotniskowe są należne od wszystkich przedsiębiorstw lotniczych korzystających z portu lotniczego. Są one zależne od liczby pasażerów oraz masy ładunku lub poczty przewożonych przez przedsiębiorstwo. Wysokość opłaty lotniskowej za pasażera lub za tonę ładunku lub poczty ustala się co roku, indywidualnie dla każdego portu lotniczego, w zależności od prognozowanych kosztów realizacji zadań finansowanych w ramach tego systemu.
- (190) Każdego roku operatorzy portów lotniczych opracowują roczną deklarację kosztów i ruchu. W deklaracji tej wykazują oni poziom ruchu lotniczego i koszty realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa i ochrony<sup>(113)</sup> za poprzedni rok, a także kwoty otrzymane z tytułu opłat lotniskowych i mechanizmu dodatkowego w celu finansowania tych zadań. Przedstawiają w niej również prognozy dotyczące ruchu oraz kosztów i przychodów związanych z zadaniami z zakresu bezpieczeństwa i ochrony na rok bieżący i na dwa następne lata. Deklaracje takie podlegają weryfikacji organów administracji, które w szczególności mogą przeprowadzić kontrole na miejscu. Na tej podstawie rozporządzeniem właściwych ministrów ustala się następnie wysokość opłaty.
- (191) Ponieważ obliczenia wysokości opłaty dokonuje się na podstawie danych zawartych w prognozie kosztów i ruchu, wprowadzono mechanizm dostosowania *a posteriori* w celu zapewnienia, aby dochód z opłat lotniskowych, powiększony w stosownych przypadkach o kwotę finansowania przyznanego z tytułu mechanizmu dodatkowego opisanego poniżej, nie przekraczał kosztów faktycznie poniesionych z tytułu realizacji odnośnych zadań. Wspomniane koszty obejmują koszty operacyjne i koszty personelu wynikające z realizacji tych zadań, odpisy amortyzacyjne odpowiadające inwestycjom realizowanym w ramach tych zadań, a także część kosztów ogólnych związanych z tymi zadaniami<sup>(114)</sup>. Operatorzy muszą prowadzić wieloletnie rejestry dochodów pochodzących z opłat lotniskowych i mechanizmu dodatkowego oraz kosztów związanych z realizacją odnośnych zadań. W przypadku stwierdzenia salda dodatniego należy przenieść je do łącznego rozliczenia za poprzednie lata, które może więc wykazywać saldo dodatnie lub ujemne. Saldo to uwzględnia się przy ustalaniu wysokości opłaty lotniskowej na następny rok. Ponadto z salda dodatniego pokrywa się koszty finansowe obciążające operatora.
- (192) Od samego początku system finansowania za pomocą opłat lotniskowych wymagał uzupełnienia poprzez mechanizm dodatkowy. Koszty w zakresie ochrony i bezpieczeństwa nie są bowiem proporcjonalne do ruchu lotniczego, w przeciwieństwie do przychodów z opłat lotniskowych. W związku z tym okazało się, że w przypadku portów lotniczych o niewielkim ruchu w celu zrównoważenia kosztów ochrony i bezpieczeństwa trzeba było ustalić wysoką opłatę lotniskową, trudną do pokrycia przez użytkowników. W odniesieniu do takich portów lotniczych przewidziano więc możliwość ustalenia opłaty lotniskowej na poziomie niższym niż poziom wymagany do pokrycia kosztów i korzystania w miarę potrzeby z dodatkowego mechanizmu finansowania zadań kwalifikowalnych do finansowania z opłat lotniskowych.
- (193) Stosowano w tym celu kolejno różne mechanizmy dodatkowe. Początkowo władze francuskie korzystały z funduszu celowego, tj. funduszu interwencyjnego na rzecz portów lotniczych i transportu powietrznego („FIATA”), ustanowionego jednocześnie z opłatami lotniskowymi wspomnianą wyżej ustawą nr 98-1266 z dnia 30 grudnia 1998 r. Fundusz ten, zasilany częścią kwoty z podatku od lotnictwa cywilnego, zastąpił fundusz wyrównawczy na rzecz transportu powietrznego („FPTA”), zarezerwowany pierwotnie do finansowania połączeń lotniczych służących celom rozwoju regionalnego i gospodarki przestrzennej. Finansowanie ze środków FIATA pokrywało realizację tych samych zadań co zadania finansowane przez FPTA i zostało rozszerzone o realizację zadań objętych finansowaniem z opłat lotniskowych w celu jego uzupełnienia w przypadku mniejszych portów lotniczych. Zadania finansowane ze środków FIATA zasadniczo dzielą się na dwie oddzielne „sekcje”: sekcja „porty lotnicze” służy dodatkowemu pokryciu kosztów realizacji zadań z zakresu ochrony i bezpieczeństwa w przypadku mniejszych portów lotniczych,

<sup>(110)</sup> Ryzyko związane ze zwierzyną obejmuje w szczególności ryzyko związane z ptactwem, które wyraża się poprzez kolizje ptaków ze statkami powietrznymi mogące zagrozić bezpieczeństwu osób i towarów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.

<sup>(111)</sup> Realizacja tego zadania może obejmować np. montaż i utrzymanie ogrodzeń ograniczających strefę publiczną i strefę zastrzeżoną, lub wprowadzenie systemu nadzoru wideo w pobliżu strefy zastrzeżonej.

<sup>(112)</sup> Zadanie to obejmuje w szczególności pomiary hałasu, w stosownym przypadku skorelowane z torami lotów statków powietrznych, a także kontrolę jakości powietrza i wody w pobliżu portów lotniczych.

<sup>(113)</sup> Rozumianych jako zadania kwalifikowalne do finansowania z opłat lotniskowych, jak opisano wyżej.

<sup>(114)</sup> Koszty ogólne wiążą się zasadniczo z funkcjami wspierającymi, takimi jak zarządzanie zasobami ludzkimi, sprawy finansowe, kontrola finansowa inwestycji, zakupy, niespecjalistyczne systemy informatyczne, kierownictwo prawne, ogólne usługi, zarząd, funkcje księgowi i kontrola zarządzania.

zaś w ramach sekcji „transport powietrzny” zapewnia się dotacje na rzecz połączeń lotniczych służących celom rozwoju regionalnego i gospodarki przestrzennej. Decyzje w sprawie wypłaty dotacji z FIATA w ramach dodatkowego finansowania realizacji zadań z zakresu ochrony i bezpieczeństwa podejmowano po zasięgnięciu opinii komitetu zarządzającego sekcją „porty lotnicze” FIATA.

- (194) W 2005 r. zlikwidowano FIATA, zaś odpowiednie finansowanie przez dwa lata pochodziło bezpośrednio z budżetu państwa, zgodnie z tymi samymi zasadami funkcjonowania, w szczególności w zakresie opinii komitetu zarządzającego. Od 2008 r. państwo zastąpiło ten mechanizm podwyżką opłaty lotniskowej, wskutek czego w przypadku niektórych portów lotniczych wysokość tej opłaty ustalono na poziomie wyższym niż poziom konieczny do pokrycia kosztów realizacji zadań z zakresu ochrony i bezpieczeństwa. Powstała w ten sposób nadwyżkę dzieli się między mniejsze porty lotnicze w celu uzupełnienia kwoty pobieranych w nich opłat lotniskowych.
- (195) Jak wskazano wyżej, w rocznych deklaracjach operatorów portów lotniczych, które podlegają weryfikacji organów administracji, wykazuje się koszty prognozowane i stwierdzone, a także przychody prognozowane i stwierdzone pochodzące zarówno z opłat lotniskowych, jak i z mechanizmu dodatkowego. W ten sam sposób roczne sprawozdania finansowe sporządzane przez operatorów, na podstawie których dokonuje się obliczenia salda faktycznych kosztów i przychodów, które, jeżeli jest dodatnie, prowadzi do obniżki opłat i przypisania kosztów finansowych obciążających operatorów, uwzględniają jednocześnie kwotę uzyskaną z opłat lotniskowych i środki finansowe uzyskane w ramach mechanizmu dodatkowego. Mechanizmy deklaracji, kontroli i dostosowania *a posteriori* mające na celu zapobieganie płatnościom pochodzącym z zasobów publicznych na poziomie wyższym od faktycznie ponoszonych kosztów mają zatem zastosowanie zarówno do opłat lotniskowych, jak i do mechanizmu dodatkowego.

b) Ocena ogólnego systemu finansowania zadań państwa powierzonych francuskim portom lotniczym

- (196) Jak przypomniała Komisja w nowych wytycznych, Trybunał orzekł, że działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa w wykonywaniu jego prerogatywy władzy publicznej nie mają charakteru gospodarczego i na ogół nie wchodzi w zakres stosowania zasad pomocy państwa<sup>(115)</sup>. Według nowych wytycznych<sup>(116)</sup> w porcie lotniczym działalność taka jak działania prowadzone przez kontrolę ruchu lotniczego, policję, służbę celną, straż pożarną, 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.
- (197) Ponadto w nowych wytycznych wyjaśniono, że aby finansowanie nie stanowiło pomocy państwa, finansowanie publiczne działalności pozagospodarczej 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 wyjaśniono, 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 pozagospodarczą<sup>(117)</sup>.
- (198) Działalność finansowana w ramach ogólnego systemu finansowania zadań państwa we francuskich portach lotniczych, opisanego w sekcji 8.1.1.2, obejmuje działania związane z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji<sup>(118)</sup>, zadania w zakresie porządku publicznego<sup>(119)</sup>, ratownictwo i ochronę przeciwpożarową statków powietrznych<sup>(120)</sup>, bezpieczeństwo ruchu lotniczego<sup>(121)</sup>, a także ochronę środowiska człowieka i środowiska naturalnego<sup>(122)</sup>. Zgodnie z prawem można uznać, że działania te wchodzą w zakres odpowiedzialności państwa w ramach wykonywania jego urzędowych prerogatyw władzy publicznej. W związku z tym Komisja uważa, że Francja słusznie uznała, iż zadania te są zadaniami państwa, czyli należącymi do działalności pozagospodarczej, w świetle przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (199) Z powyższego wynika, że Francja może również przewidzieć finansowanie publiczne mające na celu rekompensatę kosztów ponoszonych przez organy zarządzające portami lotniczymi z tytułu wykonywania tych zadań, o ile przepisy krajowe nakładają te zadania jednakowo na wszystkie porty lotnicze i pod warunkiem że finansowanie to nie prowadzi do nadwyżki rekompensaty ani do dyskryminacji między portami lotniczymi.

<sup>(115)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 16 czerwca 1987 r. w sprawie C-118/85 Komisja przeciwko Republice Włoskiej, Rec. 1987, s. 02599, pkt 7 i 8 i wyrok Trybunału z dnia 4 maja 1988 r. w sprawie C-30/87 Bodson przeciwko Pompes funèbres des régions libérées, Rec. 1988, s. I-2479, pkt 18.

<sup>(116)</sup> Pkt 35.

<sup>(117)</sup> Pkt 36 i 37.

<sup>(118)</sup> Do tej kategorii należy kontrola bezpieczeństwa bagażu nadawanego do luku bagażowego, kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego oraz kontrola publicznego dostępu do strefy zastrzeżonej.

<sup>(119)</sup> Do tej kategorii należy zautomatyzowana kontrola graniczna wykorzystująca system identyfikacji biometrycznej.

<sup>(120)</sup> Jak wskazano powyżej, te trzy kategorie wyraźnie określono w nowych wytycznych jako przykłady działalności pozagospodarczej.

<sup>(121)</sup> Do tej kategorii należy zmniejszanie ryzyka związanego ze zwierzyną.

<sup>(122)</sup> Do tej kategorii należą środki kontroli środowiskowej.

- (200) W związku z tym z jednej strony należy stwierdzić, że opisany wyżej system ma zastosowanie do wszystkich francuskich cywilnych portów lotniczych, zarówno pod względem zakresu zadań będących przedmiotem rekompensaty, jak i pod względem mechanizmów finansowania. W ten sposób spełniony jest warunek odnoszący się do braku dyskryminacji. Chociaż zgodnie z przepisami francuskimi wykonywanie zadań państwa 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.
- (201) Z drugiej strony, jak wynika z opisu w sekcji 8.1.1.2, system przewidziany w przepisach francuskich opiera się na ścisłych mechanizmach kontroli kosztów, zarówno *a priori*, jak i *a posteriori*, zapewniających, aby organy zarządzające portami lotniczymi poprzez opłaty lotniskowe i mechanizmy dodatkowe otrzymywały wyłącznie kwoty niezbędne do pokrycia kosztów.
- (202) W związku z tym finansowanie otrzymywane przez organy zarządzające francuskimi portami lotniczymi, w tym portem lotniczym w Angoulême, w ramach tego systemu, nie stanowi pomocy państwa.

#### 8.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków państwu

##### 8.1.2.1. Występowanie zasobów państwowych

- (203) Szereg wspólnot lokalnych i innych organów publicznych przyznało dotacje kolejnym operatorom portów lotniczych w ramach prawnych ustanowionych umową z 2002 r., a następnie umową z 2009 r. Dotacji tych udzielały CG16, COMAGA, CCBC, SMAC i CCI w Angoulême.
- (204) W celu ustalenia, czy zasoby CCI w Angoulême stanowią zasoby państwowe, Komisja zauważa, że instytucja publiczna o charakterze administracyjnym stanowi autonomiczną jednostkę administracyjną podlegającą ścisłej kontroli ze strony administracji centralnej państwa francuskiego<sup>(123)</sup>. Ponadto wpływy do ogólnego budżetu CCI pochodzą z dochodów podatkowych uiszczanych przez przedsiębiorstwa wpisane do rejestru handlowego. W związku z powyższym Komisja uważa, że zasoby CCI w Angoulême stanowią zasoby państwowe.
- (205) Ponadto do celów stosowania art. 107 ust. 1 TFUE zasoby wspólnot terytorialnych stanowią zasoby państwowe<sup>(124)</sup>. Członkami SMAC, którzy zgodnie z umową zobowiązali się do zasilania rachunków SMAC z własnych zasobów, są izby handlowo-przemysłowe, wspólnota terytorialna<sup>(125)</sup> lub podmioty publiczne złożone ze wspólnot terytorialnych. Komisja uważa zatem, że zasoby SMAC stanowią zasoby państwowe.

##### 8.1.2.2. Możliwość przypisania środków państwu

- (206) Komisja uważa, że decyzje podmiotów prawa publicznego zatwierdzające przyznanie przedmiotowych dotacji można przypisać państwu<sup>(126)</sup>.
- (207) Ponadto Komisja zauważa, że SMAC jest podmiotem publicznym, który, nie dysponując żadnym pracownikiem, jest zintegrowany administracyjnie ze wspólnotami lokalnymi, które bezpośrednio lub pośrednio wchodzi w jego skład. Ponadto jego decyzje budżetowe stanowiące zobowiązanie dla jego członków podejmuje komitet konsorcjum składający się z przedstawicieli jego członków. Na podstawie tych ustaleń Komisja uznaje, że decyzje SMAC dotyczące działalności portu lotniczego można przypisać państwu.

<sup>(123)</sup> Francuskie izby handlowo-przemysłowe są instytucjami publicznymi o charakterze administracyjnym. Zasadniczo izba handlowo-przemysłowa reprezentuje ogólne interesy sektorów handlu, przemysłu i usług w swoim okręgu. Zadania i prerogatywy izby handlowo-przemysłowej są określone w przepisach prawa i podlegają administracyjnemu i finansowemu nadzorowi państwa za pośrednictwem ministerstwa finansów i ministerstwa infrastruktury oraz ministerstwa planowania i administracji terytorialnej, z których każde działa we własnym zakresie kompetencji. „Nadzór nad regionalnymi i terytorialnymi izbami handlowo-przemysłowymi sprawuje prefekt regionu przy udziale osób odpowiedzialnych za finanse publiczne w regionie” (art. R 712-2 kodeksu spółek handlowych). Organ sprawujący nadzór posiada prawo do informacji. Należy zatem kierować do niego informacje o niektórych kategoriach czynności. Czynności te mogą być wykonane wyłącznie, jeżeli poinformowano o nich organ sprawujący nadzór. Na czele izby handlowo-przemysłowej stoi zgromadzenie składające się z wybieranych przedstawicieli przedsiębiorstw danego okręgu.

<sup>(124)</sup> Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach T-267/08 i T-279/08 Région Nord-Pas-de-Calais, Zb.Orz. 2011, s. II-01999, pkt 108.

<sup>(125)</sup> CG16.

<sup>(126)</sup> Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie 482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. I-4397, pkt 52–56.



- (208) W odniesieniu do środków podjętych przez CCI w Angoulême Komisja wskazuje na wstępie, że CCI są instytucjami publicznymi o charakterze administracyjnym, a zatem podlegają prawu publicznemu. Komisja podkreśla również, że zgodnie z prawem francuskim izby handlowo-przemysłowe są „instytucjami pośredniczącymi państwa” i mają za zadanie przyczynianie się do rozwoju gospodarczego, atrakcyjności obszaru i zagospodarowania przestrzennego oraz do wspierania przedsiębiorstw i ich stowarzyszeń<sup>(127)</sup>. Zadanie związane z obsługą portu lotniczego powierzone izbom handlowo-przemysłowym wynika z ich roli wspierania rozwoju lokalnego i regionalnego, chociaż działalność związana z obsługą portu lotniczego sama w sobie ma charakter gospodarczy<sup>(128)</sup>.
- (209) 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 posiadzeń walnego zgromadzenia CCI i może wprowadzać dodatkowe kwestie do porządku obrad. W szczególności uchwały dotyczące budżetu wstępnego, skorygowanego i wykonanego podlegają wykonaniu wyłącznie po zatwierdzeniu, nawet milczącym, przez organ sprawujący nadzór. W niniejszej sprawie w ramach tych budżetów przewidziano transfery finansowe na rzecz operatorów portu lotniczego, w tym CCI-port lotniczy<sup>(129)</sup>, wspomniane w motywach 28–29 niniejszej decyzji<sup>(130)</sup>.
- (210) Biorąc pod uwagę te ustalenia Komisja uznaje, że CCI w Angoulême, w tym CCI-port lotniczy, stanowią część administracji publicznej<sup>(131)</sup> i że przyjęte przez nie środki na rzecz operatorów portu lotniczego w Angoulême należy przypisać państwu.

### 8.1.3. *Selektywna korzyść dla operatorów portu lotniczego*

- (211) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla przedsiębiorstwa należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałoby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych<sup>(132)</sup>.
- (212) W niniejszej sprawie władze francuskie uważają, że całą działalność portu lotniczego w Angoulême można zakwalifikować jako UOIG. Kwalifikacja taka wiąże się z rolą portu lotniczego w zakresie gospodarowania przestrzennego oraz rozwoju gospodarczego i społecznego regionu. W związku z tym nie należy uznawać przyznanego mu finansowania za pomoc państwa w rozumieniu orzecznictwa w sprawie Altmark, gdyż nie przyniosło mu ono faktycznej korzyści.
- (213) Ponieważ władze francuskie twierdzą, że wkłady finansowe przyznane organom zarządzającym portem lotniczym w Angoulême nie przynoszą korzyści selektywnej zgodnie ze wspomnianym wyżej orzecznictwem w sprawie Altmark, Komisja musi zbadać, czy w niniejszej sprawie spełnione są warunki określone w tym wyroku. W tym zakresie należy przypomnieć, że Trybunał stwierdził we wspomnianym wyroku, że rekompensaty przyznawane z tytułu wykonywania obowiązku świadczenia usługi publicznej nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, gdy spełnione są łącznie cztery następujące kryteria:
- przedsiębiorstwo będące beneficjentem zostało rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone (pierwszy warunek),
  - parametry, na podstawie których obliczona jest rekompensata, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób (drugi warunek),

<sup>(127)</sup> Art. L 710-1 kodeksu spółek handlowych stanowi, że „każda instytucja lub izba w departamencie wchodząca w skład sieci izb handlowo-przemysłowych, jako instytucje pośredniczące państwa, reprezentują interesy przemysłu, handlu i usług wobec władz publicznych lub organów zagranicznych. [...] Sieć, a także każda instytucja lub izba w departamencie wchodząca w jej skład, przyczynia się do rozwoju gospodarczego, atrakcyjności obszarów i zagospodarowania przestrzennego oraz do wspierania przedsiębiorstw i ich stowarzyszeń, realizując, na warunkach określonych w drodze dekretu, wszelkie zadania związane ze świadczeniem usługi publicznej i wszelkie działania leżące w ogólnym interesie, niezbędne do wypełniania tych zadań”.

<sup>(128)</sup> Wspomniany wyżej art. 710-1: „W tym celu każda instytucja lub izba w departamencie wchodząca w skład sieci może wykonywać, z poszanowaniem w stosownych przypadkach mających do niej zastosowanie schematów sektorowych: [...] 5° zadanie polegające na zbudowaniu infrastruktury i zarządzaniu nią, w szczególności infrastruktury portów i portów lotniczych”.

<sup>(129)</sup> Komisja podkreśla, że nie ma powodu, aby rozróżniać między CCI w Angoulême a specjalną jednostką zwaną CCI-port lotniczy, która zarządzać ma portem lotniczym do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, mając na uwadze, że jednostka zajmująca się zarządzaniem portem lotniczym w Angoulême nie posiada własnej osobowości prawnej odrębnej od osobowości CCI w Angoulême i stanowi wyłącznie wewnętrzny dział CCI w Angoulême pozbawiony niezależności decyzyjnej poza kwestiami dotyczącymi codziennego zarządzania portem lotniczym. Ponadto ani Francja ani osoby trzecie nie twierdziły, że środki, których dotyczy formalne postępowanie wyjaśniające należało przypisać wyłącznie tej jednostce.

<sup>(130)</sup> Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 2 lutego 1988 r. w sprawach C-67/85, C-68/85 i C-70/85 Van der Kooy przeciwko Komisji, Rec. 1988, s. 219, pkt 37.

<sup>(131)</sup> Zob. decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa N 563/05, Francja – pomoc na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair (połączenie Toulon – Londyn) (Dz.U. C 204 z 26.8.2006, s. 4).

<sup>(132)</sup> Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 14 lutego 1990 r. w sprawie C-301/87 Francja przeciwko Komisji, Rec. 1990, s. I-307, pkt 41.

- rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań (trzeci warunek),
  - jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie zobowiązań do świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, poziom koniecznej rekompensaty został ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań (czwarty warunek).
- (214) W swoim komunikacie w sprawie stosowania reguł w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu UOIG<sup>(133)</sup> (zwanym dalej „komunikatem UOIG”) Komisja określiła wytyczne w celu wyjaśnienia wymogów dotyczących rekompensat za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym. W komunikacie tym omówiono różne warunki określone w wyroku w sprawie Altmark, mianowicie pojęcie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu art. 106 TFUE, konieczność upoważnienia na mocy aktu powierzenia, obowiązek zdefiniowania parametrów rekompensaty, zasady dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty oraz zasady dotyczące wyboru usługodawcy.
- (215) Ponieważ warunki określone w wyroku w sprawie Altmark mają charakter łączny, brak spełnienia chociaż jednego z nich powoduje, że rozpatrywane środki kwalifikuje się jako pomoc państwa w rozumieniu prawa Unii. W związku z tym, uwzględniając rozpatrywane środki, Komisja uważa za stosowne i wystarczające zbadanie zgodności z pierwszym i czwartym warunkiem wyroku w sprawie Altmark w odniesieniu do wszystkich rozpatrywanych okresów.

#### 8.1.3.1. Określenie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym (pierwszy warunek)

##### a) Zakres analizy

- (216) Pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark dotyczy określenia zadania w ramach UOIG. Wymóg ten pokrywa się z wymogiem zawartym w art. 106 ust. 2 TFUE<sup>(134)</sup>, z którego wynika, że przedsiębiorstwa, którym powierzono wykonywanie UOIG, są to przedsiębiorstwa, którym powierzono „poszczególne zadania”<sup>(135)</sup>. 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<sup>(136)</sup>. Państwa członkowskie Unii mogą objąć tego rodzaju usługi określonymi obowiązkami w oparciu o kryterium interesu ogólnego.
- (217) Komisja uważa jednak, że nie byłoby właściwe wiązanie zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych z działalnością, która jest już wykonywana lub może być wykonywana skutecznie i na warunkach (dotyczących ceny, obiektywnych cech jakościowych, ciągłości i dostępu do danej usługi) zgodnych z interesem publicznym zdefiniowanym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych. Jeżeli chodzi o to, czy dana usługa może być zapewniona na rynku, należy przypomnieć, że kompetencje Komisji w zakresie definicji UOIG ograniczają się do sprawdzenia, czy dane państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu w ocenie, kwalifikując usługę jako UOIG<sup>(137)</sup>.
- (218) Ponadto, gdy istnieją szczegółowe reguły na szczeblu Unii, ograniczają one jeszcze bardziej swobodę oceny przysługującą państwom członkowskim, bez uszczerbku dla spoczywającego na Komisji obowiązku sprawdzenia, czy UOIG zostały zdefiniowane prawidłowo do celów kontroli pomocy państwa<sup>(138)</sup>.
- (219) Zasadniczo Komisja nie wyklucza *a priori* możliwości zakwalifikowania ogólnego zarządzania portem lotniczym jako UOIG. W tym względzie w nowych wytycznych wskazano, że kwalifikacja taka jest możliwa w należycie uzasadnionych przypadkach<sup>(139)</sup>, np. jeżeli w przypadku braku portu lotniczego region byłby odizolowany od reszty Unii w stopniu przesądzającym o jego rozwoju społecznym i gospodarczym. W tego rodzaju ocenie powiązanej z rzeczywistą potrzebą usługi publicznej, należy uwzględnić inne rodzaje transportu, np. koleje dużych

<sup>(133)</sup> Komunikat Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. 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).

<sup>(134)</sup> Wyrok Sądu z dnia 12 lutego 2008 r. w sprawie T-289/03 BUPA przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-81, pkt 171 i 224.

<sup>(135)</sup> Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1974 r. w sprawie 127/73 BRT przeciwko SABAM, Rec. s. 313.

<sup>(136)</sup> Zob. wspomniany wyżej komunikat UOIG z 2011 r., pkt 46–47.

<sup>(137)</sup> Zob. wspomniany wyżej komunikat UOIG, pkt 47.

<sup>(138)</sup> Zob. wspomniany wyżej komunikat UOIG, pkt 46.

<sup>(139)</sup> Zob. nowe wytyczne pkt 69–73.



prędkości lub połączenia drogą morską obsługiwane przez promy. W takich przypadkach organy publiczne mogą nałożyć na port lotniczy obowiązek użyteczności publicznej w celu zagwarantowania, aby port lotniczy pozostawał otwarty dla ruchu handlowego.

- (220) Komisja przypomina w tym względzie, że aby kwalifikacja w ramach UOIG była uzasadniona, cel leżący w ogólnym interesie gospodarczym realizowany przez organy publiczne musi wykraczać poza cel rozwoju gospodarczego określonych rodzajów działalności lub określonych regionów, o którym mowa w art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Trybunał Sprawiedliwości ustalił, że UOIG stanowią usługi o szczególnym charakterze w stosunku do innych rodzajów działalności gospodarczej<sup>(140)</sup> i że przedsiębiorstwa którym powierzono wykonywanie UOIG, to przedsiębiorstwa, którym powierzono „szczególne zadanie”<sup>(141)</sup>. Zasadniczo Komisja uważa, że kwalifikacja w ramach UOIG w przypadku zadań realizowanych przez organ zarządzający portem lotniczym jest uzasadniona, wyłącznie jeżeli region obsługiwany przez port lotniczy lub część tego regionu byłyby, w przypadku braku tego portu lotniczego, odizolowane od reszty terytorium UE w stopniu przesadzającym o ich rozwoju społecznym i gospodarczym.
- (221) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zasadniczo uznała, że zadania związane z zarządzaniem portem lotniczym polegające na zapewnieniu określonych obowiązków świadczenia usługi publicznej, np. związanych z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności, mogą zostać uznane za UOIG. Natomiast rozwój platformy lotniskowej, w szczególności w odniesieniu do lotów komercyjnych – niezależnie od istnienia połączeń w ramach obowiązku użyteczności publicznej – nie może zostać zakwalifikowany jako usługa świadczona w interesie ogólnym.
- (222) W tym względzie Komisja odnotowuje, że z jednej strony dojazd samochodem do znajdujących się najbliżej portu lotniczego w Angoulême portów lotniczych, które są obsługiwane przez regularne połączenia, zajmuje ponad półtorej godziny<sup>(142)</sup>. Z drugiej strony, chociaż Angoulême zajmuje centralną pozycję w zachodniej części terytorium Francji metropolitalnej, nie jest ono połączone autostradą ani linią kolejową dużych prędkości ze wschodem Francji. W związku z tym należy zauważyć, że podczas części rozpatrywanego okresu nałożono obowiązki świadczenia usługi publicznej w zakresie połączenia między portami lotniczymi w Angoulême i w Lyonie na mocy mających zastosowanie przepisów europejskich<sup>(143)</sup>. Wspomniane obowiązki świadczenia usługi publicznej miały w szczególności na celu zapewnić regularne usługi transportowe z i do Angoulême<sup>(144)</sup>.
- (223) Ponadto Komisja przypomina, że podczas rozpatrywanych okresów średni ruch portu lotniczego w Angoulême zmalał i pozostał zdecydowanie niższy niż 200 000 pasażerów rocznie<sup>(145)</sup> oraz że rachunek tworzenia dochodów tego portu lotniczego jest strukturalnie deficytowy, jak wynika to z motywu 17 powyżej.
- (224) Mając na uwadze tę charakterystykę portu lotniczego w Angoulême, można uznać, że operator podejmujący działania ze względu na swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się zarządzania tym portem lotniczym, a przynajmniej nie na zwykłych warunkach rynkowych.
- (225) W związku z tym, uwzględniając położenie geograficzne Angoulême względem sieci transportowej, którą dysponuje miasto, brak pobliskiego portu lotniczego mogącego stanowić stosowną alternatywę transportową dla pasażerów, niewielki ruch i strukturalnie deficytowy charakter portu lotniczego, Komisja uważa, że Francja nie popełniła oczywistego błędu w ocenie, uznając, iż zadania organu zarządzającego portem lotniczym w Angoulême związane jedynie z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności można zakwalifikować jako UOIG. Rozwój komercyjny portu lotniczego wynikający z ustanowienia nowych połączeń lotniczych lub rozwój działalności pozalotniczej zasadniczo nie mogą jednak same w sobie spełniać kryterium interesu ogólnego uzasadniającego kwalifikację jako UOIG. W szczególności Komisja uważa, że rekompensata przez organy publiczne kosztów netto wynikających ze świadczenia UOIG nie powinna wpływać na zachętę gospodarczą organu zarządzającego portem lotniczym do nawiązywania stosunków handlowych z przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (226) Mając na uwadze te względy, Komisja musi zatem określić działania organu zarządzającego portem lotniczym w Angoulême, które mogą wchodzić w zakres UOIG, oraz te, które nie są objęte tym zakresem, w odniesieniu do każdego odnośnego okresu zarządzania.

<sup>(140)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 10 grudnia 1991 r. w sprawie C-179/90 *Merci convenzionali porto di Genova*, Rec. 1991, s. I-5889, pkt 27; wyrok Trybunału z dnia 17 lipca 1997 r. w sprawie C-242/95 *GT-Link*, Rec. 1997, s. I-4449, pkt 53 i wyrok Trybunału z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-266/96 *Corsica Ferries*, Rec. 1998, s. I-3949, pkt 45.

<sup>(141)</sup> Zob. w szczególności wspomniany wyżej wyrok Trybunału w sprawie *BRT/SABAM*.

<sup>(142)</sup> Zob. motyw 14 niniejszej decyzji, tabela 1.

<sup>(143)</sup> Rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8), zastąpione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

<sup>(144)</sup> Wspomniane wyżej rozporządzenie nr 2408/92 art. 4 ust. 1 lit. a).

<sup>(145)</sup> Zob. tabela 2 powyżej.

## b) Zakres UOIG

- (227) W odniesieniu do okresu 2002–2006, podczas którego CCI-port lotniczy obsługiwał port lotniczy, zawarto umowę z 2002 r., co miało na celu zapewnienie realizacji zadań z zakresu usług publicznych związanych z obsługą lotniczą i z ciągłością świadczenia usługi publicznej<sup>(146)</sup>. Miała ona na celu również umożliwienie rozwoju portu lotniczego. W preambule do tej umowy wskazano w tym względzie, że sygnatariusze „podjęli decyzję o połączeniu wysiłków w celu określenia i finansowania polityki rozwoju, zagospodarowania i obsługi” portu lotniczego w Angoulême.
- (228) Uwzględniając ustalenia przedstawione w motywach 221–226, Komisja uważa, że zadania związane z zarządzaniem określone w umowie koncesji i w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, związane z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności, mogą zostać uznane za zadania leżące w ogólnym interesie i że w kwestii kwalifikacji tych zadań jako UOIG nie popełniono oczywistego błędu w ocenie.
- (229) Natomiast cel związany z rozwojem komercyjnym portu lotniczego poprzez utworzenie nowych połączeń lotniczych lub rozwój działalności pozalotniczej nie spełnia sam w sobie kryterium ogólnego interesu uzasadniającego kwalifikację jako UOIG. Cel związany z rozwojem regionalnym wskazany przez władze francuskie nie może stanowić uzasadnienia w tym zakresie.
- (230) Należy jednak stwierdzić, że w rzeczywistości jedyne faktycznie wypłacone rekompensaty nie były związane z kosztami poniesionymi z tytułu uruchomienia nowych połączeń, zawarcia umów z nowymi przedsiębiorstwami lotniczymi lub rozwoju działalności pozalotniczej portu lotniczego w Angoulême, lecz dotyczyły wyłącznie usług, które można zakwalifikować jako UOIG.
- (231) W odniesieniu do okresu 2007–2011, podczas którego port lotniczy obsługiwały wspólnie SMAC i CCI-port lotniczy, z jednej strony należy uznać, że w statucie SMAC z dnia 21 grudnia 2006 r. powierzono mu zadania w zakresie przystosowania, wyposażenia, utrzymania i obsługi portu lotniczego w Angoulême oraz zarządzania nim. Z drugiej strony, zgodnie z umową o zarządzanie zawartą dnia 22 stycznia 2009 r. między SMAC a CCI w Angoulême, kompetencje w zakresie inwestycji realizowanych w ramach obsługi portu lotniczego przeniesiono z CCI-port lotniczy do SMAC. Inne zadania związane z obsługą portu lotniczego, zgodnie z umową o zarządzanie, przydzielono CCI-port lotniczy.
- (232) Ponadto, według statutu SMAC, celem konsorcjum jest „zapewnianie rozwoju komercyjnych przewozów lotniczych osób lub ładunku, lotów biznesowych, rekreacyjnych lub turystycznych, działań szkoleniowych oraz wszelkich powiązanych działań, które mogą przyczynić się do realizacji tego celu” w odniesieniu do portów lotniczych w Angoulême i w Cognac.
- (233) Jak zaznaczono powyżej w motywie 225, zadania w zakresie zarządzania związane jedynie z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności mogą zostać uznane za zadania leżące w ogólnym interesie, zaś w kwestii samej kwalifikacji tych zadań jako UOIG można uznać, że nie popełniono w jej zakresie oczywistego błędu w ocenie.
- (234) Jak wspomniano jednak w motywie 225, rozwoju lotów komercyjnych nie można zakwalifikować jako UOIG, w tym również w przypadku, gdy ma on na celu promocję rozwoju regionalnego. Należy jednak uznać, że same stosunki handlowe z Ryanair wygenerowały koszty poniesione przez SMAC i CCI-port lotniczy, które były konkretnie powiązane z rozwojem nowych usług transportowych. Ponieważ SMAC i CCI-port lotniczy należy uznać za podmioty wspólnie prowadzące działalność gospodarczą organu zarządzającego portem lotniczym w stosunku do Ryanair, konieczne jest przeprowadzenie analizy dotyczącej rekompensaty dokonanej przez SMAC w odniesieniu do dodatkowych kosztów wynikających z umów z 2008 r. w ramach badania ewentualnych elementów pomocy państwa zawartych w tych umowach.
- (235) W uchwale SMAC z dnia 23 czerwca 2001 r. przewidziano, że płatności pozaumowne przeznaczone na zapewnianie komercyjnego rozwoju portu lotniczego są dokonywane bezpośrednio przez SMAC na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. W związku z tym działania w zakresie finansowania dotyczące działalności związanej z rozwojem nowych usług transportowych nie mogą być uznane za UOIG i będą przedmiotem analizy w ramach oceny środków pomocy udzielonych na rzecz Ryanair<sup>(147)</sup>.

<sup>(146)</sup> Obowiązki te wskazano w art. 20 i 21 specyfikacji istotnych warunków zamówienia koncesji z 2002 r.

<sup>(147)</sup> Zob. sekcja 9 niniejszej decyzji.

- (236) Ponadto specyfikacja istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych odpowiadająca okresowi wspólnej obsługi portu lotniczego przez SMAC i SNC-Lavalin, która rozpoczęła się dnia 1 stycznia 2012 r., wskazuje nie tylko na zadania związane z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnianiem jej dostępności, lecz również na zadanie polegające na promocji portu lotniczego i rozwoju jego działalności. Zgodnie z art. 9 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych, „uwzględniając lokalny interes gospodarczy i turystyczny, operator zobowiązany jest do poszukiwania wszelkich dróg rozwoju działalności i turystyki związanych z portem lotniczym”. W tym celu, jak wynika z tego samego postanowienia, operator „zapewnia promocję portu lotniczego wśród aktualnych i potencjalnych użytkowników oraz podmiotów korzystających z lotów handlowych i biznesowych, operatorów turystyki, operatorów przewożących ładunek lotniczy, prowadzących działalność szkoleniową, zajmujących się obsługą techniczną lub wszystkich operatorów prowadzących dodatkową działalność związaną z portem lotniczym”.
- (237) W związku z tym sprawozdanie skierowane przez SMAC do Komisji przetargowej wskazuje, że plan rozwoju przedstawiony przez SNC-Lavalin w ramach scenariusza alternatywnego był decydujący przy wyborze tej oferty. Ponadto z uchwały dotyczącej udzielenia zamówienia i wynagrodzenia przewidzianego w zobowiązaniu wynika, że operator planował wznowić w tym terminie działalność w zakresie transportu pasażerskiego z Anglii i Irlandii obsługiwaną przez tanie linie lotnicze. Plany te poskutkowały stopniowym uruchomieniem trzech połączeń w ciągu sześciu lat, tj. jednego dodatkowego połączenia co dwa lata.
- (238) Jak zaznaczono powyżej w motywie 225, zadania w zakresie zarządzania związane jedynie z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności można uznać za zadania leżące w ogólnym interesie, zaś w kwestii samej kwalifikacji tych zadań jako UOIG można uznać, że nie popełniono w jej zakresie oczywistego błędu w ocenie.
- (239) Natomiast, jak przypomniano w motywie 225, rozwoju lotów komercyjnych nie można zakwalifikować jako UOIG, w tym również w przypadku, gdy ma on na celu promocję rozwoju regionalnego. Nie można zatem uznać, że działania w zakresie finansowania dotyczące tej działalności mają na celu finansowanie UOIG.
- (240) Należy jednak stwierdzić, że jedyne rekompensaty faktycznie wypłacone organowi zarządzającemu portem lotniczym od stycznia 2012 r. nie były związane z kosztami poniesionymi z tytułu rozwoju lotów komercyjnych. Władze francuskie zobowiązały się zgłosić Komisji wszelkie ewentualne środki wsparcia, które SMAC lub jego członkowie przyznają w przyszłości przedsiębiorstwom lotniczym na obsługę połączeń z portu lotniczego w Angoulême.
- c) Istnienie aktu powierzenia
- (241) W odniesieniu wyłącznie do zadań, które mogą zostać prawidłowo zakwalifikowane przez władze francuskie jako UOIG, Komisja musi się upewnić, że organy zarządzające portem lotniczym w Angoulême podczas każdego rozpatrywanego okresu były faktycznie upoważnione do wykonywania obowiązków świadczenia usługi publicznej w drodze aktu powierzenia. W tym względzie należy przypomnieć, że przedsiębiorstwu powierza się wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej w formie aktu, który w zależności od prawodawstwa w poszczególnych państwach członkowskich może przyjąć formę instrumentu ustawodawczego lub regulacyjnego albo umowy. Zgodnie z praktyką Komisji, skodyfikowaną w komunikacie UOIG, akt lub szereg aktów musi określać co najmniej<sup>(148)</sup>:
- treść i czas trwania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych,
  - odnośne przedsiębiorstwo i w stosownych przypadkach odnośne terytorium,
  - charakter wszelkich praw wyłącznych lub specjalnych przyznanych przedsiębiorstwu przez odnośny organ,
  - parametry służące do obliczania, kontrolowania i przeglądu kwot rekompensaty, oraz
  - ustalenia dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty i jej zwrotu.
- (i) Okres 2002–2006
- (242) W odniesieniu do okresu 2002–2006 rozporządzeniem ministra udzielono koncesji CCI w Angoulême na budowę, utrzymanie i obsługę portu lotniczego. W umowie koncesji zawartej między ministrem właściwym ds. lotnictwa cywilnego a CCI-port lotniczy na okres pięciu lat określono warunki regulujące tę koncesję. Ponadto niektóre dotacje

<sup>(148)</sup> Zob. wspomniany wyżej komunikat UOIG, pkt 52.

CCI i wkład wspólnot lokalnych na rzecz CCI-port lotniczy<sup>(149)</sup> przyznano na podstawie umowy z 2002 r. Dodatkowo procedura określania budżetu przyznawanego na rzecz portu lotniczego, ustanowiona w okólniku nr 111 z dnia 30 marca 1992 r. określającym zasady budżetowe, zasady w zakresie rachunkowości i zasady finansowe mające zastosowanie do CCI w Angoulême, pozwala na zapewnienie, aby kwoty, o których mowa, stanowiły faktyczną rekompensatę i w związku z tym na uniknięcie wszelkiej nadwyżki rekompensaty. W tym względzie należy odnotować, że w okólniku tym przewidziano również mechanizmy kontroli braku nadwyżki rekompensaty<sup>(150)</sup>. Ponadto do dnia 31 grudnia 2006 r., jako że państwo było organem udzielającym koncesji, sprawozdanie finansowe i budżet portu lotniczego były również kierowane do Urzędu Lotnictwa Cywilnego odpowiedzialnego za przedstawienie opinii organowi sprawującemu nadzór nad CCI w Angoulême przed zatwierdzeniem sprawozdania finansowego i budżetu lub jego odmową.

(243) Komisja uważa zatem, że zadanie polegające na zarządzaniu portem lotniczym powierzono CCI w Angoulême w formie aktu spełniającego warunki określone w wyroku w sprawie Altmark.

(ii) Okres 2007–2011

(244) W odniesieniu do tego okresu zadania w zakresie świadczenia usługi publicznej powierzono organom zarządzającym na mocy szeregu aktów. Z jednej strony w statucie SMAC z dnia 21 grudnia 2006 r. powierzono mu zadania w zakresie przystosowania, wyposażenia, utrzymania i obsługi portu lotniczego w Angoulême oraz zarządzania nim. Przewidziano w nim również automatyczne wpisywanie kosztów ponoszonych przez SMAC do budżetów jego członków<sup>(151)</sup>. Z drugiej strony, zgodnie z umową o zarządzanie zawartą dnia 22 stycznia 2009 r. między SMAC a CCI na okres trzech lat, kompetencje w zakresie inwestycji realizowanych w ramach obsługi portu lotniczego przeniesiono z CCI-port lotniczy do SMAC. Inne zadania związane z obsługą portu lotniczego, zgodnie z umową o zarządzanie, przydzielono CCI-port lotniczy.

(245) Dodatkowo procedura określania budżetu przyznawanego na rzecz portu lotniczego, ustanowiona w okólniku nr 111 z dnia 30 marca 1992 r. określającym zasady budżetowe, zasady w zakresie rachunkowości i zasady finansowe mające zastosowanie do CCI, pozwala na zapewnienie, aby kwoty, o których mowa, stanowiły faktyczną rekompensatę i w związku z tym na uniknięcie wszelkiej nadwyżki rekompensaty. Przewidziano w nim również mechanizmy kontroli<sup>(152)</sup>. Ponadto CCI jako koncesjonariusz do dnia 31 grudnia 2008 r., a następnie jako zleceniobiorca do dnia 31 grudnia 2011 r., przekazywała budżety wykonane, wstępne i skorygowane (rachunek zysków i strat, stosunek zatrudnienia do zasobów, zdolność samofinansowania) do SMAC w celu zatwierdzenia przez nie jako organ udzielający koncesji zgodnie z postanowieniami statutu SMAC.

(246) Komisja uważa zatem, że zadanie polegające na zarządzaniu portem lotniczym powierzono SMAC i CCI w Angoulême w formie aktu spełniającego warunki określone w wyroku w sprawie Altmark.

(iii) Okres od dnia 1 stycznia 2012 r.

(247) Zarządzanie portem lotniczym w Angoulême i jego obsługą powierzono SNC-Lavalin w formie zobowiązania z dnia 8 sierpnia 2011 r., specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych na okres sześciu lat<sup>(153)</sup>. Chociaż wiele obowiązków pozostało w gestii SMAC<sup>(154)</sup>, w aktach tych określono obowiązki stron w zakresie zadania związanego z obsługą portu lotniczego.

(248) Zakres odpowiedzialności SNC-Lavalin w ramach zadania związanego z obsługą portu lotniczego wymieniono i określono w specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych. Zgodnie z art. 8 specyfikacji istotnych warunków zamówienia przedsiębiorstwo SNC-Lavalin odpowiada w szczególności za realizację następujących zadań: wykonywanie zadań państwa, wdrażanie służby AFIS, wykonywanie zadań gwarantujących bezpieczne korzystanie z portu lotniczego, utrzymywanie terenu i sieci portu lotniczego oraz utrzymywanie zdolności portu lotniczego do przyjęcia, w stosownym czasie, regularnego ruchu komercyjnego. W aktach tych określono również warunki obliczania przez SMAC wynagrodzenia na rzecz SNC-Lavalin. Maksymalna kwota rekompensaty wypłacona przez SMAC wynika ze zobowiązania SNC-Lavalin. Ponadto w odniesieniu do regularnych kontroli w zakresie braku nadwyżki rekompensaty w postanowieniach tytułu III specyfikacji istotnych warunków

<sup>(149)</sup> Zob. motyw 18 niniejszej decyzji.

<sup>(150)</sup> Procedura ta obejmuje w szczególności, co następuje: każdego roku CCI w Angoulême określa cele budżetowe, a każdy dział opracowuje swój budżet w tych ramach. Dział ogólny portu lotniczego corocznie na jesieni przedstawia projekt budżetu na lata n, n+1, n+2. Wybranymi członkami biura CCI w Angoulême analizują następnie te budżety i wprowadzają do nich ewentualne zmiany. Po zatwierdzeniu przez biuro budżet portu lotniczego oraz budżety innych działów są przedstawiane na walnym zgromadzeniu wybranym członkom CCI w Angoulême, którzy przystępują do głosowania warunkującego zezwolenie na wykonanie. Ponadto w regularnych odstępach czasu sporządza się sprawozdania w celu weryfikacji, czy uchwalony budżet jest odpowiednio wykonywany. Podczas roku n+1 walnemu zgromadzeniu przedstawia się budżet z roku „n” wraz z ewentualnymi uwagami na temat stwierdzonych odchyśleń. Walne zgromadzenie ponownie przystępuje do głosowania w celu zatwierdzenia wykonanych budżetów.

<sup>(151)</sup> Art. 17 statutu SMAC.

<sup>(152)</sup> Zob. przypis 150.

<sup>(153)</sup> Zobowiązanie SNC-Lavalin z dnia 19 lipca 2011 r. przyjęte przez SMAC dnia 8 sierpnia 2011 r. na mocy uchwały z dnia 23 czerwca 2011 r.

<sup>(154)</sup> Zob. motyw 23 niniejszej decyzji.



zamówienia w ramach przetargu określono warunki kontroli SMAC pozwalające na weryfikację i unikanie nadwyżki rekompensaty z wkładu SMAC w stosunku do kosztów zadań wykonywanych w ogólnym interesie gospodarczym powierzonych SNC-Lavalin.

- (249) Należy zatem uznać, że zadanie polegające na zarządzaniu portem lotniczym powierzono SNC-Lavalin również w formie aktu spełniającego warunki określone w wyroku w sprawie Altmark.
- (250) W związku z tym Komisja stwierdza, że w każdym okresie obsługi portu lotniczego w Angoulême objętym jej oceną, organy zarządzające faktycznie działały na podstawie aktu powierzenia upoważniającego je do wykonywania obowiązku świadczenia usługi publicznej obejmującego utrzymywanie partu lotniczego w stanie operacyjnym i zapewnianie dostępności infrastruktury. Pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark jest zatem spełniony w zakresie omówionych wyżej zadań.

#### 8.1.3.2. Wybór usługodawcy (czwarty warunek)

- (251) Komisja uważa również za stosowne przeprowadzenie analizy pod kątem czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark w odniesieniu do wszystkich rozpatrywanych okresów.
- (252) Komisja przypomina, że zgodnie z tym warunkiem 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).
- a) Pierwsze podkryterium
- (i) Okresy 2002–2006 i 2007–2011
- (253) W odniesieniu do okresu 2002–2006 koncesję na obsługę portu lotniczego udzielono CCI w Angoulême na mocy rozporządzenia ministra<sup>(155)</sup> z dnia 20 września 2002 r. opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej (*Journal officiel de la République française*) dnia 5 października 2002 r. W odniesieniu do okresu 2007–2011 na mocy rozporządzenia prefekta z dnia 21 grudnia 2006 r. w sprawie utworzenia SMAC oraz umowy z 2009 r., powierzono SMAC zadanie przystosowania, wyposażenia i utrzymania portu lotniczego w Angoulême oraz zarządzania nim i jego obsługi w sposób bezpośredni lub pośredni.
- (254) Przedmiotowych jednostronnych aktów administracyjnych i umów najwyraźniej nie przyjęto w ramach otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej, która pozwoliłaby na porównanie różnych potencjalnych ofert i na ustalenie rekompensaty w sposób wykluczający występowanie pomocy państwa.
- (255) W ten sposób w odniesieniu do wspomnianych powyżej okresów Komisja uważa, że warunki zastosowanej procedury nie pozwoliły na zagwarantowanie skutecznej konkurencji w celu zapewnienia realizacji zadania związanego z zarządzaniem portem lotniczym w Angoulême. W związku z tym procedura wyboru organów zarządzających portem lotniczym w Angoulême nie spełnia pierwszej części czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark, gdyż procedura ta nie pozwalała na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia przedmiotowych usług po najniższym koszcie dla społeczności.
- (ii) Okres od dnia 1 stycznia 2012 r.
- (256) Zarządzanie portem lotniczym i jego obsługę powierzono przedsiębiorstwu SNC-Lavalin w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zastosowaniu art. 21 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(156)</sup>. Ponadto władze francuskie poprzedziły tę procedurę zaproszeniem do składania ofert opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (257) Należy jednak stwierdzić, że władze francuskie, ponieważ nie musiały stosować formalnej procedury, przy wyborze wykonawcy korzystały ze znacznego marginesu oceny<sup>(157)</sup>. Procedura dająca instytucji zamawiającej taki margines oceny może ograniczać uczestnictwo zainteresowanych operatorów.

<sup>(155)</sup> Rozporządzenie w sprawie udzielenia koncesji portu lotniczego Angoulême-Brie-Champniers izbie handlowo-przemysłowej w Angoulême.

<sup>(156)</sup> Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114).

<sup>(157)</sup> Jedno z kryteriów udzielenia zamówienia było następujące: „oferta najkorzystniejsza ekonomicznie oceniona według kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w zaproszeniu do składania ofert lub do przystąpienia do negocjacji lub w dokumentacji opisowej”.

- (258) Komisja uważa zatem, że procedury zastosowanej w niniejszej sprawie nie można uznać za wystarczającą w celu spełnienia czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark<sup>(158)</sup>.
- (259) W związku z tym Komisja musi się upewnić, że prowadzone w ten sposób postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pozwoliło na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności.
- (260) Istotne postanowienia umowy obejmują: (i) sześciolletni okres obowiązywania; (ii) umowne zobowiązanie usługodawcy w kwestii pułapu wkładu równoważącego rachunki portu lotniczego wnoszonego przez SMAC; (iii) wynagrodzenie ryczałtowe za świadczone usługi; (iv) klauzulę udziału w zyskach z tytułu sprawowania zarządzania. Kandydatów zaproszono do przygotowania propozycji podstawowej (z wyłączeniem ruchu komercyjnego) i propozycji odpowiadającej scenariuszowi alternatywnemu (z uwzględnieniem ruchu komercyjnego). W sprawozdaniu z postępowania przekazanym komisji przetargowej wskazano, że złożone zostały dwie konkurencyjne oferty. Poza przedsiębiorstwem SNC-Lavalin swój scenariusz podstawowy i scenariusz alternatywny przedstawiło przedsiębiorstwo APCO<sup>(159)</sup>. Przy równoważnej wartości technicznej oferty sporządzonej przez przedsiębiorstwo SNC-Lavalin w przypadku wybranego scenariusza alternatywnego, ceny obejmujące cały okres zaproponowane przez obydwa konkurencyjne przedsiębiorstwa przedstawiały się następująco:

(w tys. EUR)

	Wkład równoważący	Wynagrodzenie	Całkowity koszt SMAC
<b>SNC-Lavalin</b>	2 359	1 074	3 433
<b>APCO</b>	5 463	480	5 943

- (261) Ponadto sprawozdanie SMAC przekazane komisji przetargowej wskazuje, że obaj kandydaci przedstawili scenariusz podstawowy i scenariusz alternatywny<sup>(160)</sup>. Ten drugi scenariusz, wybrany przez zamawiającego, odpowiada planowi strategicznemu mającemu na celu zapewnienie komercyjnego rozwoju portu lotniczego w Angoulême. Sprawozdanie przekazane komisji przetargowej wykazuje, że wynagrodzenie przedsiębiorstwa SNC-Lavalin, które wygrało przetarg, nie różni się w zależności od scenariusza. Pułap wkładu równoważącego rachunki portu lotniczego wnoszonego przez SMAC zaproponowany przez przedsiębiorstwo w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert wskazuje jednak na zmienność gwarantowanego pułapu wkładu równoważącego. Jeżeli, zgodnie ze wspomnianym wyżej sprawozdaniem, średnia roczna opłata dodatkowa wynosi 30 000 EUR w ramach scenariusza alternatywnego, opłata ta nie rozkłada się równomiernie na cały okres wykonywania umowy. Różnica pomiędzy scenariuszem podstawowym a scenariuszem alternatywnym obejmuje następujące kwoty:

(w tys. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Scenariusz podstawowy</b>	405	364	374	357	350	342
<b>Scenariusz alternatywny</b>	465	425	448	384	341	296
<b>Różnica</b>	+60	+61	+74	+27	-9	-46

- (262) W związku z tym Komisja uznaje, że zamawiający nie dokonał wyboru oferty pozwalającej na zapewnienie usługi po najniższym koszcie dla społeczności. Zaproponowany przez przedsiębiorstwo SNC-Lavalin scenariusz podstawowy, korzystniejszy od scenariusza podstawowego zaproponowanego przez APCO, mógł bowiem zagwarantować dostępność portu lotniczego w Angoulême i jego utrzymanie w stanie operacyjnym. Natomiast scenariusz alternatywny miał na celu zapewnienie komercyjnego rozwoju portu lotniczego. Ta druga usługa nie wydaje się niezbędna dla zapewnienia pierwszej usługi i w żadnym razie nie można było jej uznać za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. W związku z tym wydaje się, że wyboru usługodawcy nie dokonano w oparciu o kryterium oferty ekonomicznie najkorzystniejszej w celu zapewnienia świadczenia usługi publicznej po najniższym koszcie dla społeczności.

<sup>(158)</sup> Zob. wspomniany wyżej komunikat UOIG, pkt 66.

<sup>(159)</sup> Przedsiębiorstwo APCO, utworzone w styczniu 2011 r., jest spółką zależną należącą w całości do CCI Limoges i Haute-Vienne. Przedmiotem jego działalności jest doradztwo w zakresie zarządzania portem lotniczym, szkolenie personelu portu lotniczego, zarządzanie i kierowanie portem lotniczym i jego rozwój, obsługa naziemna i ochrona portu lotniczego.

<sup>(160)</sup> Zob. motyw 20 niniejszej decyzji.



- (263) W odniesieniu do płatności pozaumownych mających na celu zapewnienie komercyjnego rozwoju portu lotniczego, którego według Komisji nie można zgodnie z zasadami włączyć w zakres UOIG<sup>(161)</sup>, wątpliwości wyrażone przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania zostały rozwiane. W uchwale SMAC z dnia 23 czerwca 2001 r. przewidziano, że płatności z tytułu tych środków są dokonywane bezpośrednio przez SMAC na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. Mechanizm ten należy więc poddać analizie w świetle przepisów prawa w zakresie pomocy państwa w ramach kontroli środków przyznanych na rzecz Ryanair/AMS<sup>(162)</sup>.
- (264) Uwzględniając powyższe ustalenia, Komisja uważa, że warunki postępowania przeprowadzonego w celu udzielenia zamówienia publicznego przedsiębiorstwu SNC-Lavalin nie pozwalały na zapewnienie wyboru oferty umożliwiającej zapewnienie usługi po najniższym koszcie dla społeczności oraz że pierwsze podkryterium czwartego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark nie zostało zatem spełnione.
- b) Drugie podkryterium
- (265) W odniesieniu do lat 2002–2006 i 2007–2011 zadaniem władz francuskich było wykazanie, że wysokość rekompensaty została ustalona na podstawie analizy przeciętnego przedsiębiorstwa, prawidłowo zarządzanego i wyposażonego w niezbędne środki.
- (266) W tym względzie Komisja stwierdza, że Francja nie udzieliła takich informacji. Komisja stwierdza ponadto, że wysokość rekompensaty nie została określona w odniesieniu do podstawy kosztów określonej *a priori* ani poprzez zestawienie ze strukturą kosztów innych organów zarządzających porównywalnymi portami lotniczymi. W odniesieniu do wspomnianych wyżej okresów Komisja nie dysponuje więc informacjami porównawczymi niezbędnymi do przeprowadzenia oceny przestrzegania kryterium dotyczącego wyboru usługodawcy.
- (267) W związku z powyższym Komisja uznaje, że czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark nie został spełniony w odniesieniu do lat 2002–2006 i 2007–2011.
- (268) Ten sam wniosek nasuwa się w odniesieniu do okresu od dnia 1 lipca 2012 r., jako że Komisja nie dysponuje informacjami porównawczymi niezbędnymi do przeprowadzenia oceny przestrzegania kryterium dotyczącego wyboru usługodawcy. Należy zatem uznać, że czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark nie został spełniony również w odniesieniu do tego okresu.
- (269) Zważywszy że czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark nie został spełniony, Komisja uznaje, że przedmiotowe środki stanowiły korzyść dla kolejnych operatorów portu lotniczego w Angoulême, jakiej nie uzyskaliby oni w normalnych warunkach rynkowych.

#### 8.1.4. Wpływ na wymianę handlową wewnątrz UE i na konkurencję

- (270) W przypadku gdy przyznana przez państwo pomoc finansowa wzmacnia pozycję przedsiębiorstw w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurencyjnych w ramach wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej, należy uznać, że pomoc ta wpływa na te ostatnie. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem<sup>(163)</sup>, do uznania danego środka za środek zakłócający konkurencję wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (271) Ogólnie należy zauważyć, że zgodnie z tym, co przedsiębiorstwo Ryanair potwierdza w swoich uwagach, organy zarządzające portami lotniczymi w Unii Europejskiej konkurują między sobą w celu przyciągnięcia przedsiębiorstw lotniczych. 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.
- (272) Przedsiębiorstwa lotnicze badają w szczególności takie kryteria, jak charakter świadczonych usług lotniskowych, populacja i działalność gospodarcza wokół portu lotniczego, zatory komunikacyjne, możliwość dojazdu drogą lądową, a także wysokość opłat i ogólne warunki handlowe użytkowania infrastruktury lotniskowej oraz korzystania z usług. Wysokość opłat jest znaczącym czynnikiem, gdyż przyznane danemu portowi lotniczemu finansowanie publiczne mogłoby być wykorzystane w celu utrzymania opłat lotniskowych na sztucznie niskim poziomie, pozwalającym na przyciągnięcie przedsiębiorstw lotniczych i mogłoby w znacznym stopniu zakłócać konkurencję<sup>(164)</sup>.

<sup>(161)</sup> Zob. motyw 225 niniejszej decyzji.

<sup>(162)</sup> Zob. sekcja 9 niniejszej decyzji.

<sup>(163)</sup> Wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-214/95, Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

<sup>(164)</sup> Zob. nowe wytyczne, pkt 43.

- (273) W związku z tym przedsiębiorstwa lotnicze rozdzielają swoje zasoby, szczególnie statki powietrzne i załogi, pomiędzy poszczególne połączenia z uwzględnieniem w szczególności usług oferowanych przez organy zarządzające portami lotniczymi i cen fakturowanych przez nie za te usługi.
- (274) Rynek usług lotniskowych jest rynkiem otwartym na konkurencję wewnątrz Unii, dlatego korzyści przyznane kolejnym operatorom portu lotniczego w Angoulême mogą wpływać na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, sztucznie zwiększając podaż usług lotniskowych w Angoulême w stosunku do normalnych warunków rynkowych. W rezultacie Komisja uznaje, że przedmiotowe środki mogą doprowadzić do zakłócenia konkurencji oraz wpływać na wymianę handlową w Unii Europejskiej.

#### 8.1.5. Wniosek dotyczący istnienia pomocy

- (275) W świetle wszystkich powyższych ustaleń Komisja stwierdza, co następuje:
- Mając na uwadze szczególną charakterystykę portu lotniczego w Angoulême, Francja mogła uznać, nie popełniając przy tym oczywistego błędu w ocenie, że w odniesieniu do wszystkich okresów rozpatrywanych w ramach niniejszej decyzji zadania dotyczące zarządzania związane jedynie z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności można zakwalifikować jako UOIG.
  - Rozwój gospodarczy portu lotniczego uzasadniony względami komercyjnymi, niezależnie od rozpatrywanego okresu, nie może być zakwalifikowany jako UOIG.
  - Rekompensata publiczna przyznana w celu finansowania realizacji zadań w zakresie świadczenia usługi publicznej należących do UOIG nie jest zgodna z czwartym warunkiem określonym w wyroku w sprawie Altmark, niezależnie od tego, którego okresu rozpatrywanego w ramach niniejszej decyzji dotyczy. Środki te stanowią zatem pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

## 8.2. Zgodność środków przyznanych na rzecz operatorów portu lotniczego z rynkiem wewnętrznym

- (276) Na wstępie należy przypomnieć, że analiza musi obejmować jedynie zgodność z rynkiem wewnętrznym rekompensat publicznych, z których skorzystały kolejne organy zarządzające portem lotniczym w Angoulême z tytułu realizacji zadań w ramach UOIG. Jak stwierdzono wyżej w motywie 225, działań związanych z rozwojem działalności komercyjnej portu lotniczego, w tym działań mających na celu promowanie rozwoju regionalnego, nie można zakwalifikować jako UOIG. W niniejszej sprawie działania te nie stanowiły podstawy do wypłacania kolejnym organom zarządzającym portem lotniczym w Angoulême rekompensat w odniesieniu do okresów objętych niniejszą decyzją.

### 8.2.1. Zgodność pomocy przyznanych operatorom portu lotniczego

- (277) Komisja uznaje że decyzja w sprawie UOIG z 2011 r. ma zastosowanie do pomocy przyznanej podczas wszystkich okresów objętych niniejszą decyzją. Zgodnie z art. 10 lit. b) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. wszelka pomoc udzielona przed dniem 31 stycznia 2012 r., „która nie była zgodna z rynkiem wewnętrznym ani zwolniona z wymogu zgłoszenia zgodnie z decyzją 2005/842/WE, lecz spełnia warunki określone w niniejszej decyzji, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i zwolniona z wymogu uprzedniego zgłoszenia”.
- (278) Należy jednak zauważyć na wstępie, że art. 4 lit. f) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r., który przewiduje, iż akt powierzenia wykonywania usług przyznający przedmiotową pomoc musi zawierać wyraźne odniesienie do wspomnianej decyzji, nie może mieć zastosowania w niniejszym kontekście. W niniejszej sprawie przedmiotowa pomoc została bowiem przyznana przed wejściem w życie decyzji w sprawie UOIG z 2011 r., nie można więc wymagać, aby rozpatrywane akty powierzenia odnosiły się do tej decyzji, gdyż za sprawą takiego wymogu art. 10 lit. b) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. byłby pozbawiony wszelkiej skuteczności. Po drugie, w trosce o ekonomię procesową Komisja uznaje, że może zająć się zastosowaniem decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. do pomocy przyznanej przed dniem 31 stycznia 2012 r. bez uprzedniego zbadania, czy pomoc ta jest niezgodna z decyzją 2005/842/WE. Art. 10 lit. b) decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. ma na celu rozszerzenie stosowania tej decyzji na pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym przyznaną przed wejściem w życie tejże decyzji, nie wykluczając jednak pomocy, która w stosownych przypadkach mogłaby zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy decyzji 2005/842/WE.

#### 8.2.1.1. Warunek związany z zakresem stosowania

- (279) Zgodnie z decyzją w sprawie UOIG z 2011 r. rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznane przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania UOIG mogą być uznawane za zgodne z rynkiem wewnętrznym, pod warunkiem że zostały przyznane portowi lotniczemu, którego roczny ruch nie przekroczył 200 000 pasażerów podczas dwóch lat obrotowych poprzedzających rok powierzenia UOIG. W niniejszej sprawie roczny ruch portu lotniczego w Angoulême w latach 2000–2012 nigdy nie przekroczył poziomu 200 000 pasażerów.

(280) Przedmiotowe środki wchodzą więc w zakres stosowania decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. i muszą być oceniane w świetle zawartych w niej warunków.

8.2.1.2. Warunek związany z aktem powierzenia (art. 4 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.)

(281) Z przeprowadzonej przez Komisję oceny przestrzegania pierwszego i drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark wynika, że zarządzanie faktycznymi UOIG zostało powierzone organom zarządzającym portem lotniczym w Angoulême oraz że warunki dotyczące istnienia aktu powierzenia zostały spełnione. Dla przypomnienia, tylko zadania dotyczące zarządzania związane jedynie z utrzymaniem infrastruktury w stanie operacyjnym i zapewnieniem jej dostępności można zakwalifikować jako UOIG.

8.2.1.3. Warunek związany z rekompensatą (art. 5 i art. 6 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.)

a) Okresy 2002–2006 i 2007–2011

(282) Zgodnie z art. 5 ust. 1 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. wysokość rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem rozsądnego zysku. W niniejszej sprawie ograniczenie rekompensaty do kosztów niezbędnych do świadczenia usług publicznych jest zapewnione dzięki procedurze określania budżetu przydzielonego dla portu lotniczego. W związku z tym w punkcie 2.6 okólnika opisującego tę procedurę przewiduje się, że CCI w Angoulême, do celów opracowania budżetu musi określić: (i) wykaz działań w ramach działalności operacyjnej; (ii) stan zdolności samofinansowania; oraz (iii) wykaz transakcji kapitałowych. Ponadto do przedłożonej do zatwierdzenia propozycji budżetu należy obowiązkowo załączyć liczne dokumenty (tabelę usług i przepływów wewnętrznych; plan zatrudnienia i koszty wynagrodzeń itd.). Wydaje się zatem, że wszelkie kontrole przeprowadzone przed określeniem budżetu mogą zagwarantować *ex ante*, że budżet będzie ograniczony do tego, co jest niezbędne i uzasadnione w świetle zadań CCI w Angoulême. Z informacji przekazanych przez władze francuskie wynika, że przyznana pomoc miała na celu jedynie rekompensatę straty operacyjnej związanej z zarządzaniem portem lotniczym w Angoulême. Ponadto mechanizm kontroli budżetu wykonanego ustanowiony w statucie SMAC umożliwił uniknięcie wszelkich nadwyżek rekompensaty *ex post*. W rezultacie kwota rekompensaty nie przekraczała kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów wynikających z wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

(283) Ponadto istnienie oddzielnych rachunków umożliwiło wyodrębnienie działalności w zakresie zarządzania portem lotniczym w Angoulême pod względem księgowym. Ze sprawozdań finansowych CCI-port lotniczy wynika, że przewidziana jest w nich oddzielna pozycja dotycząca działalności portu lotniczego. Mechanizm ten był wystarczający do zagwarantowania braku subsydiowania skrośnego innych działań. Sprawozdanie finansowe i budżet portu lotniczego były również kierowane do Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedstawiającego opinię organowi sprawującemu nadzór nad CCI w Angoulême przed zatwierdzeniem sprawozdania finansowego i budżetu lub jego brakiem, ponieważ państwo było organem udzielającym koncesji w odniesieniu do portu lotniczego. W związku z tym rekompensata została faktycznie wykorzystana do zapewnienia świadczenia przedmiotowej usługi, a organy publiczne ustanowiły procedurę mającą na celu zapewnienie braku nadwyżki rekompensaty. Komisja wyjaśnia jednak, że ocena ta nie ma zastosowania do kosztów ponoszonych z tytułu działalności przedsiębiorstwa Ryanair, która jest związana z zadaniami w zakresie rozwoju komercyjnego<sup>(165)</sup>.

(284) Ponadto Komisja przypomina, że informacje przekazane przez władze francuskie pozwalają na stwierdzenie, że przedmiotowa pomoc miała na celu jedynie pokrycie straty operacyjnej portu lotniczego w rozpatrywanym okresie, a organ zarządzający portem lotniczym nie czerpał z tej pomocy żadnych korzyści.

b) Okres od dnia 1 stycznia 2012 r.

(285) W przetargu na świadczenie usług w sposób przejrzysty określono, że oferent musi określić swoje wynagrodzenie jako usługodawcy z tytułu obsługi bez uwzględnienia ruchu komercyjnego (scenariusz podstawowy) i z tytułu obsługi z uwzględnieniem ruchu komercyjnego (scenariusz alternatywny). Oferent musiał również określić maksymalną gwarancję ze strony SMAC w celu zrównoważenia obsługi portu lotniczego w ramach obydwu scenariuszy. W zaproszeniu do składania ofert SMAC przewidziało ponadto klauzulę udziału w zyskach (50%/50%) w przypadku wkładu SMAC niższego niż pułap określony w ofercie, który jest odzwierciedlony również w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Dodatkowo, jak przypomniano w motywie 262 powyżej, zaproponowany przez przedsiębiorstwo SNC-Lavalin scenariusz podstawowy, korzystniejszy od scenariusza podstawowego zaproponowanego przez APCO, mógł zagwarantować dostępność portu lotniczego w Angoulême i jego utrzymanie w stanie operacyjnym.

(286) Ponadto obliczenie rekompensaty opiera się przede wszystkim na odniesieniu do straty faktycznie poniesionej na oddzielnym rachunku dotyczącym portu lotniczego<sup>(166)</sup>. Operator ma obowiązek poświadczenia tego oddzielnego rachunku przez biegłego rewidenta, a także przedłożenia SMAC rocznych sprawozdań finansowych.

<sup>(165)</sup> Zob. motyw 225 niniejszej decyzji.

<sup>(166)</sup> Art. 14-1 specyfikacji istotnych warunków zamówienia i warunków technicznych.

- (287) Ponadto ustalono, że publiczny wkład równoważący, z którego korzysta SNC-Lavalin ma zostać zredukowany przy założeniu, że kwota niezbędna do zapewnienia równowagi finansowej portu lotniczego okaże się niższa od pułapu ustalonego w zobowiązaniu. Ten mechanizm wyrównawczy może zminimalizować ryzyko nadwyżki rekompensaty *ex post*.
- (288) W odniesieniu do regularnych kontroli w zakresie braku nadwyżki rekompensaty w postanowieniach tytułu III specyfikacji istotnych warunków zamówienia w ramach przetargu określono warunki kontroli SMAC pozwalające na weryfikację i unikanie nadwyżki rekompensaty z wkładu SMAC w stosunku do kosztów zadań wykonywanych w ogólnym interesie gospodarczym powierzonych SNC-Lavalin.
- (289) W odniesieniu do kwoty rekompensaty Komisja wskazuje jednak, że równowaga umowy zawartej pomiędzy SMAC a przedsiębiorstwem SNC-Lavalin nie opiera się na ustaleniu rozsądnego zysku *ex ante*, lecz na wynagrodzeniu ryczałtowym. Komisja zauważa również dotychczasowy bardzo ograniczony ruch w porcie lotniczym, przewidziane mechanizmy wylczania i kontroli rekompensaty, klauzulę udziału w zyskach zachęcającą do sprawowania zarządzania opisanego powyżej oraz fakt, że oferta SNC-Lavalin była najkorzystniejsza pod względem finansowym. Biorąc pod uwagę te ustalenia, Komisja uznaje, że rekompensatę przyznaną na mocy umowy zawartej pomiędzy SMAC a przedsiębiorstwem SNC-Lavalin można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, pod warunkiem że władze francuskie upewnią się, że całkowita kwota rekompensaty wpłaconej na rzecz przedsiębiorstwa SNC-Lavalin przez cały czas obowiązywania umowy nie przekroczy kwoty, która jest niezbędna do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się jedynie ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, w tym rozsądnej stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału, z wyłączeniem kosztów związanych z komercyjnym rozwojem platformy.
- (290) W tym względzie władze francuskie będą musiały przekazać Komisji, w terminie czterech miesięcy od zakończenia umowy zawartej pomiędzy SMAC a przedsiębiorstwem SNC-Lavalin, sprawozdanie wykazujące, że kwota rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu SNC-Lavalin, w tym rozsądna stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału, jest zgodna z art. 5 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. przez cały czas obowiązywania umowy.

#### 8.2.2. Wniosek dotyczący zgodności pomocy w latach 2002–2017

- (291) W świetle powyższych rozważań Komisja stwierdza, że pomoc już przyznana na zarządzanie portem lotniczym w Angoulême od 2002 r., niezależnie od tego, któremu organowi zarządzającemu ją przyznano, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 106 ust. 2 TFUE i decyzją w sprawie UOIG z 2011 r.<sup>(167)</sup>.
- (292) W odniesieniu do SNC-Lavalin Komisja uznaje, że rekompensatę przyznaną na mocy umowy zawartej pomiędzy SMAC a SNC-Lavalin można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, pod warunkiem że Francja wykaże przed Komisją, iż całkowita kwota rekompensaty wpłaconej na rzecz tego ostatniego przez cały czas obowiązywania umowy nie przekroczy kwoty, która jest niezbędna do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się jedynie ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, w tym rozsądnej stopy zwrotu zainwestowanego kapitału, z wyłączeniem kosztów związanych z komercyjnym rozwojem platformy.
- (293) W tym względzie władze francuskie będą musiały przekazać Komisji, w terminie czterech miesięcy od zakończenia umowy zawartej pomiędzy SMAC a SNC-Lavalin, sprawozdanie wykazujące, że kwota rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu SNC-Lavalin, w tym rozsądna stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału, jest zgodna z art. 5 decyzji w sprawie UOIG z 2011 r. przez cały czas obowiązywania umowy.

## 9. OCENA ŚRODKÓW POMOCY PRYZNANYCH NA RZECZ RYANAIR I AMS

### 9.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (294) Chociaż umowy z 2008 r. zostały formalnie zawarte pomiędzy SMAC, z jednej strony, a Ryanair i AMS, z drugiej strony, Komisja uznaje, że należy ocenić wspólnie postępowanie SMAC i CCI-port lotniczy w celu dokonania oceny środków pomocy przyznanych na rzecz Ryanair i AMS. Jak stwierdzono wcześniej w motywie 178, Komisja uznaje, że SMAC i CCI-port lotniczy wspólnie obsługiwały platformę lotniskową w Angoulême w latach 2007–2011.

<sup>(167)</sup> Komisja uznaje za stosowne wskazać, że przedmiotowe środki pomocy, które wchodzą w zakres stosowania decyzji w sprawie UOIG z 2005 r., byłyby zgodne z rynkiem wewnętrznym również w świetle tej decyzji i z tych samych powodów. Do celów analizy wymaganej w niniejszym przypadku warunki zgodności określone w decyzji w sprawie UOIG z 2005 r. nie różnią się bowiem zasadniczo od warunków określonych w decyzji w sprawie UOIG z 2011 r.



### 9.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (295) Aby stwierdzić, czy środki określone w umowach z 2008 r. stanowią pomoc państwa, należy ustalić, czy beneficjenci tych środków, Ryanair i AMS, są przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Nie ulega jednak wątpliwości, że obydwie te przedsiębiorstwa są podmiotami zajmującymi się świadczeniem usług transportu lotniczego i usług reklamowych. W związku z tym prowadzą one działalność gospodarczą.

### 9.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków państwu

#### 9.1.2.1. Występowanie zasobów państwowych

- (296) Umowy z 2008 r. zostały zawarte bezpośrednio przez SMAC. W świetle informacji wcześniej przedstawionych w motywach 203–205 niniejszej decyzji, Komisja uznaje, że zasoby SMAC stanowią zasoby państwowe.

#### 9.1.2.2. Możliwość przypisania środków państwu

- (297) Uchwała SMAC upoważniająca do podpisania umów z 2008 r. została zatwierdzona jednogłośnie przez podmioty publiczne będące członkami SMAC, w którego skład wchodzi, bezpośrednio lub pośrednio, wspólnoty terytorialne oraz izby handlowo-przemysłowe. Komisja uznaje, że z uwagi na charakter tych podmiotów, decyzje SMAC dotyczące działalności portu lotniczego można przypisać państwu<sup>(168)</sup>.
- (298) W związku z tym Komisja uznaje, że zawarcie tych umów zakłada wykorzystywanie zasobów państwowych w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oraz że decyzje o ich zawarciu można przypisać państwu.

### 9.1.3. Selektywna korzyść

- (299) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc państwa, należy określić, czy przedsiębiorstwo będące jego beneficjentem odnosi selektywną korzyść gospodarczą, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych<sup>(169)</sup>.
- (300) W związku z tym Komisja stwierdza przede wszystkim, że przedmiotowe środki są selektywne, ponieważ dotyczą wyłącznie Ryanair. Zawarcie umów z 2008 r. poprzedza bowiem publikację publicznych decyzji dotyczących taryf zawierających podobny mechanizm, mających zastosowanie od dnia 1 marca 2009 r. do wszystkich przedsiębiorstw zainteresowanych obsługą portu lotniczego w Angoulême. Ponadto w wyroku Londyńskiego Sądu Arbitrażu Międzynarodowego (London Court of International Arbitration, LCIA) z dnia 18 czerwca 2012 r. dotyczącym rozwiązania przez Ryanair umów z 2008 r. wskazano, że doszło do dwustronnych negocjacji pomiędzy przedstawicielami Ryanair i CCI w Angoulême w sprawie warunków działalności Ryanair w porcie lotniczym w Angoulême. Negocjacje te odbywały się już we wrześniu 2009 r., kiedy to przedstawiciele Ryanair poinformowali przedstawicieli CCI-port lotniczy o trudnościach finansowych napotkanych przez przewoźnika lotniczego w ramach połączenia Londyn Stansted–Angoulême. Z dyskusji tych wynika, że organ zarządzający portem lotniczym i Ryanair traktowali swoje relacje na zasadzie wyłączności, organ zarządzający wykluczał bowiem zwrócenie się do innego przedsiębiorstwa lotniczego.
- (301) Ponadto w celu ustalenia, czy zawarte umowy przyniosły korzyści gospodarcze Ryanair, Komisja musi zbadać, czy hipotetyczny prywatny inwestor działający na miejscu SMAC i CCI-port lotniczy i kierujący się perspektywami osiągnięcia rentowności, zawarłby podobne umowy.
- (302) Do celów zastosowania tego testu i uwzględniając okoliczności faktyczne w niniejszej sprawie, Komisja uznaje, że w pierwszej kolejności należy odpowiedzieć na następujące pytania:
- Czy należy przeanalizować łącznie, czy też, przeciwnie, osobno umowę o świadczenie usług marketingowych i zawartą w tym samym czasie umowę o świadczenie usług portu lotniczego?
  - Jakich korzyści hipotetyczny prywatny inwestor działający na miejscu CCI-port lotniczy mógłby oczekiwać w związku z umowami o świadczenie usług marketingowych?

<sup>(168)</sup> Zob. sekcja 8.1.2.2 niniejszej decyzji.

<sup>(169)</sup> Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-342/96 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. I-2459, pkt 41.



- W jakim stopniu miarodajne jest porównanie warunków umów o świadczenie usług portu lotniczego, będących przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego, z opłatami lotniskowymi naliczanymi w innych portach lotniczych do celów zastosowania testu prywatnego inwestora?
- (303) W drugiej kolejności, po udzieleniu odpowiedzi na poszczególne pytania, Komisja stosuje test prywatnego inwestora do poszczególnych przedmiotowych środków.
- 9.1.3.1. Łączna analiza umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego
- (304) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała wstępnie, że do celów stosowania testu prywatnego inwestora umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowę o świadczenie usług marketingowych zawartą pomiędzy SMAC a przedsiębiorstwem lotniczym Ryanair i AMS należy przeanalizować łącznie. Przypomnijmy w tym kontekście, że według Sądu<sup>(170)</sup> konieczne jest rozważenie transakcji handlowej w całości w celu sprawdzenia, czy podmiot państwowy zachował się jak rozsądny inwestor prywatny. Dokonując oceny spornych środków, Komisja ma zatem obowiązek uwzględnienia wszystkich istotnych elementów wraz z ich kontekstem.
- (305) W swoich uwagach Francja poparła podejście przyjęte przez Komisję w jej decyzji o wszczęciu postępowania polegające na przeanalizowaniu łącznie umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych, które zostały zawarte równocześnie. Z kolei niektóre zainteresowane osoby trzecie, takie jak Ryanair, kwestionują to podejście, uznając, że umowy o świadczenie usług marketingowych należy przeanalizować oddzielnie.
- (306) Komisja uznaje jednak, że przeanalizowanie wszystkich elementów sprawy potwierdza zasadność podejścia przyjętego w decyzji o wszczęciu postępowania (zob. motywy 215–220 decyzji o wszczęciu postępowania). W tym względzie należy stwierdzić, że żadna informacja przekazana w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego nie podważała tej wstępnej analizy Komisji.
- (307) Przede wszystkim umowę o świadczenie usług marketingowych zawarto tego samego dnia co umowę o świadczenie usług portu lotniczego, a obydwie umowy zawarły te same strony. AMS jest bowiem spółką zależną należącą w całości do Ryanair, a jej kadra kierownicza wyższego szczebla jest kadram kierowniczą wyższego szczebla Ryanair. Ryanair i AMS stanowią zatem jeden podmiot gospodarczy, tzn. AMS działa zgodnie z interesem Ryanair i pod jego kontrolą, a korzyści, które generuje, przeznaczone są dla Ryanair w postaci dywidend lub wzrostu wartości przedsiębiorstwa. Ponadto, jak zostanie szczegółowo przedstawione poniżej, umowa o świadczenie usług marketingowych wiąże się z obsługą przez Ryanair połączenia lotniczego z portu lotniczego w Angoulême. W umowie o świadczenie usług marketingowych wskazano, że opiera się ona na zobowiązaniu Ryanair do obsługi tego połączenia, a ponadto zawarto ją w tym samym czasie co umowę o świadczenie usług portu lotniczego między SMAC i Ryanair w odniesieniu do tego samego połączenia. W związku z tym sama okoliczność, że SMAC zawarło umowy o świadczenie usług marketingowych z AMS, a nie z Ryanair, nie uniemożliwia uznania, że umowę o świadczenie usług marketingowych i umowę o świadczenie usług portu lotniczego, które zawarto równocześnie, można uznać za stanowiące jedną transakcję.
- (308) Ponadto, Komisja przypomina, że umowa o świadczenie usług marketingowych wiąże się z obsługą przez Ryanair połączeń lotniczych w porcie lotniczym w Angoulême. Komisja uważa, że stosunki handlowe między SMAC i Ryanair z jednej strony oraz między SMAC i AMS z drugiej strony można rozważać jedynie w jednolitych ramach uruchomienia połączenia Angoulême–Londyn Stansted przez Ryanair. W związku z tym należy zauważyć, że w audycie przeprowadzonym w imieniu samorządów Charente<sup>(171)</sup> Ryanair przedstawiono jako bezpośredniego beneficjenta „pomocy marketingowej” wymaganej przez przedsiębiorstwo lotnicze w celu otwarcia ewentualnego taniego połączenia. Władze francuskie podkreślają w ten sposób, że umowy z 2008 r. stanowią spójny i całościowy, nierozzerwalny mechanizm umowny. Wydaje się zatem, że z punktu widzenia SMAC, jako strony umowy, istnieje nierozzerwalny związek między umową o świadczenie usług marketingowych i połączeniami lotniczymi obsługiwanymi przez Ryanair w porcie lotniczym w Angoulême.
- (309) Ocenę tę potwierdzają postanowienia umowy o świadczenie usług marketingowych, z których wynika, że umowa ta opiera się na zobowiązaniu podjętym przez Ryanair do obsługi połączenia, które równolegle jest przedmiotem umowy o świadczenie usług portu lotniczego. Artykuł 1 umowy o świadczenie usług marketingowych, dotyczący przedmiotu umowy, stanowi w tym względzie, że „niniejsza umowa opiera się na zobowiązaniu Ryanair do obsługi połączenia lotniczego między portem lotniczym w Angoulême a Londynem. Wstępny rozkład lotów obejmuje 3 połączenia tygodniowo w okresie wiosna/lato, z zastrzeżeniem niemożliwości obsługi połączenia ze względu na działanie siły wyższej”. Komisja zauważa ponadto, że niektóre klauzule umowy o świadczenie usług marketingowych odnoszą się bezpośrednio do Ryanair w stopniu pozwalającym na uznanie go za stronę umowy, podczas gdy o świadczenie woli złożyły formalnie SMAC i AMS. W art. 7 umowy o świadczenie usług marketingowych wspomniano na przykład, że „w przypadku rozwiązania umowy przez przedsiębiorstwo Ryanair

<sup>(170)</sup> Wyrok Sądu z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2008, s. II-3643.

<sup>(171)</sup> Badanie przeprowadzone przez Alliance ELSA w dniu 14 czerwca 2006 r., określające perspektywy portów lotniczych Angoulême Brie-Champnier i Cognac-Chanteaubernard po dniu 1 stycznia 2007 r.

przed końcem trzeciego roku jej obowiązywania przedsiębiorstwo Ryanair zapłaci na rzecz SMAC karę w kwocie 50 000 EUR za czwarty rok i w kwocie 25 000 EUR za piąty rok, proporcjonalnie do każdego roku i rozkładu lotów”. Ponadto w sprawozdaniu przekazany komisji przetargowej wspomniano, że SNC-Lavalin proponuje otwarcie w 2013 r. nowego połączenia z Wyspami Brytyjskimi obsługiwanego przez tanie linie lotnicze, „jeżeli SMAC wyrazi zgodę na wymaganą pomoc marketingową, którą ocenia na 30–35 EUR na pasażera wylatującego”. Przepisy te określają zatem związek między wyborami dokonywanymi w ramach zarządzania portem lotniczym w Angoulême a umową o świadczenie usług marketingowych.

- (310) Twierdzenie przez Ryanair w ramach niniejszego postępowania, że zawarcie umowy o świadczenie usług marketingowych między portem lotniczym i AMS nie miało na celu zwiększenia współczynnika obciążenia lotów obsługiwanych przez Ryanair na trasie Angoulême–Londyn, nie podważa tego wniosku. Przedmiotem umowy o świadczenie usług marketingowych było udostępnienie powierzchni reklamowych na stronach internetowych Ryanair w celu promowania Angoulême jako celu podróży wśród osób odwiedzających strony Ryanair, a zatem klientów tego przedsiębiorstwa lotniczego. Zakładając zatem, że twierdzenie Ryanair jest prawdziwe i że umowa o świadczenie usług marketingowych nie mogła zwiększyć liczby pasażerów przewożonych przez Ryanair do Angoulême i z Angoulême, trudno będzie zrozumieć, jaki interes mógł mieć port lotniczy w zawarciu takiej umowy o świadczenie usług marketingowych.
- (311) W rezultacie koszty związane z umową o świadczenie usług marketingowych można, z punktu widzenia SMAC, przypisać otwarciu połączenia między Angoulême a Londyn Stansted. Z punktu widzenia SMAC korzyści wynikające z tej umowy mogły przekładać się jedynie na dodatkowe dochody związane z ruchem pasażerskim na trasie Angoulême–Londyn Stansted, które było jedynym połączeniem obsługiwanym przez Ryanair w porcie lotniczym w Angoulême.
- (312) Umowa o świadczenie usług marketingowych łączy się zatem nierozdzielnie z zawartą równocześnie umową o świadczenie usług portu lotniczego i z usługami transportu lotniczego, które są jej przedmiotem. Przedstawione powyżej okoliczności faktyczne pokazują ponadto, że w przypadku braku przedmiotowych połączeń lotniczych (a zatem umowy o świadczenie usług portu lotniczego, która ich dotyczy) umowa o świadczenie usług marketingowych nie miałaby żadnego racjonalnego uzasadnienia ekonomicznego dla portu lotniczego w Angoulême i w związku z tym nie zostałaby zawarta. Ryanair było wówczas jedynym dużym przedsiębiorstwem, które obsługiwało loty do tego portu lotniczego i które mogło przyczynić się do zwiększenia ruchu. Jeżeli port lotniczy chciałby promować ruch na innych trasach obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa konkurencyjne wobec Ryanair, można racjonalnie przyjąć, że nie reklamowałyby się na stronach internetowych Ryanair. Jak wskazano wyżej, w umowie o świadczenie usług marketingowych wskazano bowiem wyraźnie, że opiera się ona na zobowiązaniu Ryanair do obsługi połączenia lotniczego między portem lotniczym w Angoulême i portem lotniczym Londyn Stansted, a ponadto przewidziano usługi marketingowe, które mają głównie na celu zapewnienie promocji tego połączenia.
- (313) Podsumowując, z uwzględnieniem przedstawionych wyżej ustaleń, Komisja uważa, że należy przeanalizować łącznie umowę o świadczenie usług marketingowych i umowę o świadczenie usług portu lotniczego (zwane dalej umowami z 2008 r.), które stanowią jedną transakcję, aby ustalić, czy stanowią one pomoc państwa.

9.1.3.2. Korzyści, których prywatny inwestor mógłby oczekiwać w związku z umowami o świadczenie usług marketingowych, i cena, którą byłby gotowy zapłacić za te usługi

- (314) W celu zastosowania w niniejszym przypadku testu prywatnego inwestora postępowanie CCI w Angoulême i SMAC jako sygnatariuszy umów z 2008 r. należy porównać z postępowaniem hipotetycznego prywatnego inwestora odpowiedzialnego za zarządzanie portem lotniczym w Angoulême.
- (315) Analizując określoną w ten sposób transakcję, należy ocenić korzyści, których ten hipotetyczny prywatny inwestor, kierujący się perspektywami osiągnięcia rentowności, mógł oczekiwać w związku z usługami marketingowymi. W związku z tym nie należy uwzględniać, jako takiego, ogólnego efektu mnożnikowego takich usług w odniesieniu do turystyki i działalności gospodarczej w regionie. Liczy się jedynie wpływ tych usług na rentowność portu lotniczego, ponieważ jest to jedyny czynnik, jaki uwzględniłby hipotetyczny prywatny inwestor.
- (316) Usługi marketingowe mogą stymulować natężenie ruchu w ramach połączeń lotniczych, o których mowa w odpowiednich umowach o świadczenie usług marketingowych i umowach o świadczenie usług portu lotniczego, ponieważ ich celem jest promowanie tych połączeń. Nawet jeżeli takie korzyści odnosi przede wszystkim zainteresowane przedsiębiorstwo lotnicze, należy stwierdzić, że korzyści odnosi również organ zarządzający portem lotniczym. Zwiększenie liczby pasażerów może przekładać się dla organu zarządzającego portem lotniczym na zwiększenie przychodów z niektórych opłat lotniskowych, jak również przychodów z działalności pozalotniczej pochodzących w szczególności z działalności parkingów, restauracji i innych punktów handlowych.

- (317) Wobec tego niezaprzeczalne jest, że prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w Angoulême w miejsce CCI-port lotniczy i SMAC mógłby uwzględnić ten pozytywny wpływ, rozważając zawarcie umowy o świadczenie usług marketingowych i odpowiedniej umowy o świadczenie usług portu lotniczego. W tym celu oceniliby wpływ odnośnego połączenia lotniczego na swoje przyszłe przychody i koszty oraz oszacowałyby w tym kontekście liczbę pasażerów korzystających z tych połączeń, która odzwierciedliłaby pozytywny wpływ usług marketingowych. Ponadto ocena tego wpływu obejmowałaby cały okres obsługi odnośnych połączeń przewidziany w umowie o świadczenie usług portu lotniczego i umowie o świadczenie usług marketingowych.
- (318) Jeżeli organ zarządzający portem lotniczym zawiera umowę przewidującą działania promujące niektóre połączenia lotnicze, istnieje faktycznie możliwość, że przewidzi współczynnik obciążenia<sup>(172)</sup> na odnośnych połączeniach lotniczych i uwzględni go w ocenie swoich przyszłych przychodów. W tym względzie Komisja przyjmuje do wiadomości opinię Ryanair, zgodnie z którą umowy o świadczenie usług marketingowych nie przekładają się tylko na koszt dla organu zarządzającego portem lotniczym, ale również na możliwe korzyści.
- (319) Ponadto należy ustalić, czy hipotetyczny prywatny inwestor obsługujący port lotniczy w Angoulême w miejsce CCI-port lotniczy i SMAC mógł racjonalnie oczekiwać innych korzyści niż korzyści wynikające z pozytywnego wpływu na natężenie ruchu na połączeniach lotniczych, o których mowa w umowie o świadczenie usług marketingowych, w okresie obsługi tych połączeń przewidzianym w umowie o świadczenie usług marketingowych lub w umowie o świadczenie usług portu lotniczego oraz określić te korzyści ilościowo.
- (320) Niektóre zainteresowane osoby trzecie, w tym w szczególności Ryanair w swoim badaniu z dnia 17 stycznia 2014 r., podtrzymują tę tezę. Badanie z dnia 17 stycznia 2014 r. opiera się na założeniu, że usługi marketingowe nabywane przez organ zarządzający portem lotniczym, taki jak CCI-port lotniczy i SMAC, mogą wzmocnić wizerunek portu lotniczego i w rezultacie trwale zwiększyć liczbę pasażerów korzystających z tego portu lotniczego w sposób wykraczający poza same połączenia lotnicze, o których mowa w umowie o świadczenie usług marketingowych i umowie o świadczenie usług portu lotniczego w okresie obsługi przewidzianym w tej umowie. W szczególności z badania tego wynika, że według Ryanair usługi marketingowe mogą mieć pozytywny trwały wpływ na natężenie ruchu w porcie lotniczym, również po zakończeniu umowy o świadczenie usług marketingowych.
- (321) Należy najpierw zauważyć w tym względzie, że z żadnego elementu sprawy nie wynika, że podczas zawierania umowy o świadczenie usług marketingowych, której dotyczy formalne postępowanie wyjaśniające, organ zarządzający portem lotniczym przewidywał, a tym bardziej określał ilościowo, ewentualny pozytywny wpływ umów o świadczenie usług marketingowych wykraczający poza same połączenia lotnicze, o których mowa w umowie lub, w ujęciu czasowym, poza termin zakończenia tej umowy. Francja nie zaproponowała zresztą metody, która pozwoliłaby oszacować ewentualną wartość, którą hipotetyczny prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w Angoulême w miejsce CCI-port lotniczy i SMAC przypisałby temu wpływowi w momencie dokonywania oceny celowości zawarcia umów z 2008 r. W związku z tym organy zarządzające portem lotniczym w każdym razie nie uwzględniły tego wpływu, nawet przy założeniu, że został on wykazany, podczas podpisywania umów z AMS i Ryanair.
- (322) Ponadto, jeżeli chodzi o trwały charakter tego wpływu, na podstawie dostępnych informacji wydaje się on także bardzo niepewny. Można sobie wyobrazić, że promowanie Angoulême i jego regionu na stronach internetowych Ryanair mogło skłonić osoby odwiedzające te strony do zakupu biletów Ryanair do Angoulême w momencie uzyskania przez nie dostępu do tej reklamy lub nieco później. Natomiast jest mało prawdopodobne, aby pamięć o tej reklamie widzianej podczas odwiedzin stron internetowych Ryanair była trwała i wpływała na ich zakupy biletów lotniczych przez okres przekraczający kilka tygodni. Kampania reklamowa może mieć trwały wpływ, jeżeli akcje promocyjne prowadzi się przy pomocy jednego materiału reklamowego lub kilku materiałów reklamowych, które oddziałują na konsumentów z dużą częstotliwością w danym okresie. Na przykład kampania reklamowa w ogólnych kanałach telewizyjnych i rozgłośniach radiowych, na bardzo często odwiedzanych stronach internetowych lub na wielu billboardach umieszczonych na zewnątrz lub w miejscach publicznych może wyrzucić taki trwały wpływ, jeżeli konsumenci mają bierny i powtarzalny dostęp do tych nośników. Natomiast wpływ akcji promocyjnej ograniczonej wyłącznie do stron internetowych Ryanair nie będzie znacznie dłuższy niż czas trwania akcji promocyjnej. Ponadto nawet posiadacze bardzo rozpoznawalnych znaków towarowych nadal promują swoje marki poprzez kampanie marketingowe, co nie miałyby racjonalnego uzasadnienia ekonomicznego, gdyby przyjąć argumentację Ryanair.
- (323) Istnieje bowiem duże prawdopodobieństwo, że w przypadku większości osób odwiedziny stron internetowych Ryanair nie odbywają się dość często, aby same w sobie umożliwiały trwałe zapamiętanie promocji regionu prowadzonej na tych stronach. Spostrzeżenie to wzmocniają znacząco dwa elementy. Po pierwsze, zgodnie z warunkami umowy o świadczenie usług marketingowych promocja regionu Angoulême na głównej stronie internetowej Ryanair sprowadzała się do 5 akapitów po 150 słów w sekcjach „Top Five Things To Do” strony odpowiadającej celowi podróży Angoulême–Cognac i umieszczeniu zwykłego linku na stronie głównej www.ryanair.com kierującego do strony wskazanej przez SMAC w ograniczonych, wręcz bardzo krótkich, okresach (24, 17 i 12 dni w roku przez trzy pierwsze lata). Zarówno charakter tych akcji promocyjnych (zwykły link posiadający

<sup>(172)</sup> Współczynnik obciążenia definiuje się jako odsetek zajętych miejsc w samolotach wykorzystywanych do obsługi danego połączenia lotniczego.

ograniczoną wartością promocyjną), jak i ich krótki czas mogły znacznie ograniczyć wpływ tych akcji po ich zakończeniu, tym bardziej że ograniczały się one do samych stron internetowych Ryanair i nie były rozpowszechniane na innych nośnikach. Po drugie, inne akcje marketingowe przewidziane w umowie zawartej z AMS dotyczyły wyłącznie strony internetowej poświęconej Angoulême jako celowi podróży. Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że większość osób nie odwiedza tej strony często, a robi to jedynie, gdy jest już ewentualnie zainteresowana tym miejscem przeznaczenia.

- (324) Wobec tego, jeżeli usługi marketingowe mogły stymulować natężenie ruchu na połączeniach lotniczych, o których mowa w umowie o świadczenie usług marketingowych w okresie realizacji tych usług, jest bardzo prawdopodobne, że taki efekt był zerowy lub znikomy po tym okresie lub w odniesieniu do innych połączeń.
- (325) Ponadto z badań Ryanair z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r. wynika, że korzyści z umów o świadczenie usług marketingowych wykraczające poza połączenia lotnicze, o których mowa w tych umowach, i poza okres obsługi tych połączeń przewidziany w umowie o świadczenie usług marketingowych i umowie o świadczenie usług portu lotniczego są nadzwyczaj niepewne i nie można ich określić ilościowo z zachowaniem poziomu wiarygodności, który zostałby uznany za wystarczający przez prywatnego inwestora.
- (326) Na przykład zgodnie z badaniem z dnia 17 stycznia 2014 r. „[...] przyszłe zyski przyrostowe po przewidzianym zakończeniu umowy o świadczenie usług marketingowych są z natury rzeczy niepewne”. Ponadto w badaniu tym zaproponowano dwie metody oceny *a priori* pozytywnego wpływu umów o świadczenie usług marketingowych, podejście oparte na przepływach pieniężnych („cash flow”) i podejście oparte na kapitalizacji.
- (327) Podejście oparte na przepływach pieniężnych polega na ocenie korzyści wynikających z umów o świadczenie usług marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego w postaci przyszłych przychodów uzyskanych przez organ zarządzający portem lotniczym w wyniku usług marketingowych i w wyniku umowy o świadczenie usług portu lotniczego po odliczeniu odpowiednich kosztów. Podejście oparte na kapitalizacji polega na uznaniu poprawy wizerunku portu lotniczego wynikającej z usług marketingowych za wartości niematerialne i prawne nabyte po cenie przewidzianej w umowie o świadczenie usług marketingowych.
- (328) W badaniu podkreślono 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 wskazano w szczególności, że „w podejściu opartym na kapitalizacji należy uwzględnić jedynie odsetek wydatków marketingowych, który można przypisać na podstawie aktywów niematerialnych i prawnych portu lotniczego. Określenie odsetka wydatków marketingowych mających na celu generowanie przyszłych dochodów portu lotniczego (czyli inwestycji w podstawę wartości niematerialnych i prawnych portu lotniczego) może być jednak trudne, w odróżnieniu od wydatków generujących obecne dochody portu lotniczego”. Podkreślono w nim również, że „w celu wprowadzenia w życie podejścia opartego na kapitalizacji konieczne jest oszacowanie średniego czasu, podczas którego port lotniczy mógłby zatrzymać klienta z powodu kampanii marketingowej AMS. W praktyce oszacowanie średniego czasu zatrzymania klientów w wyniku kampanii AMS byłoby bardzo trudne w związku z brakiem wystarczających danych”.
- (329) W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. 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. Tę wartość końcową oblicza się na podstawie zysków przyrostowych oczekiwanych w odniesieniu do umów o świadczenie usług portu lotniczego i o świadczenie usług marketingowych podczas ostatniego roku stosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego. Zyski te występują nadal w następnym okresie trwającym przez czas równy czasowi trwania umowy o świadczenie usług portu lotniczego, z dostosowaniem w zależności od stopy wzrostu rynku transportu lotniczego w Europie i współczynnika prawdopodobieństwa odzwierciedlającego zdolność umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych do generowania zysków portu lotniczego po zakończeniu tych umów. Ta zdolność do przynoszenia trwałych korzyści wynika według badania z dnia 31 stycznia 2014 r. z szeregu czynników „obejmujących większą popularność i silniejszą markę oraz efekty zewnętrzne sieci i stałych pasażerów”, nie podaje się jednak dalszych szczegółów w tym względzie. Ponadto metoda ta uwzględnia stopę dyskontową odzwierciedlającą koszt kapitału.
- (330) Jeżeli chodzi o współczynnik prawdopodobieństwa, w badaniu zaproponowano stopę wynoszącą 30 %, którą uznano za ostrożną. W badaniu tym, które ma bardzo teoretyczny charakter, nie przedstawiono jednak żadnego poważnego uzasadnienia w tej kwestii, ani ilościowego, ani jakościowego. Uzasadnienia tej stopy wynoszącej 30 % nie oparto na żadnym elemencie faktycznym właściwym dla działalności Ryanair lub dla rynków transportu lotniczego lub rynku usług portu lotniczego. Nie wykazano żadnego związku między tą stopą a czynnikami, o których wspomniano bardzo krótko (popularność, silna marka, efekty zewnętrzne sieci i stali pasażerowie), i które mają przedłużyć korzyści z umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych po ich zakończeniu. Ponadto nie oparto jej na szczególnej zawartości usług marketingowych przewidzianych w innych umowach z AMS w celu przeanalizowania stopnia, w jakim usługi te mogłyby wpłynąć na wspomniane wyżej czynniki.



- (331) Ponadto w żaden sposób nie wykazano, że po zakończeniu umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego zyski uzyskiwane przez organ zarządzający portem lotniczym w ostatnim roku ich stosowania mogą występować nadal w przyszłości z jakimkolwiek stopniem prawdopodobieństwa. Nie uzasadniono również znaczenia 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.
- (332) Istnieje zatem bardzo niewielka możliwość, aby ostrożny prywatny inwestor, który oceniałby korzyść z zawarcia umowy, uwzględnił „wartość końcową” obliczaną zgodnie z metodą zaproponowaną przez Ryanair.
- (333) Z badania z dnia 31 stycznia 2014 r. wynika więc, że metoda „cash flow” mogłaby dać jedynie bardzo niepewne i bardzo mało wiarygodne wyniki, podobnie jak metoda „kapitalizacji”.
- (334) Ponadto ani Francja, ani żadna zainteresowana osoba trzecia nie przedstawiła informacji, które mogłyby dowodzić, że organ zarządzający regionalnymi portami lotniczymi porównywalnymi z portem lotniczym w Angoulême stosowałby faktycznie metodę zaproponowaną przez Ryanair w tym badaniu, lub jakąkolwiek inną metodę mającą na celu uwzględnienie w ujęciu ilościowym korzyści wykraczających poza termin zakończenia umów o świadczenie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych. Francja nie przedstawiła ponadto żadnych uwag na temat badań z dnia 17 i z dnia 31 stycznia 2014 r., a więc nie uznała ich wniosków w ramach niniejszego postępowania.
- (335) Ponadto, jak wskazano wcześniej, usługi marketingowe, których dotyczy formalne postępowanie wyjaśniające, są wyraźnie skierowane do osób mogących korzystać z połączenia, o którym mowa w umowie o świadczenie usług portu lotniczego. Jeżeli połączenie to nie zostanie wznowione po zakończeniu umowy o świadczenie usług portu lotniczego, jest bardzo mało prawdopodobne, aby usługi marketingowe mogły nadal wywierać pozytywny wpływ na natężenie ruchu w porcie lotniczym po tym zakończeniu. 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 trudna. W szczególności tanie linie lotnicze pokazały, że bardzo dynamicznie zarządzają otwieraniem i zamykaniem połączeń. Podczas zawierania transakcji, takiej jak transakcja będąca przedmiotem badania w niniejszym formalnym postępowaniu wyjaśniającym, ostrożny prywatny inwestor nie uwzględniałby zamiaru przedłużenia przez przedsiębiorstwo lotnicze obsługi danego połączenia po zakończeniu umowy.
- (336) 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 przewidywany zysk przyrostowy z tych umów podczas ostatniego roku stosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego jest dodatni. Metoda polega bowiem na wyjściu od przyrostowego zysku oczekiwanego w ostatnim roku stosowania umowy o świadczenie usług portu lotniczego i na jego projekcji na przyszłość z zastosowaniem do niego dwóch współczynników. Pierwszy współczynnik pokazuje całkowity wzrost europejskiego rynku transportu i odzwierciedla wzrost oczekiwanego ruchu. Drugi współczynnik jest czynnikiem wynoszącym 30 % reprezentującym schematycznie prawdopodobieństwo, że wykonanie umów, które się zakończyły, sprzyja zawieraniu 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, wyrażając tym samym fakt, że zawarcie umów podobnych do umów, które się właśnie zakończyły, może, tak jak te ostatnie, pogarszać co roku rentowność portu lotniczego.
- (337) W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. rozważano w wielkim skrócie przypadek, ograniczając się do wskazania w przypisie, bez komentarzy ani uzasadnień, że „[...] nie można obliczyć żadnej wartości końcowej, jeżeli przyrostowe zyski netto z płatności AMS są ujemne podczas ostatniego roku odnośnego okresu”<sup>(173)</sup>. Jak zostanie jednak wykazane poniżej, wszystkie umowy uwzględnione w niniejszej sprawie prowadzą do prognozowanych przepływów przyrostowych, które są ujemne co roku, a nie tylko w ujęciu całościowym, pod względem wartości bieżącej netto. W związku z tym „wartość końcowa” obliczana zgodnie z metodą zaproponowaną przez Ryanair byłaby w przypadku tych umów zerowa, a nawet ujemna. Uwzględnienie takiej wartości końcowej nie podważałoby zatem wniosku, zgodnie z którym poszczególne umowy wiążą się z korzyścią gospodarczą.
- (338) Podsumowując, z powyższego wynika, że jedyną wymierną korzyścią, której ostrożny prywatny inwestor oczekiwałby w związku z umową o świadczenie usług marketingowych i którą uwzględniałby w ujęciu ilościowym, oceniając korzyść zawarcia takiej umowy łącznie z umową o świadczenie usług portu lotniczego, byłby możliwy pozytywny wpływ usług marketingowych na liczbę pasażerów korzystających z połączeń, o których mowa w przedmiotowych umowach, w okresie obsługi tych połączeń przewidzianym w umowach. Komisja uważa, że inne ewentualne korzyści zostałyby uznane za zbyt niepewne, aby uwzględniać je w ujęciu ilościowym, zaś organy zarządzające portem lotniczym w Angoulême faktycznie nie uwzględniły takich teoretycznych korzyści przy zawieraniu przedmiotowych umów.

<sup>(173)</sup> Badanie z dnia 31 stycznia 2014 r., przypis 17, wolne tłumaczenie tekstu angielskiego: „[...] nie można obliczyć żadnej wartości końcowej, jeżeli przyrostowe zyski netto z płatności AMS są ujemne w ostatnim roku odnośnego okresu”.



### 9.1.3.3. Porównywalność portu lotniczego w Angoulême z innymi europejskimi portami lotniczymi

- (339) Zgodnie z nowymi wytycznymi do celów stosowania testu prywatnego inwestora zasadniczo można wykluczyć istnienie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli cena fakturowana z tytułu usług portu lotniczego odpowiada „cenie rynkowej” 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 przedsiębiorstwem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego”<sup>(174)</sup>.
- (340) Ponadto zgodnie z nowymi wytycznymi, „oceniając porozumienia zawarte między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja uwzględni też, w jakim stopniu badane porozumienia można uważać za stanowiące część realizacji ogólnej strategii portu lotniczego, która ma doprowadzić do osiągnięcia rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej”<sup>(175)</sup>. W odniesieniu do pierwszego podejścia (porównanie z „ceną rynkową”), Komisja wątpi jednak, czy jest obecnie możliwe określenie odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze i uważa, że analiza *ex ante* rentowności przyrostowej stanowi najważniejsze kryterium do celów oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi<sup>(176)</sup>.
- (341) W tym względzie należy zauważyć, że zasadniczo stosowanie testu prywatnego inwestora poprzez odniesienie do średniej ceny przyjętej na innych podobnych rynkach może okazać się rozstrzygające, jeżeli taką cenę 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 bowiem różnić się znacząco w poszczególnych portach lotniczych. Koszty i przychody zależą bowiem od poziomu rozwoju portu lotniczego, liczby obsługujących go przedsiębiorstw lotniczych, zdolności pod względem ruchu pasażerskiego, stanu infrastruktury i powiązanych inwestycji, ram regulacyjnych, które mogą różnić się w poszczególnych państwach członkowskich, a także od długów i zobowiązań zaciągniętych przez port lotniczy w przeszłości<sup>(177)</sup>.
- (342) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego komplikuje wszelkie analizy o charakterze ściśle porównawczym. Jak pokazuje niniejszy przypadek, praktyki handlowe stosowane pomiędzy portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi nie opierają się na wykazie cen upublicznionych w odniesieniu do poszczególnych usług. Wspomniane stosunki handlowe wykazują bowiem dużą różnorodność. Obejmują one podział ryzyka w zakresie natężenia ruchu oraz obowiązków handlowych i powiązanych z nimi obowiązków finansowych, rozpowszechnianie mechanizmów zachęty, a także zmienny rozkład ryzyka w okresie obowiązywania umów. W rezultacie transakcje te są niezbyt porównywalne w oparciu o cenę za lot lub za pasażera.
- (343) Ryanair uznaje, że test prywatnego inwestora może być zastosowany przy przyjęciu za punkt odniesienia niektórych europejskich portów lotniczych. W związku z tym Ryanair uważa, że niektóre europejskie porty lotnicze mogą zastąpić port lotniczy w Angoulême z uwagi na ich podobieństwo<sup>(178)</sup>. Badanie dostarczone Komisji w tym zakresie zawiera porównanie opłat dokonanych przez Ryanair na rzecz portu lotniczego w Angoulême z opłatami, które przedsiębiorstwo lotnicze uiszcza w tych portach lotniczych uznanych za porównywalne. Ryanair stwierdza, że opłaty stosowane przez inne porty lotnicze są niższe od opłat stosowanych przez port lotniczy w Angoulême.
- (344) Komisja uważa jednak, że metoda przyjęta we wspomnianym wyżej badaniu jest nieskuteczna, ponieważ ogranicza się do usług i płatności wynikających z umowy o świadczenie usług portu lotniczego, nie uwzględniając umowy o świadczenie usług marketingowych. Jak wskazano wyżej, Komisja uznaje jednak, że kryterium prywatnego inwestora należy stosować w następstwie łącznej analizy tych dwóch powiązanych umów. W związku z tym wnioski z analizy porównawczej dostarczonej przez przedsiębiorstwo Ryanair nie mogą zostać uwzględnione.
- (345) Tym samym płatności dokonane przez Ryanair z tytułu usług portu lotniczego w innych portach lotniczych nie mogą stanowić punktu odniesienia do celów stosowania testu prywatnego inwestora.

<sup>(174)</sup> Zob. pkt 53 nowych wytycznych.

<sup>(175)</sup> Zob. pkt 66 nowych wytycznych

<sup>(176)</sup> Zob. pkt 59 i pkt 61 nowych wytycznych.

<sup>(177)</sup> Zob. decyzja wspomniana wyżej w przypisie 69 oraz w motywach 88 i 89.

<sup>(178)</sup> Ryanair opiera swoją analizę na badaniu przeprowadzonym przez firmę Oxera z dnia 25 czerwca 2012 r.

- (346) Ponadto Komisja zauważa, że cena faktycznie zapłacona przez Ryanair z tytułu korzystania z usług lotniskowych w porcie lotniczym w Angoulême była ceną ujemną w latach 2008 i 2009. Cena ujemna przyznana przez organ zarządzający portem lotniczym przedsiębiorstwu lotniczemu z uwagi na poziom opłat lotniskowych, który nie pokrywa kosztów powiązanych usług, faktycznie może być zgodna z racjonalną kalkulacją prywatnego inwestora. Jest to jednak możliwe pod warunkiem że ta ujemna cena jest rekompensowana w określonym okresie przez przewidywany wzrost dochodów generowanych w ramach obsługi połączenia lotniczego, niezależnie od tego, czy będą to dochody lotnicze, czy pozalotnicze. Otóż w niniejszym przypadku dochody pozalotnicze nie mogły być wystarczające i nie mogły wzrastać w proporcjach niezbędnych i wystarczających w trakcie pięcioletniego okresu obowiązywania umowy o świadczenie usług portu lotniczego.
- (347) Ponadto porty lotnicze, w przypadku których cena ujemna mogłaby być uzasadniona, są nieliczne i nie ma ich w wybranej próbie. Komisja uznaje w związku z tym, że charakterystyka portów lotniczych składających się na tę próbę jest zbyt niejednorodna, aby mogła stanowić wystarczającą podstawę do analizy<sup>(179)</sup>.
- (348) Ponadto Ryanair nie wskazał, w jaki sposób porty lotnicze wymienione w badaniu są w wystarczającym stopniu porównywalne w zakresie wielkości ruchu, rodzaju ruchu, rodzaju i poziomu usług lotniskowych, obecności dużego miasta w pobliżu portu lotniczego, liczby mieszkańców w obszarze ciężenia, poziomowi dobrobytu w strefie sąsiadującej, a także istnienia innych stref geograficznych, które mogłyby przyczyniać się do przyciągania pasażerów<sup>(180)</sup>. Ani Francja, ani żadna z zainteresowanych osób trzecich, nie powołały się na istnienie portów lotniczych, które byłyby w wystarczającym stopniu porównywalne z portem lotniczym w Angoulême pod względem poszczególnych wspomnianych kryteriów.
- (349) W takich warunkach Komisja uznaje, że w niniejszej sprawie i uwzględniając wszystkie elementy, którymi dysponuje, nie ma podstaw do odstąpienia od podejścia zawartego w nowych wytycznych do celów stosowania testu prywatnego inwestora w odniesieniu do relacji pomiędzy portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi, czyli analizy *ex ante* rentowności przyrostowej (lub dodatkowej). Podejście takie jest uzasadnione faktem, że w ogólnym interesie organu zarządzającego portem lotniczym leży zawarcie transakcji z przedsiębiorstwem lotniczym, jeżeli może racjonalnie oczekiwać, że transakcja ta zwiększy jego zyski (lub ograniczy straty) względem sytuacji alternatywnej, w której transakcja ta nie zostałaby zawarta, niezależnie od wszelkich porównań.

#### 9.1.3.4. Wniosek dotyczący zasad stosowania testu prywatnego inwestora

- (350) Ze wszystkich powyższych rozważań wynika, że w celu zastosowania testu prywatnego inwestora do umów z 2008 r., Komisja musi przeanalizować łącznie umowę o świadczenie usług marketingowych i umowę o świadczenie usług portu lotniczego, które zostały zawarte równocześnie, i określić, czy hipotetyczny prywatny inwestor, kierujący się perspektywami osiągnięcia rentowności i zarządzający portem lotniczym w Angoulême zamiast CCI-port lotniczy i SMAC, zawarłby te umowy. W tym celu należy określić rentowność dodatkową umów z 2008 r. przez cały okres ich stosowania, zgodnie z oceną, jakiej dokonałby prywatny inwestor w momencie zawierania umów, oceniając:
- dodatkowy przyszły ruch spodziewany po wykonaniu umów z 2008 r., z uwzględnieniem wpływu usług marketingowych na współczynnik obciążenia połączeń będących przedmiotem umów,
  - dodatkowe przyszłe przychody spodziewane po wykonaniu umów z 2008 r., w tym przychody pochodzące z opłat lotniczych i usług obsługi naziemnej wygenerowanych przez połączenia, o których mowa w tych umowach, a także przychody pozalotnicze pochodzące z dodatkowego ruchu wygenerowanego poprzez wykonanie tych umów,
  - przyszłe koszty dodatkowe spodziewane po wykonaniu umów z 2008 r., obejmujące koszty operacyjne i ewentualne dodatkowe koszty inwestycji związanych z połączeniami, o których mowa w tych umowach, a także koszty usług marketingowych.
- (351) Z wycień tych muszą wynikać przyszłe roczne przepływy odpowiadające różnicy pomiędzy przychodami a kosztami dodatkowymi, 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.

<sup>(179)</sup> Jedno z obranych kryteriów porównawczych opiera się na przynależności do kategorii portów lotniczych, w których ruch wynosi poniżej jednego miliona pasażerów rocznie. Jako że opłaty lotniskowe stosowane przez port lotniczy w Angoulême są porównywane do opłat stosowanych przez porty lotnicze, w których ruch wynosi kilkaset tysięcy pasażerów rocznie, podstawa wynikająca z tego analizy porównawczej jest niewystarczająca, aby można było ją zaakceptować.

<sup>(180)</sup> Zob. nowe wytyczne, pkt 60.

- (352) Należy zauważyć, że w ramach takiej oceny argument Ryanair, zgodnie z którym cena usług marketingowych nabytych przez SMAC jest równa temu, co można uznać za „cenę rynkową” za takie usługi lub niższa od tej ceny, jest pozbawiony znaczenia. 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 dodatkowe wynikające z umów przekroczyłyby przychody dodatkowe w wartości bieżącej. W takim przypadku „cena rynkowa” przekroczyłaby jego gotowość do płacenia, a więc logicznym następstwem byłaby rezygnacja z odnośnych usług.
- (353) Z tych samych powodów fakt, że ceny przewidziane w umowie o świadczenie usług portu lotniczego mogą być wyższe od cen naliczanych przez organy zarządzające portami lotniczymi porównywalnych nawet w niewielkim stopniu lub równe tym cenom, byłby bez znaczenia dla niniejszej analizy, ponieważ nie można oczekiwać, że ceny te wygenerują przychody dodatkowe wystarczające do pokrycia kosztów dodatkowych.

#### 9.1.3.5. Stosowanie testu prywatnego inwestora

- (354) Do celów oceny umów z 2008 r. i uwzględniając powyższe rozważania, należy przypomnieć, że zarówno samo występowanie, jak i znaczenie elementów pomocy w tych umowach, muszą zostać ocenione z uwzględnieniem sytuacji dominującej w momencie ich zawarcia<sup>(181)</sup>, a ściślej, z uwzględnieniem dostępnych w tym czasie informacji i przewidywalnych wówczas zmian sytuacji.
- (355) W informacjach przekazanych przez władze francuskie podkreśla się, że SMAC zleciło realizację badania prognostycznego przedłożonego dnia 14 czerwca 2006 r.<sup>(182)</sup>. Badanie to dotyczy perspektyw portu lotniczego w Angoulême po dacie 1 stycznia 2007 r. W dokumencie tym wskazano, bez przedstawienia szczegółów, główne agregaty powiązane z otwarciem połączenia między Angoulême a Londynem obsługiwanego przez Ryanair. W przypadku ewentualnego ruchu szacowanego na 100 000 pasażerów rocznie wynik badania jest następujący:

	Rok 1	Rok 2	Rok 3
<b>Saldo ujemne rachunku tworzenia dochodów</b>	56 000	56 000	56 000
<b>Pomoc marketingowa</b>	560 000	560 000	560 000
<b>Wydatki roczne ponoszone przez SMAC</b>	616 000	616 000	616 000

- (356) Dokument ten nie stanowi biznesplanu, w świetle którego Komisja może przeprowadzić analizę przestrzegania kryterium prywatnego inwestora. Dane, które posłużyły za punkt odniesienia przy opracowywaniu tych prognoz, nie zostały określone, a przyjęte założenia nie są wystarczająco szczegółowe. Dodatkowo szacunku tego dokonuje się w odniesieniu do okresu trzech lat, chociaż ustalono, przed zawarciem umów z 2008 r., że miały one być wykonywane przez okres pięciu lat. Ponadto badanie to zostało przeprowadzone na długo przed zawarciem umów z 2008 r. Jego celem nie było ustalenie, czy wykonywanie tych umów z Ryanair/AMS, zgodnie z przewidywaniami możliwymi do sformułowania przed ich zawarciem, było wystarczająco korzystne dla organu zarządzającego portem lotniczym.
- (357) W każdym razie Komisja stwierdza, że prognozy te zmierzają do stwierdzenia, że SMAC jako organ zarządzający portem lotniczym w Angoulême nie postąpiło zgodnie z testem prywatnego inwestora. Z tego badania prognostycznego z 2006 r. wynika bowiem, że SMAC nie mogło już w tamtym czasie nie wiedzieć, że połączenie między Angoulême a Londynem obsługiwane przez tanie linie lotnicze mogło się przelożyć na znaczące straty operacyjne, a w rezultacie na potrzebę wysokiego poziomu finansowania.
- (358) Wbrew tym informacjom, którymi SMAC dysponowało w momencie zawarcia umów z 2008 r., nie uznało ono za konieczne sporządzenia biznesplanu lub jakiegokolwiek innej równoważnej uprzedniej analizy ekonomicznej dotyczącej umów, które miało zawrzeć z Ryanair i AMS, mogącej uzasadnić z ekonomicznego punktu widzenia jego decyzję o podjęciu tych zobowiązań.

<sup>(181)</sup> Zob. na przykład wyrok Sądu z dnia 19 października 2005 r. w sprawie T-318/00 Freistaat Thüringen przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2005, s. II-4179, pkt 125.

<sup>(182)</sup> Badanie to zostało przeprowadzone przez Alliance ELSA.

- (359) Zdaniem Ryanair brak biznesplanu w momencie zawierania umów, takich jak umowy objęte formalnym postępowaniem wyjaśniającym, nie może zostać wykorzystany jako dowód nieprzestrzegania testu prywatnego inwestora.
- (360) W tym względzie brak biznesplanów lub ogólniej jakiegokolwiek analizy kosztów i korzyści w ujęciu liczbowym przeprowadzonej przed zawarciem umowy stanowi ważną przesłankę do ustalenia, że test prywatnego inwestora nie jest przestrzegany. Tym bardziej że w niniejszej sprawie organ zarządzający portem lotniczym w Angoulême przed zawarciem umów z 2008 r. dysponował informacjami mogącymi podważać jego rentowność ekonomiczną w przypadku zawarcia umowy na utworzenie taniego połączenia z Londynem.
- (361) Komisja uznaje za stosowne zauważyć w tym kontekście, że Francja nie dostarczyła żadnych informacji mogących wskazywać, że organ zarządzający portem lotniczym przystąpił do analizy podjętego ryzyka w odniesieniu do korzyści, jakie mogły wynikać z umów z 2008 r., w momencie ich zawarcia. Francja podnosi natomiast, że decyzja SMAC opierała się na jego chęci zapewnienia trwałości portu lotniczego w Angoulême i była umotywowana względami rozwoju regionalnego. Tymczasem argument ten stanowi dodatkową wskazówkę mogącą sugerować, że zawarcie umów z 2008 r. z Ryanair i AMS nie było w głównej mierze umotywowane perspektywami rentowności.
- (362) Komisja uznaje, że wniosek ten znajduje potwierdzenie w jej ocenie tego, jak wyglądałaby analiza kosztów i korzyści przeprowadzona przez inwestora prywatnego w kontekście umów z 2008 r.
- (363) W tym celu Komisja przeprowadziła własną analizę, opierając się zgodnie z nowymi wytycznymi jedynie na kosztach i przychodach dodatkowych w ramach umów z 2008 r., oceniając je tak, jak zrobiłby to *a priori* inwestor prywatny. Przyjęte założenia i wyniki analizy przedstawiono poniżej.
- (364) W kontekście tej analizy Komisja przypomina, że po przyjęciu nowych wytycznych zarówno Francja, jak i zainteresowane strony, zostały wezwane do zgłoszenia uwag dotyczących stosowania w niniejszej sprawie postanowień zawartych w wytycznych (zob. motywy 8 i 9). W niniejszej sprawie ani Francja, ani zainteresowane strony nie zakwestionowały co do zasady podejścia Komisji, zgodnie z którym skoro niemożliwe jest określenie odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, analiza *ex ante* rentowności przyrostowej stanowi najważniejsze kryterium do celów oceny porozumień zawartych przez te obie strony.
- a) Horyzont czasowy
- (365) Dokonując oceny celowości zawarcia umowy o świadczenie usług portu lotniczego lub umowy o świadczenie usług marketingowych, prywatny inwestor wybrałby jako horyzont czasowy swojej oceny czas obowiązywania tych umów albo okres przewidziany w każdej z umów osobno. Inaczej rzecz ujmując, dokonałby oceny kosztów i przychodów dodatkowych w okresie stosowania umów.
- (366) Przyjęcie dłuższego okresu nie wydaje się uzasadnione. W chwili podpisywania umów prywatny inwestor nie liczyłby bowiem na przedłużenie umów po zakończeniu ich wykonywania, na takich samych warunkach lub na warunkach odmiennych. Jest to tym bardziej prawdziwe, że posiadający zwykłą wiedzę organ zarządzający nie mógłby nie wiedzieć, że tanie linie lotnicze, takie jak Ryanair, były i są znane z bardzo dynamicznych zmian swojej działalności dotyczących otwierania i zamykania połączeń, czy też zwiększania i redukcji ich częstotliwości w celu dostosowania się do zmian na rynku.
- (367) Należy również zauważyć, że w ramach stosowania testu prywatnego inwestora brak obsługiwanie niektórych połączeń przez Ryanair przez cały okres przewidziany w umowach z 2008 r. nie został uwzględniony, ponieważ informacja ta nie była znana ani przewidywalna w momencie zawierania tych umów.
- (368) W dalszych rozważaniach Komisja zbada hipotezy przyjęte w celu dokonania analizy umów z 2008 r. zawartych z Ryanair/AMS w zakresie ruchu, przychodów i kosztów dodatkowych, a następnie przedstawi kolejno wyniki analizy tych umów.
- b) Ruch dodatkowy i prognozowana liczba lotów
- (369) Analiza przeprowadzona przez Komisję opiera się na ruchu dodatkowym (inaczej określanym jako dodatkowa liczba pasażerów), jaki prywatny inwestor zarządzający portem lotniczym w Angoulême na miejscu SMAC mógłby oszacować przy zawieraniu umów z 2008 r. Inaczej rzecz ujmując, chodzi o oszacowanie liczby pasażerów, które organ zarządzający portem lotniczym w Angoulême mógłby się spodziewać w 2008 r. na obsługiwanym przez Ryanair połączeniu Angoulême–Londyn w okresie wykonywania umowy.

- (370) Prognozowany ruch dodatkowy został określony w zależności od częstotliwości przewidzianej w ramach połączenia Angoulême–Londyn w umowach o świadczenie usług portu lotniczego oraz w umowach o świadczenie usług marketingowych, a także w zależności od wynikającej z tego rocznej liczby lotów.
- (371) Ponadto Komisja wzięła pod zdolności przewozowe samolotów użytkownych przez Ryanair, czyli Boeingów 737-800 przygotowanych na 189 miejsc.
- (372) Komisja wysuwa zatem hipotezę dotyczącą współczynnika obciążenia wynoszącego 85 % na lot. Jest to hipoteza na korzyść przedsiębiorstwa Ryanair, gdyż współczynnik wynoszący 85 % jest wartością wysoką. Współczynnik ten jest zresztą nieco wyższy niż średnia wartość w przypadku lotów obsługiwanych przez Ryanair w ramach jego sieci<sup>(183)</sup> i wyższy lub równy współczynnikowi obciążenia proponowanemu przez Francję w odniesieniu do różnych umów w jej rekonstrukcji analiz kosztów i korzyści. Komisja uznaje jednak, że wysoki współczynnik obciążenia można przyjąć, nawet jeżeli chodzi o korzystną hipotezę, w celu odzwierciedlenia możliwego korzystnego wpływu usług marketingowych na natężenie ruchu w ramach połączeń lotniczych, o których mowa w poszczególnych umowach, przy braku innych elementów umożliwiających ilościowe określenie przewidywanego wpływu tych usług na współczynnik obciążenia.

Jeżeli okres stosowania umowy nie zbiegał się z pełnymi latami kalendarzowymi, Komisja uwzględniła ten fakt, wyliczając w odniesieniu do każdego roku stosowania umowy, prognozowany ruch proporcjonalnie do liczby dni w roku, w którym umowa powinna mieć zastosowanie.

c) Przychody dodatkowe

- (373) Jeżeli chodzi o umowy z 2008 r. będące przedmiotem analizy Komisji, starała się ona określić przychody dodatkowe, czyli przychody uzyskane w wyniku transakcji, zgodnie z tym, co przewidywałby inwestor prywatny.
- (374) Zgodnie z zasadą „single till” Komisja uznaje w tym względzie, że należy wziąć pod uwagę przychody lotnicze i pozalotnicze.
- (375) Przychody lotnicze składają się z wpływów z poszczególnych opłat uiszczanych przez przedsiębiorstwo lotnicze na rzecz organu zarządzającego portem lotniczym, czyli:
- „opłata za lądowanie”, tj. kwota za jeden lot,
  - „opłata pasażerska”, tj. kwota za jednego pasażera, oraz
  - opłata uiszczana z tytułu usług obsługi naziemnej, która ma formę kwoty za jeden lot ustalonej w umowie o świadczenie usług portu lotniczego.
- (376) W umowach z 2008 r. określono bezpośrednio kwotę opłaty pasażerskiej i opłaty za lądowanie. Zgodnie z art. 7.1 umowy o świadczenie usług portu lotniczego wysokość opłaty na pasażera została ustalona na podstawie taryf przyjętych przez port lotniczy w Angoulême. Art. 7.3 umowy o świadczenie usług portu lotniczego przewiduje jednak promocyjne zniżki mające zastosowanie podczas trzech pierwszych lat. Zniżki te wynoszą 57,25 % w pierwszym roku, tj. równowartość 1,18 EUR, w drugim roku 48 %, tj. równowartość 1,44 EUR, oraz 24 % w trzecim roku, tj. równowartość 2,10 EUR. Ponadto w art. 7.2 tej samej umowy ustalono wysokość opłaty za lądowanie na kwotę 252,29 EUR za jedno lądowanie. Ustalono w umowie kwoty zostały przyjęte przy przeprowadzaniu analizy.
- (377) Ponadto w art. 7.4 umowy o świadczenie usług portu lotniczego określono, że opłata za obsługę naziemną wynosi 195 EUR w pierwszym roku. Przewidziano w nim również, że od drugiego roku opłata ta wynosi 245 EUR. Komisja przyjęła więc tę kwotę w swojej analizie.
- (378) W celu obliczenia dochodu z trzech wyżej wspomnianych opłat lotniczych, których prywatny inwestor mógłby oczekiwać dzięki umowie, Komisja wykorzystwała określone w umowie prognozy dotyczące liczby lotów (w przypadku opłaty za lądowanie i opłaty za obsługę naziemną) oraz dodatkowego ruchu (w przypadku opłaty pasażerskiej) i pomnożyła je przez kwoty jednostkowe opłat określone powyżej.
- (379) Jeżeli chodzi o opłaty pozalotnicze, są one zasadniczo prawie proporcjonalne do liczby pasażerów. Działalność parkingów, restauracji i pozostałych punktów handlowych usytuowanych na terenie portu lotniczego jest bowiem zależna od liczby pasażerów. Podobnie jest w przypadku przychodów organu zarządzającego portem lotniczym powiązanych z tymi rodzajami działalności. W niniejszej sprawie duża część przychodów pozalotniczych pochodzi jednak z wydatków dokonywanych przez pracowników operatora i innych przedsiębiorstw, gdy ruch pasażerski w porcie lotniczym w Angoulême nie jest znaczący.

<sup>(183)</sup> Zob. <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>



(380) W odniesieniu do kwoty dodatkowych przychodów pozalotniczych Komisja uważa, że rozsądny prywatny inwestor obliczyłby ją prawdopodobnie w momencie zawierania umów w oparciu o całkowite przychody pozalotnicze portu lotniczego w okresie bezpośrednio poprzedzającym zawarcie odnośnej umowy. W niniejszej sprawie przychody pozalotnicze są w dużej mierze generowane przez wydatki dokonywane przez pracowników operatora i przedsiębiorstw działających na terenie portu lotniczego, gdy ruch pasażerski nie jest znaczący. Ponadto zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Francję dodatkową sumę dochodów pozalotniczych wynikających jedynie z ruchu komercyjnego można oszacować na kwotę [...] EUR rocznie. Komisja uznaje ten szacunek za uzasadniony.

d) Koszty dodatkowe

(381) Koszty dodatkowe, których można oczekiwać *a priori* w ramach każdej transakcji (obejmującej w stosownych przypadkach umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowę o świadczenie usług marketingowych) dokonanej przez prywatnego inwestora zarządzającego portem lotniczym w miejsce organów zarządzających portem lotniczym w Angoulême, należą do trzech następujących kategorii:

— koszty zakupu usług marketingowych,

— koszty dodatkowe inwestycji, wynikające z inwestycji zrealizowanych z powodu dokonania transakcji,

— dodatkowe koszty operacyjne, czyli koszty operacyjne (personel, zakupy różne), które mogą wynikać z dokonania transakcji.

(382) Jeżeli chodzi o koszty w ramach umów marketingowych, Komisja wzięła pod uwagę kwoty przewidziane w umowie o świadczenie usług marketingowych. Umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta z przedsiębiorstwem Ryanair przewidywała w art. 3.1 usługi marketingowe o wartości 400 000 EUR w pierwszym roku, 300 000 EUR w drugim roku i 225 000 EUR w trzecim roku. Są to więc kwoty, które zostały przyjęte przez Komisję jako koszt usług marketingowych.

(383) Podobnie jak w przypadku prognoz ruchu, prognozowane płatności za usługi marketingowe niekoniecznie odzwierciedlają kwoty faktycznie wpłacone, gdyż niektóre zdarzenia, które miały miejsce po zawarciu umów, mogły spowodować odchylenie od kwot przewidywanych 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. W celu oszacowania rentowności umów z 2008 r. każdy prywatny inwestor odniósłby się do kwot przewidywanych w momencie podpisywania umowy.

(384) Jeżeli chodzi o dodatkowe koszty inwestycji, żaden nie został zastosowany, ponieważ żaden element sprawy nie wskazuje, iż prywatny inwestor spodziewałby się, że będzie musiał zrealizować pewne inwestycje zasadniczo w wyniku umów będących przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego.

(385) W celu oszacowania przewidywanych dodatkowych kosztów operacyjnych od momentu zawarcia umów z 2008 r. Komisja musi się oprzeć na elementach analizy organu zarządzającego portem lotniczym, gdyż nie jest ona w stanie sama oszacować, jaki wpływ może mieć dana umowa na różne pozycje kosztów portu lotniczego.

(386) Komisja odnotowuje, że szacunki takie zostały dokonane przez CCI-port lotniczy i SMAC przed podpisaniem umów z 2008 r., a więc były znane w momencie ich zawierania.

e) Prezentacja wyników w odniesieniu do umów zawartych z Ryanair i AMS

(387) Ustaliwszy w ten sposób w odniesieniu do umowy wszystkie przychody i koszty dodatkowe, które przewidziałby inwestor prywatny, Komisja może określić oczekiwane dodatkowe przepływy finansowe (przychody pomniejszone o koszty) w odniesieniu do umów z 2008 r., dla każdego kolejnego roku podczas przewidywanego okresu trwania tych umów. Wyniki te przedstawiono poniżej.

Tabela 12

**Przewidywane dodatkowe przepływy finansowe w ramach umów z 2008 r.**

	2008	2009	2010	2011	2012
Współczynnik obciążenia	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Liczba pasażerów za jeden lot	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba pasażerów za jeden lot w obie strony	322	322	322	322	322
Liczba lotów od kwietnia do października	93	93	93	93	93
<b>Pasażerowie ogółem</b>	<b>29 946</b>	<b>29 946</b>	<b>29 946</b>	<b>29 946</b>	<b>29 946</b>

Taryfy opłat	2008	2009	2010	2011	2012
Opłata za pasażera	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Opłata za lądowanie za jeden lot	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Opłata za obsługę handlingową za jeden lot	195	245	245	245	245

Przychody dodatkowe	2008	2009	2010	2011	2012
Dochód z opłat pasażerskich	35 336,28	43 122,24	62 886,60	82 650,96	82 650,96
Dochód z opłat za lądowanie	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Dochód z opłat za obsługę handlingową	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Dochody pozalotnicze	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Ogółem</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>

Koszty dodatkowe	2008	2009	2010	2011	2012
Obsługa handlingowa i recepcja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym koszty personelu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w tym pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
<b>Ogółem</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>

	2008	2009	2010	2011	2012
Przychody	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wydatki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Wynik</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>	<b>[...]</b>

- (388) Komisja odnotowuje, że w odniesieniu do umów z 2008 r. wszystkie roczne przepływy dodatkowe są ujemne, jak wskazano w tabeli 12, pomimo uwzględnionych przez Komisję założeń korzystnych dla Ryanair, w szczególności w kwestii dodatkowego ruchu i kosztów dodatkowych. Komisja odnotowuje ponadto, że wniosek taki byłby prawdziwy nawet w przypadku całkowitego wykluczenia dodatkowych kosztów operacyjnych i przy uwzględnieniu w ramach kosztów dodatkowych wyłącznie kosztów usług marketingowych.
- (389) W związku z tym Komisja uważa, że w wyniku zawarcia umów z 2008 r. między SMAC a Ryanair i AMS, dwa ostatnie przedsiębiorstwa odnoszą korzyść gospodarczą. Korzyść ta wynika ze specjalnych postanowień umownych zawartych z odnośnym przedsiębiorstwem lotniczym, jest zatem selektywna.

#### 9.1.4. Wpływ na wymianę handlową i konkurencję

- (390) W przypadku gdy przyznana przez państwo pomoc finansowa wzmacnia pozycję przedsiębiorstw w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurencyjnych w ramach wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej, należy uznać, że pomoc ta wpływa na te ostatnie. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem<sup>(184)</sup> do uznania danego środka za środek zakłócający konkurencję wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję.
- (391) Od momentu wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego dnia 1 stycznia 1993 r.<sup>(185)</sup> przewoźnicy lotniczy mogą swobodnie obsługiwać loty w ramach połączeń wewnątrzspółnotowych i korzystać z zezwolenia na nieograniczony kabotaż. Według Trybunału, „jeżeli przedsiębiorstwo prowadzi działalność w sektorze, w którym panuje faktyczna konkurencja ze strony producentów z różnych państw członkowskich, każda pomoc, którą przedsiębiorstwo otrzymuje od władz publicznych, może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócać konkurencję w zakresie, w jakim jego utrzymanie się na rynku uniemożliwia konkurentom zwiększenie ich udziału w rynku i zmniejsza ich możliwości zwiększenia wywozu”<sup>(186)</sup>.
- (392) W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że przedmiotowe środki mogły ograniczyć koszty operacyjne połączenia lotniczego i zachęcić operatorów do przeniesienia połączenia z jednego portu lotniczego na inny. W związku z tym Komisja uznaje, że przedmiotowe środki zakłócają konkurencję oraz wpływają na wymianę handlową w Unii Europejskiej.

#### 9.1.5. Wniosek dotyczący istnienia pomocy

- (393) W świetle powyższych uwag Komisja uznaje, że Ryanair i AMS odniosły korzyść wynikającą z pomocy państwa w wyniku umów z 2008 r.

### 9.2. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (394) Przedmiotowa pomoc stanowi pomoc operacyjną. Taka pomoc może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym wyłącznie w wyjątkowych i należycie uzasadnionych okolicznościach.
- (395) Z orzecznictwa Trybunału<sup>(187)</sup> wynika ponadto, że do Francji należało wskazanie podstawy prawnej pozwalającej na uznanie przedmiotowej pomocy za zgodną z rynkiem wewnętrznym i wykazanie, że warunki zgodności pomocy zostały spełnione. Komisja wezwała zatem Francję w decyzji o wszczęciu postępowania do wskazania możliwych podstaw prawnych zgodności i do ustalenia, czy mające zastosowanie warunki zgodności pomocy zostały spełnione, w szczególności, jeżeli przedmiotową pomoc należałoby uznać za pomoc na rozpoczęcie działalności w celu otwarcia nowych połączeń. Francja nigdy jednak nie utrzymywała, że rozpatrywane środki stanowią pomoc na rozpoczęcie działalności zgodną z rynkiem wewnętrznym, nie zaproponowała też żadnych innych podstaw zgodności pomocy ani rozumowania, na podstawie którego można by było oprzeć deklarację zgodności. Ponadto żadna zainteresowana osoba trzecia nie wniosła elementów mogących wykazać zgodność przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym.
- (396) Komisja uważa jednak, że należy zbadać, w jakim stopniu przedmiotową pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym z tytułu jej wkładu w otwarcie nowych połączeń.

<sup>(184)</sup> Wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-214/95 Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-717.

<sup>(185)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. U. L 240 z 24.8.1992, s. 1), rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz. U. L 240 z 24.8.1992, s. 8), rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz. U. L 240 z 24.8.1992, s. 15).

<sup>(186)</sup> Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 Republika Włoska przeciwko Komisji, Rec. 1991, s. I-1603.

<sup>(187)</sup> Zob. wyrok Trybunału z dnia 28 kwietnia 1993 r. w sprawie C-364/90 Republika Włoska przeciwko Komisji, Rec. 1993, s. I-02097, pkt 20.

- (397) W tym względzie w nowych wytycznych wskazano: „Jeżeli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych, Komisja będzie stosowała zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłoszonych środków pomocy na rozpoczęcie działalności, względem których musi podjąć decyzję poczynając od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku środków zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosowała zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.”<sup>(188)</sup>.
- (398) W wytycznych z 2005 r. wskazano: „Komisja zbada zgodność wszelkiej pomocy na finansowanie infrastruktury portów lotniczych lub pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej bez zgody Komisji, a tym samym z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu na podstawie niniejszych wytycznych, jeżeli zaczęto przyznawać pomoc po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W pozostałych przypadkach Komisja zbada zgodność w oparciu o zasady mające zastosowanie w chwili rozpoczęcia przyznawania pomocy”<sup>(189)</sup>.
- (399) Ponieważ umowy z 2008 r. zawarto po wejściu w życie wytycznych z 2005 r., wytyczne te stanowią mającą zastosowanie podstawę prawną.
- (400) W tym względzie w pkt 27 wytycznych z 2005 r. wyjaśniono, że pomoc operacyjną na rzecz przedsiębiorstw lotniczych (podobnie jak pomoc na uruchomienie działalności) można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym 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.
- (401) Ponieważ port lotniczy w Angoulême nie znajduje się w tego rodzaju regionie, odstępstwo to nie ma w tym przypadku zastosowania.
- (402) Komisja odnotowuje, że ani Francja, ani żadna zainteresowana osoba trzecia nie wykazały zgodności przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym, ani na podstawie wytycznych z 2005 r., ani na jakiegokolwiek innej podstawie.
- (403) Ponieważ kryteria dotyczące pomocy na rozpoczęcie działalności ustanowione w pkt 79 wytycznych z 2005 r. mają charakter łączny, Komisja uważa, że należy zbadać kryteria przewidziane w pkt 5.2 lit. i) i k) tych wytycznych.
- (404) W odniesieniu do kryterium i) (biznesplan dowodzący żywotności ekonomicznej linii i badanie wpływu nowej trasy na linie konkurencyjne) Komisja wezwała Francję do wskazania, czy opracowano takie biznesplany i, w przypadku odpowiedzi twierdzącej, do przekazania ich kopii. Ani Francja, ani żadna z zainteresowanych osób trzecich nie zgłosiła istnienia takich biznesplanów. Ponadto z deklaracji Ryanair/AMS wynika, że nie przygotowano żadnego biznesplanu w celu wykazania żywotności ekonomicznej połączenia przez znaczny okres po przyznaniu pomocy. W momencie zawierania umów z 2008 r. faktycznie nie była dostępna żadna analiza *ex ante* oparta na danych będących w dyspozycji przedsiębiorstwa lotniczego, która pozwoliłaby ustalić żywotność ekonomiczną połączenia lotniczego między portem lotniczym w Angoulême a portem lotniczym Londyn-Stansted. W związku z tym kryterium przewidziane w lit. i) nie zostało spełnione.
- (405) Kryterium k) (odwołania) przewiduje, że w celu zapobieżenia wszelkiej dyskryminacji mogącej zaistnieć przy przyznawaniu pomocy należy ustanowić mechanizmy odwoławcze na poziomie państw członkowskich. Komisja zauważa, że w momencie zawierania umów z 2008 r. nie ustanowiono żadnych mechanizmów odwoławczych w celu zapobieżenia wszelkiej dyskryminacji mogącej zaistnieć przy przyznawaniu pomocy. W związku z tym kryterium przewidziane w lit. k) również nie zostało spełnione.

### 9.3. Wniosek

- (406) Umowy z 2008 r. zawarte między SMAC a Ryanair i AMS, które są przedmiotem niniejszego postępowania, stanowią zatem pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

## 10. WNIOSEK OGÓLNY

- (407) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE państwo członkowskie jest zobowiązane do zgłoszenia wszelkich planów przyznania lub zmiany pomocy. Dane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie planowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej. W niniejszym przypadku władze francuskie nie zgłosiły rekompensat otrzymanych przez organy zarządzające portem lotniczym w Angoulême ani umów z 2008 r. Ponadto pomoc została wypłacona zanim Komisja podjęła w tej sprawie ostateczną decyzję.

<sup>(188)</sup> Pkt 174 nowych wytycznych.

<sup>(189)</sup> Pkt 85 wytycznych z 2005 r.

- (408) W świetle powyższego Komisja uznaje, że rekompensaty otrzymane przez port lotniczy w Angoulême stanowią pomoc państwa niezgodną z prawem, ale zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE.
- (409) Kwoty wypłacone w ramach wykonania umów z 2008 r. z tytułu działalności Ryanair i AMS stanowią natomiast pomoc państwa niezgodną z prawem i niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

## 11. ODZYSKANIE POMOCY

- (410) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym Komisja jest uprawniona do nałożenia na państwo członkowskie obowiązku wycofania lub zmiany przedmiotowej pomocy<sup>(190)</sup>. Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999<sup>(191)</sup>, „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta (zwaną dalej »decyzją o windykacji«). Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego”.
- (411) Nałożenie na dane państwo członkowskie obowiązku odzyskania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu stanu poprzedzającego przyznanie pomocy<sup>(192)</sup>. W tym względzie Trybunał ustalił, że cel ten zostaje osiągnięty z chwilą, gdy beneficjent dokona zwrotu kwoty przyznanej jako pomoc niezgodna z prawem, tracąc tym samym korzyść, jaką odnosił względem swoich konkurentów. W ten sposób zostaje przywrócony stan poprzedzający przyznanie pomocy<sup>(193)</sup>.
- (412) W niniejszej sprawie wydaje się, że żadna ogólna zasada prawa Unii nie stoi w sprzeczności z odzyskaniem pomocy przyznanej niezgodnie z prawem. W szczególności ani Francja, ani zainteresowane osoby trzecie nie przedstawiły argumentów w tym względzie.
- (413) Wobec powyższego Francja musi podjąć wszelkie niezbędne działania w celu odzyskania od Ryanair i AMS pomocy przyznanej niezgodnie z prawem w ramach umów z 2008 r.
- (414) Kwoty pomocy do odzyskania należy określić, jak następuje. Należy uznać, że umowy z 2008 r. umożliwiły wypłacanie równej rocznej kwoty pomocy w każdym roku, w którym obowiązywały te umowy. Każdą z tych kwot oblicza się na podstawie ujemnej części przewidywanych przepływów dodatkowych (przychody pomniejszone o koszty) w momencie zawarcia umów z 2008 r., przedstawionych w tabeli 12. Kwoty te odpowiadają kwotom, które należałoby przewidzieć do odliczenia w każdym roku od opłat marketingowych (lub które należałoby przewidzieć do doliczenia do opłat lotniskowych i opłat za obsługę naziemną fakturowanych przedsiębiorstwom lotniczym), tak aby wartość bieżąca netto umowy była dodatnia, tj., innymi słowy, aby była zgodna z zasadą prywatnego inwestora.
- (415) Aby uwzględnić faktyczną korzyść, jaką uzyskały przedsiębiorstwa Ryanair i AMS na podstawie umów z 2008 r., należy dostosować kwoty określone w poprzednim motywie w oparciu o dowody dostarczone przez Francję, w zależności: (i) od różnicy między faktycznymi płatnościami ustalonymi *ex post*, których Ryanair dokonało z tytułu opłaty za lądowanie, opłaty pasażerskiej i za obsługę naziemną na podstawie umowy o świadczenie usług portu lotniczego z jednej strony a prognozowanymi przepływami (*ex ante*) odpowiadającymi tym pozycjom przychodów i przedstawionymi w tabeli 12 z drugiej strony; oraz (ii) od różnicy między faktycznymi płatnościami marketingowymi ustalonymi *ex post*, których dokonano na rzecz Ryanair i AMS na podstawie umowy o świadczenie usług marketingowych z jednej strony a przewidywanymi kosztami marketingowymi (*ex ante*) odpowiadającymi kosztom przedstawionym w tabeli 12 z drugiej strony.
- (416) Komisja uznaje ponadto, że faktyczna korzyść uzyskana przez Ryanair i AMS ogranicza się do faktycznego czasu wykonywania umów z 2008 r. Po rozwiązaniu tych umów Ryanair i AMS nie otrzymały bowiem płatności w formie opłat marketingowych. W związku z tym kwoty pomocy obliczone w sposób wskazany poniżej i związane z umowami z 2008 r. wynoszą zero w odniesieniu do lat, w których umowa nie miała już zastosowania (w szczególności z przyczyn wcześniejszego rozwiązania umowy za porozumieniem stron).

<sup>(190)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 12 lipca 1973 r. w sprawie C-70/72 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. 1973, s. 813, pkt 13.

<sup>(191)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

<sup>(192)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 14 września 1994 r. w sprawach C-278/92, C-279/92 i C- 280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1994, s. I-4103, pkt 75.

<sup>(193)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie C-75/97 Belgia przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. I-3671, pkt 64 i 65.



- (417) W tabeli 13 przedstawiono stosowne informacje dotyczące kwot, na podstawie których należy dokonać obliczenia kwoty do odzyskania. Kwoty te składają się z prognozowanych przepływów dodatkowych (przychody pomniejszone o koszty) wynikających z zastosowania zasady prywatnego inwestora, jednak z odliczeniem za lata, w których nie były wymagalne.

Tabela 13

## Informacje w sprawie kwot do odzyskania z tytułu umów z 2008 r.

Szacunkowa kwota pomocy otrzymanej w ramach systemu (EUR) <sup>(1)</sup>					Indykatorywna kwota pomocy do odzyskania (EUR) (kapitał)
2008	2009	2010	2011	2012	
<b>463 066</b>	<b>405 630</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>868 695</b>

<sup>(1)</sup> W odniesieniu do obliczania odsetek uznaje się, że przyznanie pomocy nastąpiło dnia 31 grudnia danego roku.

- (418) Jak wyjaśniono powyżej, Komisja uznaje, że do celów stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa Ryanair i AMS stanowią jeden podmiot gospodarczy oraz że umowy o świadczenie usług marketingowych i umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte równocześnie dnia 8 lutego 2008 r. należy uznać za stanowiące jedną transakcję. W związku z tym Komisja uznaje, że Ryanair i AMS ponoszą solidarną odpowiedzialność za całość zwrotu pomocy uzyskanej z tytułu umów z 2008 r.
- (419) Kwota pomocy faktycznie wypłacona w latach 2008–2009 na mocy umów z 2008 r. wynosi w przybliżeniu 868 695 EUR.
- (420) Władze francuskie zobowiązane są do odzyskania wspomnianej wyżej kwoty w terminie 4 miesięcy od dnia notyfikacji niniejszej decyzji.
- (421) W związku z tym władze francuskie są ponadto zobowiązane do doliczenia do kwoty pomocy odsetek naliczonych od dnia, w którym przedmiotowa pomoc została przekazana do dyspozycji przedsiębiorstwom, czyli od każdego dnia faktycznej wypłaty pomocy aż do jej faktycznego odzyskania <sup>(194)</sup>, zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 <sup>(195)</sup>. Mając na uwadze, że w niniejszej sprawie przepływy, które składają się na tę pomoc, są złożone i mają miejsce w różnych datach w ciągu roku, a nawet w sposób ciągły w przypadku niektórych kategorii przychodów, Komisja uważa, że do celów obliczenia odsetek od odzyskiwanej pomocy można uznać, że moment płatności odnośnej pomocy przypada na koniec roku, tj. na dzień 31 grudnia każdego odnośnego roku.
- (422) W przypadku gdy państwo członkowskie napotyka nieprzewidziane trudności lub okoliczności, które nie zostały przewidziane przez Komisję, należy zgłosić te problemy Komisji wraz z propozycjami wprowadzenia stosownych zmian, aby Komisja mogła je poddać ocenie. W takim przypadku Komisja i państwo członkowskie współpracują w dobrej wierze w celu znalezienia rozwiązania trudności, w pełni przestrzegając przepisów <sup>(196)</sup> TFUE.
- (423) Komisja wzywa zatem Francję do niezwłocznego przedstawienia jej informacji o wszelkich problemach napotkanych przy wykonywaniu niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## Artykuł 1

1. Płatności dokonane przez departament Charente, związek aglomeracji Angoulême i związek gmin Braconne Charente na podstawie umowy z dnia 23 maja 2002 r. dotyczącej warunków finansowania obsługi i rozwoju portu lotniczego w Angoulême Brie Champniers, a także przez konsorcjum mieszane portów lotniczych regionu Charente na podstawie

<sup>(194)</sup> Zob. art. 14 ust. 2 wspomnianego wyżej rozporządzenia nr 659/99.

<sup>(195)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

<sup>(196)</sup> Zob. wyrok Trybunału z dnia 2 lutego 1989 r. w sprawie C-94/87 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. 1989, s. 175, pkt 9 i wyrok Trybunału z dnia 4 kwietnia 1995 r. w sprawie C-348/93 Komisja przeciwko Włochom, Rec. 1995, s. 673, pkt 17.

umowy o zarządzanie z dnia 22 stycznia 2009 r. i zobowiązania z dnia 8 sierpnia 2011 r. na rzecz odpowiednio izby handlowo-przemysłowej w Angoulême i SNC-Lavalin stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE przyznana przez Francję w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

2. Płatności na rzecz Ryanair i Airport Marketing Services dokonywane przez konsorcjum mieszane portów lotniczych regionu Charente na podstawie umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych zawartych dnia 8 lutego 2008 r. stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE przyznana przez Francję w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.

#### Artykuł 2

1. Płatności dokonane przez departament Charente, związek aglomeracji Angoulême i związek gmin Braconne Charente na podstawie umowy z dnia 23 maja 2002 r. dotyczącej warunków finansowania obsługi i rozwoju portu lotniczego w Angoulême Brie Champniers, a także przez konsorcjum mieszane portów lotniczych regionu Charente na podstawie umowy o zarządzanie z dnia 22 stycznia 2009 r. na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Angoulême stanowią pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 106 ust. 2 TFUE.

2. Płatności dokonane przez konsorcjum mieszane portów lotniczych regionu Charente na rzecz przedsiębiorstwa SNC-Lavalin na podstawie zobowiązania z dnia 8 sierpnia 2011 r. są zgodne z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 106 ust. 2 TFUE, pod warunkiem że Francja wykaże przed Komisją, iż całkowita kwota wpłacona przez cały czas obowiązywania umowy nie przekracza kwoty, która jest niezbędna do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się jedynie ze zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, z wyłączeniem kosztów związanych z komercyjnym rozwojem platformy, w tym uzasadnionej stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału.

3. Francja przekazuje Komisji, w terminie czterech miesięcy od zakończenia umowy zawartej w 2011 r. między konsorcjum mieszanym portów lotniczych regionu Charente a przedsiębiorstwem SNC-Lavalin, sprawozdanie wykazujące, że kwota rekompensaty przyznanej przedsiębiorstwu SNC-Lavalin, w tym rozsądna stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału, jest zgodna z art. 5 decyzji 2012/21/UE przez cały czas obowiązywania umowy.

4. Pomoc przyznana przez konsorcjum mieszane portów lotniczych regionu Charente na rzecz przedsiębiorstw Ryanair i Airport Marketing Services na podstawie umowy o świadczenie usług portu lotniczego i umowy o świadczenie usług marketingowych zawartych dnia 8 lutego 2008 r. z przedsiębiorstwami Ryanair i Airport Marketing Services jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

#### Artykuł 3

1. Francja zobowiązana jest odzyskać od beneficjentów pomoc, o której mowa w art. 2 ust. 4. Przedsiębiorstwa Ryanair i Airport Marketing Services są solidarnie odpowiedzialne za zwrot otrzymanej pomocy.

2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki poczynwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjentów, do dnia jej faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 oraz z przepisami rozporządzenia Komisji (WE) nr 271/2008<sup>(197)</sup> zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004.

4. Francja anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 2 ust. 4, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

#### Artykuł 4

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2 ust. 4, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.

2. Francja zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

<sup>(197)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

*Artykuł 5*

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Francja przekazuje Komisji następujące informacje:

- a) kwoty pomocy do odzyskania w zastosowaniu art. 3;
- b) szczegółowy opis środków już podjętych i środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
- c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentom nakazano zwrot pomocy.

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2 ust. 4, Francja na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych 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. Francja dostarcza również szczegółowe informacje o kwotach pomocy i odsetkach już odzyskanych od beneficjentów.

*Artykuł 6*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2014 r.

*W imieniu Komisji*

Joaquín ALMUNIA

*Wiceprzewodniczący*

---