



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DECYZJE

- ★ Decyzja Komisji (UE) 2018/628 z dnia 11 listopada 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) udzielonej przez Austrię na rzecz portu lotniczego w Klagenfurcie, spółki Ryanair i innych przewoźników lotniczych korzystających z tego portu lotniczego (notyfikowana jako dokument nr C(2016) 7131)⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/628

z dnia 11 listopada 2016 r.

w sprawie pomocy państwa SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) udzielonej przez Austrię na rzecz portu lotniczego w Klagenfurcie, spółki Ryanair i innych przewoźników lotniczych korzystających z tego portu lotniczego

(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 7131)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 5 października 2007 r. konkurent irlandzkiego przewoźnika lotniczego Ryanair plc (zwanego dalej „Ryanair”) na europejskim rynku lotniczych przewozów pasażerskich, który zwrócił się o nieujawnianie swojej tożsamości, złożył skargę do Komisji, twierdząc, że kraj związkowy Karyntia, miasto Klagenfurt, spółka Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH (zwana dalej „Kärnten Werbung”) oraz port lotniczy w Klagenfurcie (zwany dalej „KLU”) – za pośrednictwem spółki Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH (zwanej dalej „KFBG”) będącej operatorem tego portu lotniczego – udzieliły spółce Ryanair pomocy państwa niezgodnej z prawem.
- (2) Pismem z dnia 11 października 2007 r. Komisja przekazała skargę władzom austriackim, żądając dalszych informacji. Władze austriackie przekazały swoją odpowiedź w dniu 2 stycznia 2008 r.
- (3) Komisja zażądała od władz austriackich dodatkowych informacji w dniach 15 listopada 2010 r. i 24 marca 2011 r. Władze austriackie przekazały swoją odpowiedź dnia 28 stycznia 2011 r. i 30 maja 2011 r.
- (4) W dniu 8 kwietnia 2011 r. Komisja wezwała spółkę Ryanair do przekazania określonych informacji. Spółka Ryanair przekazała je pismem z dnia 4 lipca 2011 r. W dniu 15 lipca 2011 r. Komisja przekazała władzom austriackim informacje, które otrzymała od spółki Ryanair, władze te zaś przekazały swoje uwagi pismem z dnia 20 września 2011 r.
- (5) Po zbadaniu informacji przekazanych przez władze austriackie Komisja w dniu 22 lutego 2012 r. podjęła decyzję o wszczęciu postępowania wyjaśniającego określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii

⁽¹⁾ Dz.U. C 233 z 3.8.2012, s. 28.

Europejskiej („TFUE”). Decyzja o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego (zwana dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) została przekazana Austrii w tym samym dniu, a następnie została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowego środka ⁽²⁾.

- (6) W piśmie z dnia 13 marca 2012 r. Austria wezwała Komisję do przedłużenia terminu na składanie uwag dotyczących decyzji Komisji o wszczęciu postępowania. Komisja przedłużyła termin pismem z dnia 19 kwietnia 2012 r. Austria przedstawiła swoje uwagi w dniu 16 maja 2012 r., 11 czerwca 2012 r. i 31 sierpnia 2012 r.
- (7) W pismach z dnia 20 czerwca 2012 r., 5 października 2012 r., 3 maja 2013 r. i 28 maja 2014 r. Komisja przekazała Austrii uwagi zainteresowanych stron.
- (8) Pismem z dnia 24 lutego 2014 r. Komisja poinformowała Austrię i strony zainteresowane postępowaniem, że w dniu 20 lutego 2014 r. przyjęto wytyczne Komisji dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych ⁽³⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.”) i wezwała je do zgłaszania uwag na temat zastosowania nowych unijnych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych do tego postępowania. Austria udzieliła odpowiedzi pismem z dnia 20 marca 2014 r.
- (9) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. opublikowano w dniu 4 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Zastąpiły one przyjęte w 2005 r. wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych ⁽⁴⁾ (zwane dalej „wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.”).
- (10) Pismem z dnia 28 maja 2014 r. Komisja zwróciła się do Austrii z wnioskiem o udzielenie dodatkowych informacji na temat umowy w sprawie usług marketingowych podpisanej w dniu 22 stycznia 2002 r. między KLU a spółką Ryanair. Komisja została wcześniej poinformowana o wspomnianej umowie przez zainteresowaną stronę (Ryanair). Pismem z dnia 11 czerwca 2014 r. Austria udzieliła odpowiedzi na ten wniosek.
- (11) Po zbadaniu informacji przekazanych przez władze austriackie Komisja w dniu 23 lipca 2014 r. podjęła decyzję o rozszerzeniu postępowania wyjaśniającego. Decyzja o rozszerzeniu formalnego postępowania wyjaśniającego ⁽⁵⁾ (zwana dalej „decyzją o rozszerzeniu postępowania”) została przekazana Austrii w tym samym dniu, a następnie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowego środka.
- (12) Pismem z dnia 20 sierpnia 2014 r. Austria zgłosiła swoje uwagi na temat środka będącego przedmiotem decyzji o rozszerzeniu postępowania. Komisja otrzymała uwagi zainteresowanych stron. Przekazała te uwagi Austrii, aby państwo to mogło się do nich odnieść; Austria przekazała uwagi pismem z dnia 17 grudnia 2014 r.
- (13) W pismach z dnia 1 grudnia 2014 r., 5 lutego 2015 r., 24 kwietnia 2015 r. i 11 grudnia 2015 r. Komisja przekazała Austrii uwagi zainteresowanych stron.
- (14) Komisja zażądała od władz austriackich dodatkowych informacji w pismach z dnia 15 grudnia 2014 r., 13 stycznia 2015 r., 5 lutego 2015 r., 19 marca 2015 r. i 25 września 2015 r. Władze austriackie odpowiedziały w pismach z dnia 28 stycznia 2015 r., 12 lutego 2015 r., 31 marca 2015 r., 14 kwietnia 2015 r. i 11 listopada 2015 r.

2. OPIS ŚRODKÓW ORAZ PODSTAWY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

2.1. Wprowadzenie

- (15) Niniejsze postępowanie obejmuje środki dotyczące KLU i różnych przewoźników lotniczych obsługujących ten port:

— w latach 2000–2010 KLU był finansowany przez swoich udziałowców,

⁽²⁾ Decyzja Komisji SA.24221 (ex CP 281/2007) – Austria – port lotniczy w Klagenfurcie – Ryanair oraz inni przewoźnicy lotniczy (Dz.U. C 233 z 3.8.2012, s. 28).

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

⁽⁴⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji SA.24221 (ex CP 281/2007) – Austria – port lotniczy w Klagenfurcie – Ryanair oraz inni przewoźnicy lotniczy (Dz.U. C 348 z 3.10.2014, s. 36).

- w 2005 r. KLU wprowadził program zniżek lotniskowych skierowany do różnych przewoźników lotniczych,
- KLU zawarł szereg umów ze spółkami Ryanair, Leading Verge.com Limited (zwaną dalej „LV”), Airport Marketing Services (Jersey) Limited (zwaną dalej „AMS”), Hapag Lloyd Express, Tuifly, Air Berlin oraz Austrian Airlines (zwaną dalej „AUA”).

2.2. Informacje ogólne na temat portu lotniczego w Klagenfurcie

- (16) KLU jest położony na przedmieściach miasta Klagenfurt, które jest stolicą austriackiego kraju związkowego Karyntia (*Bundesland Kärnten*). Karyntia jest regionem górskim położonym w południowej Austrii.
- (17) KLU został założony w 1915 r. jako wojskowa baza lotnicza. Wkrótce po tym zaczęto go wykorzystywać zarówno do celów wojskowych, jak i cywilnych. Sytuacja ta trwa do tej pory.
- (18) Od 1939 r. właścicielem i operatorem portu jest od spółka KFBG, która ma kilku udziałowców. Do 2003 r. udziały w spółce posiadała Republika Austrii (60 %), kraj związkowy Karyntia (20 %) oraz miasto Klagenfurt (20 %). W kwietniu 2003 r. kraj związkowy Karyntia przejął udziały Republiki Austrii, zobowiązując się do udostępniania portu lotniczego do celów wojskowych. W związku z powyższym od 2003 r. udziały posiadały kraj związkowy Karyntia (80 %) i miasto Klagenfurt (20 %). W listopadzie 2008 r. 80 % udziałów kraju związkowego Karyntia w porcie lotniczym przeniesiono na *Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding*.
- (19) Niezmiennie od 2000 r. główna droga startowa portu lotniczego ma długość 2 720 m. Maksymalna przepus-towość terminalu wynosi 600 000 pasażerów rocznie. Liczba pasażerów zmieniała się w następujący sposób:

Tabela 1

Dane dotyczące ruchu w KLU

Rok	Całkowita liczba pasażerów	Ruchy statków powietrznych	Fracht w kg
2000	235 503	8 325	78 931
2001	226 701	7 133	67 159
2002	259 717	6 894	29 939
2003	313 557	6 979	47 347
2004	486 274	8 810	57 881
2005	522 697	8 907	53 212
2006	409 004	7 718	41 563
2007	469 033	8 103	34 894
2008	429 889	7 679	23 935
2009	410 512	7 785	30 153
2010	425 933	7 482	13 443
2011	375 307	6 451	206
2012	279 045	4 576	0
2013	258 421	4 262	0
2014	224 846	3 920	0
2015	227 625	3 922	0

- (20) KLU jest położony w Karyntii, która jest najbardziej wysuniętym na południe krajem związkowym Austrii. Karyntia znajduje się w Alpach Wschodnich i słynie z pasm górskich, takich jak Wysokie Taury, Alpy Karnickie i Karawanki, a turystyka należy do głównych gałęzi gospodarki. Położenie w Alpach sprawia, że w Karyntii występuje klimat kontynentalny, dla którego charakterystyczne są długie i surowe zimy.
- (21) KLU dzieli od innych portów lotniczych wskazane poniżej odległości/czasy podróży samochodem. Należy jednak zauważyć, że wskazania czasu podróży odpowiadają najlepszym panującym warunkom pogodowym, czas ten będzie zatem często dłuższy z powodu zablokowanych dróg, zbyt dużego natężenia ruchu i niekorzystnych warunków pogodowych.
- Port lotniczy w Lublanie (Słowenia): 80 km, 1 godz. 30 min
 - Port lotniczy w Grazu (Austria): 128 km, 1 godz. 10 min
 - Port lotniczy w Mariborze (Słowenia): 137 km, 1 godz. 47 min
 - Port lotniczy w Trieście (Włochy): 203 km, 1 godz. 51 min
 - Port lotniczy w Salzburgu (Austria): 223 km, 2 godz.
 - Port lotniczy w Wenecji (Włochy): 282 km, 2 godz. 34 min
 - Port lotniczy w Treviso (Włochy): 290 km, 2 godz. 43 min

2.3. Podmioty objęte środkami zastosowanymi w porcie lotniczym w Klagenfurcie

2.3.1. Destinations Management GmbH

- (22) Destinations Management GmbH (zwana dalej: „DMG”) jest w całości spółką zależną spółki KFBG. DMG świadczy na rzecz KLU różne usługi z zakresu sektora lotniczego, takie jak usługi biura podróży, organizowanie wydarzeń i doradztwo, które mają zachęcić przewoźników lotniczych do wybierania Klagenfurtu jako miejsca docelowego.

2.3.2. Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH

- (23) Właścicielami spółki Kärnten Werbung są Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (który od listopada 2008 r. zajął miejsce kraju związkowego Karyntia) (60 %), Izba Gospodarcza Karyntii (30 %) i Izba Pracowników (10 %). Celem spółki jest działalność marketingowa na rzecz rozwoju turystyki w Karyntii. Kärnten Werbung jest finansowana przez swoich udziałowców, tj. Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding, Izbę Gospodarczą Karyntii i Izbę Pracowników. Kontrolę nad spółką sprawuje rada nadzorcza, którą powołują udziałowcy.

2.3.3. Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding

- (24) Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding (zwany dalej: „KLH”) był osobą prawną podlegającą prawu publicznemu i został utworzony w 1990 r. na mocy ustawy Kärntner Landesholding-Gesetz (KLH-G) ⁽⁶⁾. KLH był osobą prawną *sui generis* i posiadał szczególne uprawnienia. Holding ten nie był spółką prawa handlowego. Był jednak wpisany do Rejestru Handlowego i posiadał numer spółki. Ponadto KLH nie publikował bilansów ani rocznych sprawozdań finansowych, lecz zgodnie z § 28 KLH-G udostępniał je rządowi kraju związkowego Karyntia. KLH działał jako podmiot dominujący (holding), zarządzający aktywami państwowymi w postaci udziałów, które kraj związkowy Karyntia posiadał w dawnym regionalnym banku hipotecznym Karyntii (Kärntner Landes Hypothekenbank) i w innych spółkach, m.in. Land Kärnten Beteiligungen GmbH i Kärntner Vermögensverwaltungs GmbH. KLH posiada 80 % udziałów w spółce KFBG.
- (25) Zgodnie ze statutem KLH celem holdingu było nabywanie, posiadanie i zbywanie udziałów oraz administrowanie nimi, zwłaszcza w spółkach, a także zakładanie spółek. Ponadto celem KLH było prowadzenie strategicznej polityki holdingowej w odniesieniu do wszystkich swoich spółek, aby zagwarantować im synergii, zapewnić wyraźnie określone kompetencje i scentralizowaną kontrolę. Obowiązkiem KLH było prowadzenie działalności w interesie kraju związkowego Karyntia. Działalność operacyjną prowadziły same spółki. Kraj związkowy Karyntia utworzył specjalny fundusz o nazwie „Zukunft Kärnten”, którego celem było bezpośrednie i pośrednie finansowanie i wspieranie projektów wdrażanych przez KLH. Główne środki funduszu wynosiły 500 mln EUR.

⁽⁶⁾ W dniu 28 kwietnia 2016 r. rząd kraju związkowego Karyntia podjął decyzję w sprawie rozwiązania KLH bez przeprowadzenia likwidacji. Aktywa KLH zostały przeniesione do nowej spółki celowej Kärntner Beteiligungsverwaltung (K-BVG). W niniejszej decyzji zastosowano nazwę „KLH”, ponieważ dotyczy ona okresu, w którym KLH jeszcze istniał.

- (26) Zarząd KLH powoływała jego rada nadzorcza. Sama rada nadzorcza była powoływana przez rząd kraju związkowego Karyntia. Zgodnie ze statutem członkowie rady nadzorczej byli powoływani proporcjonalnie do liczby przedstawicieli partii politycznych tworzących rząd kraju związkowego Karyntia. Ponadto każda decyzja zarządu, która dotyczyła inwestycji na kwotę powyżej 50 000 EUR, wymagała zgody rady nadzorczej. Zgodnie z § 5 statutu KLH stały nadzór nad holdingiem sprawował rząd kraju związkowego Karyntia. Rząd Karyntii miał obowiązek zapewnić, aby wszystkie decyzje podejmowane przez KLH uwzględniały interes kraju związkowego.

2.3.4. *Leading Verge.Com Limited*

- (27) LV jest w całości spółką zależną spółki Ryanair i działa na jej rzecz jako spółka marketingowa.

2.3.5. *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) AMS jest w całości spółką zależną spółki Ryanair. Jej główna działalność polega na sprzedaży przestrzeni reklamowej na stronie internetowej spółki Ryanair. AMS dysponuje wyłączną licencją na świadczenie usług marketingowych na stronie internetowej spółki Ryanair – www.ryanair.com

2.4. Finansowanie portu lotniczego w Klagenfurcie przez miasto Klagenfurt, kraj związkowy Karyntia i inne podmioty

- (29) W latach 2000–2010 KLU otrzymał wkłady finansowe od swoich udziałowców, a także od Federalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Federalnego Ministerstwa Finansów. Wkłady na rzecz KFVG i DMG przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2

Wkłady finansowe na rzecz KFVG

Rok przekazania wkładu	Kraj związkowy Karyntia na rzecz KFVG	Miasto Klagenfurt na rzecz KFVG	KLH na rzecz DMG	KLH (fundusz „Zukunft Kärnten”) na rzecz DMG	Kraj związkowy Karyntia na rzecz DMG	Ministerstwa federalne na rzecz KFVG
2000	36 336	0	0	0	0	24 000
2001	145 349	0	0	0	0	24 000
2002	90 840 + 180 000 + 134 500	90 840	0	0	1 000 000	27 000
2003	377 964 + 96 850 + 88 500	181 680	0	0	0	553 000
2004	1 424 100 + 120 000 + 25 000 + 5 280	181 680	0	0	0	878 000
2005	1 193 579	151 400	0	0	0	642 000
2006	1 149 887	0	0	0	0	791 000
2007	459 855	104 000	0	0	0	824 000

Rok przekazania wkładu	Kraj związkowy Karyntia na rzecz KFBBG	Miasto Klagenfurt na rzecz KFBBG	KLH na rzecz DMG	KLH (fundusz „Zukunft Kärnten”) na rzecz DMG	Kraj związkowy Karyntia na rzecz DMG	Ministerstwa federalne na rzecz KFBBG
2008	800 000	247 000	570 000	0	0	1 134 000
2009	800 000	93 000	615 000	115 969	0	682 000
2010	473 600	300 000	0	346 179	0	896 000
2011	800 000	304 000	0	473 925	0	0

2.5. Program zniżek lotniskowych wprowadzony w 2005 r. przez spółkę Kärntner Flughafen Betriebs GmbH

- (30) Tabela opłat KLU składa się z części I „Tarifordnung” oraz części II „Entgeltordnung” i jest zatwierdzana corocznie przez Federalne Ministerstwo Transportu. Część I dotyczy opłat, takich jak: opłata za lądowanie (za postój na ziemi i obsługę między rejsami), opłata pasażerska (za każdego odlatującego pasażera), opłata za postój (za postój na ziemi i obsługę między rejsami) i opłata infrastrukturalna (w strefie operacyjnej lotniska: za postój na ziemi i obsługę między rejsami, w strefie ogólnodostępnej: za każdego pasażera). Opłata infrastrukturalna dotyczy korzystania ze scentralizowanej infrastruktury portu lotniczego i jest pobierana, gdy świadczone są usługi w zakresie obsługi ramp/obsługi ruchu. Opłata ta obejmuje opłatę infrastrukturalną w strefie operacyjnej lotniska, która zależy od maksymalnej masy startowej statku powietrznego i liczby miejsc, a także opłatę infrastrukturalną w strefie ogólnodostępnej, która jest pobierana za każdego odlatującego pasażera.
- (31) Część II („Entgeltordnung”) dotyczy obsługi naziemnej. Opłaty za obsługę naziemną dzielą się na dwie grupy i obejmują: opłaty za usługi, które są naliczane niezależnie od zakresu korzystania; opłatę za obsługę ruchu, opłatę za obsługę ramp i opłaty za poszczególne usługi, które są naliczane tylko na podstawie indywidualnego korzystania. Wysokość opłat za obsługę ruchu i za obsługę ramp zależy od maksymalnej masy startowej statku powietrznego. Opłata za obsługę ruchu wynosi od 337 EUR do 3 886 EUR, a opłata za obsługę ramp waha się między 226 EUR a 2 404 EUR.
- (32) W 2005 r. spółka KFBBG wprowadziła program zniżek lotniskowych (zwany dalej „programem zniżek lotniskowych z 2005 r.”) skierowany do przewoźników lotniczych, dla których port lotniczy w Klagenfurcie był portem lotniczym wyjścia i portem lotniczym przeznaczenia, aby przyspieszyć powstawanie nowych kierunków lotów (zniżka zwana dalej „zniżką za nową trasę”), zwiększyć częstotliwość istniejących połączeń lotniczych (zniżka zwana dalej „zniżką za częstotliwość”) oraz trwale zwiększyć liczbę pasażerów w ramach istniejących połączeń lotniczych (zniżka zwana dalej „zniżką za liczbę pasażerów”). Program wszedł w życie w dniu 1 września 2005 r. i obowiązywał do dnia 31 grudnia 2008 r. W grudniu 2008 r. program zniżek lotniskowych przedłużono do 2013 r.
- (33) Zniżki za nową trasę i za częstotliwość obejmowały procentowy rabat na wybrane opłaty lotniskowe (na opłatę za lądowanie, opłatę infrastrukturalną w strefie operacyjnej lotniska, opłatę za obsługę ramp) określone w tabeli opłat KLU.
- (34) Zniżka za liczbę pasażerów dotyczyła bezwzględnej kwoty należnej w przeliczeniu na każdego pasażera odlatującego z KLU, która była stała przez cały okres obowiązywania programu. Zniżka była odejmowana od tych samych opłat, do których zastosowanie miały zniżki za nową trasę i za częstotliwość. Podana kwota była kwotą maksymalną. W zależności od większej lub mniejszej liczby lotów kwota ta była odpowiednio dostosowywana, nie mogła jednak przekroczyć kwoty maksymalnej.
- (35) Zniżki za nową trasę i za częstotliwość można było połączyć ze zniżką za liczbę pasażerów, ale niemożliwe było ich kumulowanie w odniesieniu do tych samych pasażerów. Oznacza to, że liczba pasażerów, na podstawie której obliczano wysokość zniżek za nową trasę i za częstotliwość, była odejmowana od całkowitej liczby pasażerów, na podstawie której obliczano wysokość zniżki za liczbę pasażerów.
- (36) program zniżek lotniskowych został opublikowany na stronie internetowej KLU i był skierowany do wszystkich przewoźników lotniczych obsługujących KLU, dotyczył jednak tylko lotów regularnych i nie obejmował lotów czarterowych. Korzystanie z programu wymagało wcześniejszego zawarcia umowy między KFBBG a przewoźnikiem lotniczym w sprawie planowanych częstotliwości lotów i planowanych tras.
- (37) Spółka KFBBG wypłacała zniżki w formie zwrotu na koniec każdego roku kalendarzowego. Wtedy też przewoźnik lotniczy musiał udokumentować liczbę obsłużonych pasażerów oraz lotów zrealizowanych w KLU.

Tabela 3

Zniżki w KLU od 2005 r.

Rok	Zniżka za nową trasę udzielana od opłaty za lądowanie, opłaty infrastrukturalnej w strefie operacyjnej lotniska i opłaty za obsługę ramp	Zniżka za częstotliwość udzielana od opłaty za lądowanie, opłaty infrastrukturalnej w strefie operacyjnej lotniska i opłaty za obsługę ramp	(Maksymalna) zniżka za liczbę pasażerów w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera (EUR)
2005–2008	1. rok: 70 %	1. rok: 60 %	7,62
2009	2. rok: 60 %	2. rok: 50 %	5,06
2010	3. rok: 50 %	3. rok: 40 %	4,85
2011			4,85

Tabela 4

Przegląd wysokości zniżek udzielonych od 2005 r. przewoźnikom lotniczym obsługującym KLU

(tys. EUR)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2003–2005
Zniżka za liczbę pasażerów:									
Austrian Airlines Group	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] (!)
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
TUIFly (HLX)					[...]	[...]			
Airberlin			[...]	[...]	[...]				
Lufthansa		[...]	[...]						
Germanwings	[...]	[...]							
Zniżka za nową trasę									
Lufthansa			[...]	[...]	[...]	[...]			
Robin Hood					[...]				
Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]			
TUIFly (HLX)						[...]	[...]	[...]	
Airberlin			[...]	[...]					
Condor	[...]	[...]	[...]						
Zniżka za częstotliwość:									
Austrian Airlines Group									
Germanwings		[...]	[...]	[...]	[...]				
SUMA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Dane objęte tajemnicą służbową.

(!) Kwoty wymienione w nawiasach kwadratowych stanowią kwoty zniżek udzielonych z mocą wsteczną spółce AUA na podstawie umowy, o której mowa w sekcji 2.9.

Tabela 5

Zastosowanie zniżek od 2005 r.

		Zniżka za liczbę pasażerów	Zniżka za nową trasę	Zniżka za częstotliwość
Austrian Airlines	1.1.–31.12.2002 ⁽¹⁾	1.1.2003 ⁽¹⁾ – 26.10.2013		
Lufthansa	1.1.–31.12.2002	1.1.2003–31.12.2003, 1.1.2004–29.3. 2008 oraz 30.3.2011–31.1.2012	30.3.2008–29.3.2011	
Lufthansa				
Air Alps	1.1.–24.1. 2002			
Air Direct	4.3.–10.6.2002			
Styrian Spirit	17.12.2005–15.3.2006			
Robin Hood			9.9.2009–1.10.2009	
Ryanair	27.6.2002–29.10.2005	19.12.2006–5.11.2013	27.10.2008–31.3.2011	
Tuifly	30.8.2003–31.3.2008	1.4.2008–24.10.2009	14.12.2006–30.3.2008	
Air Berlin		25.10.2009–31.10.2011	4.11.2010–31.10.2011	
Germanwings		25.10.2012–26.10.2013		25.10.2009–24.10.2012
Condor			16.12.2011–31.3.2013	

⁽¹⁾ Zniżki udzielone spółce AUA za okres przed 2005 r. wynikały z umowy, o której mowa w sekcji 2.9.

2.6. Umowy ze spółkami Ryanair, LV i AMS

2.6.1. Umowy z 2002 r.

- (38) W listopadzie 2001 r. spółka DMG ogłosiła postępowanie przetargowe na obsługę regularnych połączeń lotniczych między Londynem a Klagenfurt. W dniu 14 listopada 2001 r. ogłoszenie o postępowaniu opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (s. 219) oraz w Dzienniku Urzędowym Zamówień Publicznych Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Pracy. Postępowanie dotyczyło zamówienia na codzienną obsługę regularnych lotów bezpośrednich na trasie Londyn–Klagenfurt i w odwrotnym kierunku dla co najmniej 100 000 pasażerów rocznie, podróżujących z jednego z centralnych londyńskich portów lotniczych. Umowa miała zostać zawarta na okres 3 lat z możliwością przedłużenia o kolejne 5 lat. W zamian spółka DMG oferowała:

- wsparcie działań marketingowych przewoźnika lotniczego stałą kwotą 2 mln ATS (145 345,67 EUR); wsparcie to było przeznaczone na działania reklamowe i marketingowe dotyczące połączeń lotniczych, a wykorzystanie środków należało udokumentować raz na pół roku,
- zwrot 97 % opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami (opłat lotniskowych, opłat za obsługę naziemną i opłat za kontrolę ruchu lotniczego) pobieranych przez port lotniczy w Klagenfurcie. Opłaty te są naliczane w momencie lądowania w KLU.

- (39) W postępowaniu przetargowym dopuszczano także możliwość złożenia alternatywnej oferty obejmującej obsługę 4 lotów tygodniowo dla 60 000 pasażerów podróżujących z Londynu. W tym przypadku spółka oferowała wsparcie działań marketingowych kwotą 1 mln ATS (72 672,82 EUR) i zwrot 97 % opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami.
- (40) Nie otrzymano żadnych ofert, w związku z czym publiczne postępowanie przetargowe zostało anulowane. Następnie rozpoczęto procedurę negocjacyjną bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu, w wyniku której zawarto umowę ze spółką Ryanair.

2.6.1.1. Umowa w sprawie usług portu lotniczego między KFBG a spółką Ryanair z dnia 22 stycznia 2002 r.

- (41) W dniu 22 stycznia 2002 r. spółki KFBG i Ryanair zawarły umowę na okres pięciu lat, która weszła w życie w dniu 27 czerwca 2002 r. i mogła zostać automatycznie przedłużona o kolejne pięć lat w przypadku wywiązania się przez spółkę Ryanair w pełni z jej obowiązków określonych w umowie.
- (42) Zgodnie z umową spółka Ryanair była zobowiązana do obsługi pasażerskich przewozów lotniczych między KLU a portem lotniczym Londyn-Stansted (zwanym dalej: „STN”) co najmniej raz dziennie od chwili wejścia w życie umowy, wykorzystując statek powietrzny typu B737, oferując niskie taryfy i wykonując 348 rotacji rocznie lub 87 rotacji w kwartale kalendarzowym.
- (43) Jak wynika z umowy, spółka Ryanair była zobowiązana do zapłaty na rzecz spółki KFBG łącznej kwoty [...] EUR w przeliczeniu na każdą rotację, która to płatność obejmowała opłaty za lądowanie i start, opłaty za oświetlenie, opłaty za hałas i opłaty nocne, opłaty za obsługę ramp i pasażerów, opłatę infrastrukturalną, opłatę za lokalną kontrolę ruchu lotniczego i opłaty za usługi świadczone w KLU.
- (44) Na bilecie lotniczym Ryanair pobierał kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera na poczet opłaty za obsługę pasażerów ustanowionej przez port lotniczy. Ponadto na bilecie lotniczym Ryanair pobierał kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera (ustaloną przez rząd austriacki) na poczet opłaty za zapewnienie bezpieczeństwa przez port lotniczy.
- (45) Ryanair sporządzał razem z DMG okresowy plan marketingowy dotyczący połączeń lotniczych i przedkładał go portowi lotniczemu KLU. Spółka Ryanair miała całkowitą swobodę w zakresie wykorzystania otrzymanego wsparcia na działania marketingowe, a jej jedynym obowiązkiem było umieszczenie hiperłącza do swojej strony internetowej na turystycznych stronach internetowych, o ile to możliwe wraz ze stosownymi logotypami.
- (46) KFBG miała obowiązek świadczyć na rzecz spółki Ryanair usługi związane z obsługą terminali lotniczych i obsługą naziemną (w tym bezpłatnie udostępniać powierzchnie służące promocji marki w punktach sprzedaży biletów, w punktach odprawy i przy wejściach na pokład statków powietrznych), świadczyć działania w zakresie PR, np. organizowanie lokalnych konferencji prasowych, na których ogłaszane były nowe miejsca docelowe, zlecać spółce DMG płatność kwoty [...] EUR rocznie na rzecz spółki LV za codzienną rotację począwszy od 27 czerwca 2002 r., która to płatność była wymagalna kwartalnie z góry i wynosiła [...] EUR. Spółka KFBG miała obowiązek wyrównać spółce Ryanair ewentualne różnice między wspomnianą kwotą a kwotą faktycznie przekazaną przez DMG na rzecz LV.

2.6.1.2. Umowa w sprawie usług marketingowych między DMG a LV z dnia 22 stycznia 2002 r. (pierwsza umowa w sprawie usług marketingowych)

- (47) W dniu 22 stycznia 2002 r. spółki DMG i LV zawarły umowę na okres do dnia 26 czerwca 2007 r., która weszła w życie w dniu jej podpisania i mogła zostać automatycznie przedłużona o kolejne pięć lat w przypadku wywiązania się przez spółkę LV w pełni z jej obowiązków określonych w umowie.
- (48) W ramach umowy spółka DMG zobowiązała się zlecić spółce LV podjęcie działań marketingowych, aby zwiększyć rozpoznawalność kraju związkowego Karyntia w państwach anglojęzycznych, oraz zadbać o to, aby przewoźnicy lotniczy działający w ramach spółki Ryanair i posiadający ważną licencję rozpoczęli wykonywanie nowych, regularnych pasażerskich przewozów lotniczych ze Zjednoczonego Królestwa lub Europy kontynentalnej do KLU, wykorzystując statki powietrzne o liczbie miejsc nie mniejszej niż 140 („Usługi”).
- (49) Świadczenie „Usług” powinno w dalszym ciągu obejmować 348 rotacji rocznie (87 rotacji w kwartale). Umowa w sprawie usług marketingowych dotyczyła rotacji określonych w umowie w sprawie usług portu lotniczego między KFBG a spółką Ryanair. Spółka LV zobowiązała się zlecić wprowadzenie i świadczenie „Usług”, przygotować plan promocyjny i hiperłącza do strony głównej DMG oraz podjąć inne działania służące promocji „Usług”, w tym umieścić hiperłącza między turystycznymi stronami internetowymi a stronami internetowymi przewoźników lotniczych będących klientami spółki LV.

- (50) Z tytułu codziennej rotacji spółka DMG zobowiązała się uiszczać kwotę [...] EUR rocznie, płatną kwartalnie z góry według stawki [...] EUR (o płatności tej mowa także w umowie między spółką KFBG a spółką Ryanair z dnia 22 stycznia 2002 r.). O kwocie tej mowa także w umowie między spółką KFBG a spółką Ryanair, zgodnie z którą KFBG zobowiązała się „zlecić” spółce DMG dokonywanie płatności na rzecz spółki LV.

2.6.1.3. Umowa w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS z dnia 22 stycznia 2002 r. (druga umowa w sprawie usług marketingowych)

- (51) W dniu 22 stycznia 2002 r. spółki DMG i AMS zawarły dodatkową umowę w sprawie usług marketingowych na okres pięciu lat, która weszła w życie tego samego dnia, z możliwością przedłużenia o kolejne pięć lat.
- (52) W umowie tej spółka DMG zobowiązała się zlecić spółce AMS umieszczenie najpóźniej w dniu 1 maja 2002 r. dwóch hiperłączy na stronie internetowej www.ryanair.com i zapewnienie ich dalszego funkcjonowania. Utworzone hiperłącza miały przekierowywać użytkowników do wybranych przez DMG stron internetowych poświęconych atrakcjom kraju związkowego Karyntia. Zgodnie z art. 5.1 i 5.2 umowy, jeżeli strony tak postanowią, spółka AMS może świadczyć dodatkowe usługi.
- (53) Spółka DMG zobowiązała się do uiszczania kwoty [...] EUR rocznie z tytułu wspomnianych usług spółki AMS.

2.6.1.4. List uzupełniający załączony do umowy w sprawie usług marketingowych między DMG a LV z dnia 22 stycznia 2002 r. (trzecia umowa w sprawie usług marketingowych)

- (54) Obie strony umowy w sprawie usług marketingowych między DMG a LV z 22 stycznia 2002 r. (pierwszej umowy w sprawie usług marketingowych) podpisały w dniu 22 stycznia 2002 r. list uzupełniający stanowiący załącznik do tej umowy, który wszedł w życie tego samego dnia.
- (55) Strony uzgodniły, że „w związku z umową między LV a DMG z dnia 22 stycznia 2002 r. spółka DMG dokona na rzecz spółki LV kolejnej płatności z tytułu dodatkowych intensywnych działań marketingowych podejmowanych w trakcie trwania umowy, a płatność ta będzie wymagalna w wysokości [...] EUR w dniu 1 maja 2002 r.”.

2.6.1.5. Podsumowanie płatności określonych w poszczególnych umowach ze spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi

Tabela 6

Płatności dokonane przez KFBG na rzecz spółki Ryanair w latach 2002–2005 zgodnie z umowami w sprawie usług marketingowych (w EUR)

Rok	2002	2003	2004	2005
Zwrot opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami	[...]	[...]	[...]	[...]
Płatności określone w pierwszej umowie w sprawie usług marketingowych	[...]	[...]	[...]	[...]
Płatności określone w drugiej umowie w sprawie usług marketingowych	[...]	[...]	[...]	[...]
Płatności określone w trzeciej umowie w sprawie usług marketingowych (liście uzupełniającym do pierwszej umowy w sprawie usług marketingowych)	[...]			

- (56) W dniu 29 października 2005 r. doszło do rozwiązania wszystkich umów zawartych w 2002 r. między spółkami KFBG, DMG, Ryanair, LV i AMS, gdy z przyczyn gospodarczych Ryanair przestał realizować pasażerskie przewozy lotnicze między KLU a STN.

2.6.2. Umowy z 2006 r.

2.6.2.1. Umowa w sprawie usług portu lotniczego między KFBG a spółką Ryanair z dnia 23 sierpnia 2006 r.

- (57) W dniu 23 sierpnia 2006 r. spółki KFBG i Ryanair zawarły umowę w sprawie obsługi połączeń lotniczych 3 razy w tygodniu w okresie od dnia 19 grudnia 2006 r. do dnia 21 kwietnia 2007 r., która weszła w życie tego samego dnia. Umowa opierała się na tabeli opłat opublikowanej przez KLU oraz na programie zniżek lotniskowych wprowadzonym we wrześniu 2005 r.

- (58) W trakcie trwania umowy Ryanair był zobowiązany do wprowadzenia i obsługi 3 razy w tygodniu połączeń lotniczych na trasie STN–KLU–STN dla co najmniej 8 000 odlatujących pasażerów. Ryanair był zobowiązany do dokonywania płatności zgodnie z tabelą opłat KLU. Na podstawie programu zniżek lotniskowych spółce Ryanair przyznano zniżkę w wysokości 7,62 EUR w przeliczeniu na każdego pasażera odlatującego w ramach nowych regularnych lotów.
- (59) Umowa przewidywała możliwość jej przedłużenia na okres pięciu lat od dnia 22 kwietnia 2007 r. do dnia 21 kwietnia 2012 r.
- 2.6.2.2. Umowa w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS z dnia 21 grudnia 2006 r.
- (60) W dniu 21 grudnia 2006 r. spółki DMG i AMS zawarły umowę w sprawie usług marketingowych, która weszła w życie w dniu 28 lutego 2007 r. Umowa dotyczyła zobowiązania spółki Ryanair do obsługi trasy między STN a KLU od dnia 19 grudnia 2006 r. do dnia 21 kwietnia 2007 r. (zob. ust. 61).
- (61) Zgodnie z umową spółka AMS była zobowiązana do świadczenia usług marketingowych w ramach rocznego pakietu o wartości [...] EUR zgodnie z jej aktualnie obowiązującymi stawkami. Usługi te obejmowały utworzenie hiperłącza ze strony internetowej www.ryanair.com do strony internetowej wskazanej przez DMG, umieszczenie treści wskazanej przez DMG na stronie oferującej połączenia w kierunku Klagenfurtu/Karyntii, a także reklamowanie Klagenfurtu/Karyntii w ofertach przesyłanych drogą mailową do subskrybentów strony internetowej. Zgodnie z art. 5 umowy strony umowy mogły zdecydować o wprowadzeniu dodatkowych usług marketingowych przekraczających wspomnianą kwotę. Na stronach wskazanych przez DMG nie można było oferować usług w zakresie lotów, wynajmu samochodów, zakwaterowania ani żadnych innych usług, które w przyszłości mogły być oferowane na stronie internetowej www.ryanair.com, możliwe było jednak prezentowanie atrakcji turystycznych i możliwości rynkowych Klagenfurtu/Karyntii.
- (62) Spółka DMG była zobowiązana do płacenia rat za usługi marketingowe w wysokości [...] EUR miesięcznie, na podstawie wystawionych faktur.
- (63) Umowa przewidywała możliwość jej przedłużenia na okres pięciu lat od dnia 22 kwietnia 2007 r. do dnia 21 kwietnia 2012 r. Podstawę umowy stanowiły całoroczne połączenia na trasie STN–KLU–STN, obsługiwane 3 razy w tygodniu. Zakres rocznego pakietu usług marketingowych i stosowane stawki miały być dostosowywane raz w roku na podstawie polubownych uzgodnień.

2.7. Umowy ze spółkami Hapag Lloyd Express (HLX) i Tuifly

- (64) W listopadzie 2002 r. spółka DMG ogłosiła drugie postępowanie przetargowe na obsługę regularnych połączeń lotniczych między Klagenfurtem a innym europejskim miastem (wykluczono Londyn i miasta położone w promieniu 500 km). W dniu 11 grudnia 2002 r. ogłoszenie o postępowaniu opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (s. 240) oraz w *Dzienniku Urzędowym Zamówień Publicznych austriackiego Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Pracy*. Postępowanie dotyczyło zamówienia na codzienną organizację bezpośrednich, regularnych połączeń lotniczych z Klagenfurtu do innego europejskiego miasta i w odwrotnym kierunku w liczbie 348 lotów (rotacji) rocznie. Umowa miała zostać zawarta na okres 5 lat z możliwością przedłużenia o kolejne 5 lat. W zamian spółka DMG oferowała:
- wsparcie działań marketingowych przewoźnika lotniczego stałą kwotą 145 000 EUR; wsparcie to miało być przeznaczone na działania reklamowe i marketingowe dotyczące połączeń lotniczych, a wykorzystanie środków miało być dokumentowane raz na pół roku;
 - zwrot 95 % opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami (opłat lotniskowych, opłat za obsługę naziemną i opłat za kontrolę ruchu lotniczego), pobieranych przez port lotniczy KLU. Opłaty te są naliczane w momencie lądowania w KLU.
- (65) Nie otrzymano żadnych ofert, w związku z czym drugie publiczne postępowanie przetargowe zostało anulowane. Następnie rozpoczęto procedurę negocjacyjną bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu, w wyniku której zawarto umowę z HLX.
- (66) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Austrię umowa o współpracy między KFBG a HLX rozpoczęła się w dniu 30 sierpnia 2003 r. i obowiązywała do dnia 31 marca 2008 r. Zawarto ją w formie pisemnej jedynie w formie umów podpisanych w dniu 24 maja 2004 r. i 4 czerwca 2004 r. Umowa przewidywała możliwość jej przedłużenia przez obie strony.

- (67) Spółka HLX była zobowiązana do wprowadzenia i obsługi 6 razy w tygodniu połączeń lotniczych na trasie Klagenfurt–Kolonia/Bonn oraz 3 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hanower. Spółka HLX była zobowiązana do dokonywania płatności za te przewozy lotnicze zgodnie z oficjalną tabelą opłat KLU.
- (68) Ponadto spółka HLX była zobowiązana do świadczenia usług marketingowych na rzecz KLU w ramach pakietu, który obejmował reklamy nowych kierunków lotów prezentowane w mediach lokalnych, regionalnych i krajowych, w internecie oraz na tablicach reklamowych dostępnych w przestrzeni publicznej. Spółka HLX była zobowiązana do umieszczenia na swojej stronie internetowej pozytywnej prezentacji KLU oraz bezpośredniego hiperłącza do strony internetowej tego portu.
- (69) Aby pokryć koszty uruchomienia nowych przewozów lotniczych i związane z nimi koszty usług marketingowych, spółka KFBG była zobowiązana do dokonania jednorazowej płatności w wysokości [...] EUR. Ponadto od 1 października 2003 r. spółka KFBG była zobowiązana do dokonywania comiesięcznej płatności za każde z nowych miejsc docelowych w wysokości [...] EUR z tytułu usług marketingowych oraz, w okresie od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 31 marca 2008 r., comiesięcznej płatności w wysokości [...] EUR.
- (70) W grudniu 2003 r. spółka DMG ogłosiła trzecie postępowanie przetargowe na obsługę regularnych połączeń lotniczych między Klagenfurtem a innym europejskim miastem (wykluczono Londyn i miasta odległe o mniej niż 500 km). W dniu 30 grudnia 2003 r. ogłoszenie o postępowaniu opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz w *Dzienniku Urzędowym Zamówień Publicznych Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Pracy*. Postępowanie dotyczyło zamówienia na codzienną organizację bezpośrednich, regularnych połączeń lotniczych z Klagenfurtu do innego europejskiego miasta i w odwrotnym kierunku w liczbie 3–7 lotów (rotacji) tygodniowo. Umowa miała zostać zawarta na okres 5 lat. W zamian spółka DMG oferowała:
- wsparcie działań marketingowych przewoźnika lotniczego stałą kwotą 29,90 EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera;
 - zwrot 98 % opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami (opłat lotniskowych, opłat za obsługę naziemną i opłat za kontrolę ruchu lotniczego), pobieranych przez KLU. Opłaty te są naliczane w momencie lądowania w KLU.
- (71) Nie otrzymano żadnych ofert, w związku z czym trzecie publiczne postępowanie przetargowe zostało anulowane. Następnie rozpoczęto procedurę negocjacyjną bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu, w wyniku której rozszerzono umowę z HLX: dnia 1 maja 2004 r. połączenia lotnicze oferowane przez HLX uzupełniono o dwa dodatkowe miejsca docelowe, mianowicie Hamburg i Berlin.
- (72) Władze austriackie wyjaśniły, że płatności z tytułu usług marketingowych na rzecz HLX odpowiadają w przybliżeniu wysokości zwrotów opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami, które spółka DMG przewidziała w listopadzie 2002 r. i w grudniu 2003 r. w ramach drugiego i trzeciego postępowania przetargowego (*). W opinii Austrii szczegóły umowy zawartej z HLX odpowiadają warunkom, które spółka KFBG przewidziała w ramach drugiego i trzeciego postępowania przetargowego.
- (73) W styczniu 2007 r. HLX i przedsiębiorstwo „Hapag-Lloyd Flug” połączyły się, tworząc nowe przedsiębiorstwo o nazwie „Tuifly”. Tuifly przejęła obsługę przewozów lotniczych oferowanych przez HLX. Po tym połączeniu spółka KFBG zawarła w dniu 10 grudnia 2008 r. umowę następczą ze spółką Tuifly. Umowa ta weszła w życie w dniu 1 kwietnia 2008 r. i wygasła automatycznie w dniu 31 marca 2013 r.
- (74) Zgodnie z umową w rozkładzie lotniczym Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (zwanego dalej „IATA”) na sezon letni 2008 r. spółka Tuifly była zobowiązana do obsługi przewozów lotniczych 7 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Kolonia, 2 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hanower, 3 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Berlin oraz 2 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hamburg, dla co najmniej 50 000 odlatujących pasażerów. W rozkładzie lotniczym IATA na sezon zimowy 2008/2009 r. spółka Tuifly była zobowiązana do obsługi przewozów lotniczych 7 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Kolonia, 4 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hanower, 4 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Berlin oraz 4 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hamburg, dla co najmniej 40 000 odlatujących pasażerów.
- (75) Zgodnie z umową spółka Tuifly była zobowiązana również do świadczenia pakietu kompleksowych usług marketingowych na rzecz KLU i regionu Karyntia. Usługi te obejmowały prezentację miasta Klagenfurt jako ośrodka turystycznego w wydawanych raz na dwa miesiące biuletynach, na specjalnej stronie internetowej z ofertą last minute, na stronie internetowej Tuifly, na stronie internetowej z usługami portu lotniczego KLU, w materiałach i czasopiśmie dostępnych na pokładzie, w letnim i zimowym rozkładzie lotów Tuifly, w specjalnym materiale wideo prezentowanym w telewizji pokładowej, a także w ramach oznaczeń promocyjnych statków powietrznych i podczas różnych wydarzeń prasowych.

(*) Jak stwierdzono jednak w motywach 65 i 71, w tych dwóch postępowaniach nie przewidziano identycznych zwrotów opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami.

- (76) Spółka KFBG była zobowiązana do zapłaty kwoty [...] EUR rocznie z tytułu usług marketingowych oraz jednorazowej kwoty [...] EUR z tytułu oznaczeń promocyjnych statków powietrznych.

2.8. Umowa ze spółką Air Berlin

- (77) Począwszy od rozkładu lotniczego IATA na sezon zimowy 2009/2010 r., spółka Air Berlin przejęła od spółki Tuifly obsługę sieci lotów międzymiastowych. Po tym przejściu spółki KFBG i Tuifly podpisały w dniu 28 października 2009 umowę w sprawie rozwiązania umowy z dnia 10 grudnia 2008 r. ze skutkiem od dnia 25 października 2009 r. Spółka DMG zawarła umowę następczą ze spółką Air Berlin na okres od dnia 25 października 2009 r. do dnia 31 marca 2013 r. Umowę podpisano w różnych dniach, tj. w dniu 8 lipca 2010 r., 13 października 2010 r. i 25 października 2010 r. Umowa przewidywała możliwość jej przedłużenia przez obie strony.
- (78) Zgodnie z umową w rozkładzie lotniczym IATA na sezon zimowy 2009/2010 r. spółka Air Berlin była zobowiązana do obsługi przewozów lotniczych od 4 do 7 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Kolonja (minimum 4 przewozy i maksimum 7 przewozów tygodniowo, zależnie od decyzji Air Berlin), od 5 do 6 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Berlin, dwa razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hanower oraz od 5 do 6 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hamburg, co miało przełożyć się na co najmniej 31 000 odlatujących pasażerów w odnośnym sezonie letnim. W rozkładzie lotniczym IATA na sezon letni 2010 r. spółka Air Berlin była zobowiązana do obsługi przewozów lotniczych od 5 do 6 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Kolonja, od 4 do 5 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Berlin, 2 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hanower oraz od 3 do 4 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hamburg, co miało przełożyć się na co najmniej 42 000 odlatujących pasażerów w odnośnym sezonie zimowym.
- (79) W rozkładzie lotniczym IATA na sezon zimowy 2010/2011 r. spółka Air Berlin była zobowiązana do obsługi przewozów lotniczych od 2 do 3 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Düsseldorf, 3 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Berlin oraz od 2 do 3 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hamburg, co miało przełożyć się na 19 000 odlatujących pasażerów. W rozkładzie lotniczym IATA na sezon letni 2011 r. spółka Air Berlin była zobowiązana do obsługi przewozów lotniczych od 2 do 3 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Düsseldorf, od 3 do 4 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Berlin oraz 2 razy w tygodniu na trasie Klagenfurt–Hamburg, co miało przełożyć się na 28 000 odlatujących pasażerów.
- (80) Zgodnie z umową spółka Air Berlin była także zobowiązana do świadczenia na rzecz KLU i regionu Karyntia pakietu kompleksowych usług marketingowych, takich jak prezentacja Klagenfurtu na głównej stronie internetowej spółki Air Berlin, w niemieckich i niderlandzkich biuletynach, w serwisie odprawy internetowej, na kartach pokładowych, na wygaszaczach ekranu, w różnych mediach drukowanych i w telewizji dostępnej na pokładzie statków powietrznych, a także podczas regionalnych wydarzeń prasowych.
- (81) Z tytułu usług marketingowych w okresie obowiązywania rozkładu lotniczego 2009/2010 spółka DMG była zobowiązana do płatności kwoty [...] EUR, a w okresie obowiązywania rozkładu lotniczego 2010/2011 – kwoty [...] EUR.

2.9. Umowa z ze spółką Austrian Airlines z dnia 20 października 2005 r.

- (82) Od dnia 1 października 2003 r. spółka AUA dokonała jednostronnego zmniejszenia swoich ówczesnych płatności z tytułu opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami w KLU. W dniu 17 listopada 2003 r. spółka KFBG wniosła do miejscowego sądu rejonowego powództwo cywilne przeciwko spółce AUA w sprawie nieuregulowanych opłat lotniskowych. W dniu 7 stycznia 2004 r. spółka AUA przedstawiła swój sprzeciw wobec powództwa. W dniu 17 października 2004 r. spółka AUA złożyła także skargę w ramach federalnego prawa konkurencji do federalnego sądu antymonopolowego, oskarżając spółkę KFBG o nadużycie dominującej pozycji.
- (83) W dniu 20 października 2005 r. KFBG i AUA podpisały ugodę w sprawie okresu od dnia 1 października 2003 r. do dnia 20 października 2005 r. W jej ramach strony zgodziły się na zakończenie obydwu sporów prowadzonych przed miejscowym sądem rejonowym i federalnym sądem antymonopolowym.
- (84) Spółka AUA zgodziła się zapłacić na rzecz KFBG kwotę [...] EUR.
- (85) Strony uzgodniły, że program zniżek lotniskowych, który spółka KFBG wprowadziła w dniu 1 września 2005 r., stanowić będzie część ugody i zostanie zastosowany wobec AUA ze skutkiem od dnia 1 października 2003 r.

2.10. Przyczyny wszczęcia postępowania w lutym 2012 r. i jego rozszerzenia w lipcu 2014 r.

- (86) W decyzji o wszczęciu postępowania i decyzji o rozszerzeniu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości w sprawie następujących środków:

2.10.1. Finansowanie portu lotniczego w Klagenfurcie przez miasto Klagenfurt, kraj związkowy Karyntia i inne podmioty

- (87) Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy płatności ze środków publicznych dokonywane przez udziałowców KFBG, a także Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz Federalne Ministerstwo Finansów, przeznaczone na finansowanie KLU w latach 2000–2010, stanowią pomoc państwa, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

2.10.2. Program zniżek lotniskowych wprowadzony w 2005 r. przez spółkę Kärntner Flughafen Betriebs GmbH

- (88) Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy zniżki od opłat lotniskowych, które przyznano w ramach programu zniżek lotniskowych z 2005 r., stanowią pomoc państwa, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

2.10.3. Umowy ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 i 2006 r.

- (89) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy spółka Ryanair i jej spółka zależna LV skorzystały z pomocy państwa poprzez zawarcie w 2002 r. umów z KFBG i DMG, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

- (90) W decyzji o rozszerzeniu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy dwie dodatkowe umowy zawarte w 2002 r. między DMG a AMS oraz LV, które należy uwzględnić, aby dokonać dokładnej analizy wszystkich umów zawartych w 2002 r., stanowią pomoc państwa, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

- (91) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła także wątpliwości co do tego, czy spółka Ryanair i jej spółka zależna AMS skorzystały z pomocy państwa poprzez zawarcie w 2006 r. umów z KFBG i DMG, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

2.10.4. Umowy ze spółkami Hapag Lloyd Express (HLX) i Tuifly

- (92) Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy spółka HLX/Tuifly skorzystała z pomocy państwa poprzez zawarcie umów z KFBG, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

2.10.5. Umowa ze spółką Air Berlin

- (93) Komisja wyraziła także wątpliwości co do tego, czy spółka Air Berlin skorzystała z pomocy państwa poprzez zawarcie umów z KFBG, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

2.10.6. Umowa z ze spółką Austrian Airlines z dnia 20 października 2005 r.

- (94) Komisja wyraziła wątpliwości, czy ugoda między KFBG a AUA z dnia 20 października 2005 r. stanowi pomoc państwa, a jeżeli tak, to czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

3. ANALIZY KOSZTÓW I KORZYŚCI PRZEKAZANE PRZEZ WŁADZE AUSTRIACKIE

- (95) Władze austriackie stwierdziły, że spółka KFBG zasadniczo nie przygotowywała analiz kosztów i korzyści *ex ante* przed zawarciem umów z przewoźnikami lotniczymi i przed wprowadzeniem programu zniżek lotniskowych w 2005 r.

- (96) Aby umożliwić Komisji przeprowadzenie oceny środków będących przedmiotem postępowania, Austria przekazała odtworzone analizy kosztów i korzyści *ex ante* dotyczące wszystkich umów zawartych przez przedsiębiorstwo KFBG/DMG z różnymi przewoźnikami lotniczymi oraz dotyczące programu zniżek lotniskowych z 2005 r.

- (97) W celu odtworzenia analiz, władze austriackie wykorzystały dane i informacje, które były dostępne wyłącznie w momencie zawierania umów i stosowania programu zniżek lotniskowych, oraz przedstawiły szacunkowe dane dla okresu obowiązywania każdej umowy.

4. UWAGI OTRZYMANE OD AUSTRII

- (98) Po pierwsze, władze austriackie przypomniały, że eksploatacja KLU położonego w Karyntii leży w interesie publicznym. KLU zapewnia nie tylko ważne połączenie między regionem Karyntia a innymi regionami i państwami członkowskimi. Port ten jest eksploatowany także z powodu zobowiązań administracji publicznej i obowiązków wojskowych. Poza tym kraj związkowy Karyntia jest zobowiązany do eksploatacji KLU do celów operacji wojskowych prowadzonych przez Republikę Austrii.
- (99) Po drugie, władze austriackie oświadczyły, że nie można zastąpić KLU żadnym innym portem lotniczym, ponieważ przy niekorzystnych warunkach pogodowych podróże do innych alternatywnych portów lotniczych (w Lublanie, Mariborze, Trieście lub Grazu) przez alpejski kraj związkowy Karyntia może trwać znacznie dłużej niż pokonanie tej samej odległości w regionach niealpejskich. W alpejskim regionie, takim jak Klagenfurt, obszar ciężenia portu lotniczego należy zatem odpowiednio dostosować.
- (100) Po trzecie, Austria wskazała, że w ostatnich dwudziestu latach finansowanie KLU byłoby rentowne, gdyby nie uwzględnić kosztów umów z poszczególnymi przewoźnikami lotniczymi. W analizie kosztów eksploatacji KLU należy oprzeć się na metodologii kosztów przyrostowych.
- (101) Austria zgodziła się ze stanowiskiem, że wszystkie środki będące przedmiotem postępowania zostały przyznane z zasobów państwowych i można je przypisać Austrii.
- (102) Państwo to nie uważa jednak, że spółka KFBG uzyskała korzyść gospodarczą dzięki finansowaniu ze strony swoich udziałowców. Austria uważa, że kwoty otrzymane od udziałowców stanowiły dla spółki KFBG jedynie rekompensatę kosztów, które wynikały z umów w sprawie usług marketingowych zawartych z różnymi przewoźnikami lotniczymi, a korzyść z działań marketingowych uzyskał nie tylko KLU, lecz także miasto Klagenfurt i kraj związkowy Karyntia. Zasadniczo część kosztów występujących po stronie KLU z tytułu zobowiązań administracji publicznej powinien ponosić kraj związkowy Karyntia, w związku z czym wspomniany kraj związkowy i ministerstwa federalne mogły je pokryć.
- (103) Ponadto Austria stwierdziła, że eksploatacja KLU powinna być uznana za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, ponieważ kraj związkowy Karyntia eksploatując KLU realizuje interes publiczny i swój obowiązek w związku z potrzebą zagwarantowania dostępności regionu Karyntia.
- (104) Austria zgłosiła następujące uwagi na temat umów między KLU a przewoźnikami lotniczymi oraz na temat programu zniżek lotniskowych. W opinii Austrii poszczególni przewoźnicy lotniczy obsługujący połączenia z KLU nie uzyskali korzyści gospodarczej, ponieważ część umów obejmowała warunki zawarte w uprzednich publicznych postępowaniach przetargowych prowadzonych przez KLU, w związku z czym wydaje się, że zostały one zawarte z poszanowaniem warunków rynkowych. Także program zniżek lotniskowych z 2005 r. był zgodny z warunkami rynkowymi.
- (105) W odniesieniu do selektywności środków objętych postępowaniem Austria uważa, że wszyscy przewoźnicy lotniczy mogli uczestniczyć w uprzednio zorganizowanych publicznych postępowaniach przetargowych, w związku z czym umowy, które zostały następnie podpisane z poszczególnymi przewoźnikami lotniczymi, nie mogą być uznane za selektywne. Co więcej, jako że nie da się zastąpić KLU żadnym innym portem lotniczym, nie można mówić o zakłóceniu konkurencji ani o skutkach dla danej branży.
- (106) Władze austriackie nie dokonały niezależnej oceny skutków działań marketingowych realizowanych w ramach poszczególnych umów marketingowych, twierdzą jednak, że stała współpraca i sukces połączeń lotniczych miały pozytywny wpływ na liczbę pasażerów w KLU.
- (107) Ponadto Austria twierdzi, że zawarcie ugody między KFBG a AUA stanowiło także odzwierciedlenie środka motywowanego wyłącznie przez stanowisko prywatnego inwestora.
- (108) W odniesieniu do programu zniżek lotniskowych władze austriackie stwierdziły, że w chwili uruchomienia u siebie tego programu KLU działał jak prywatny inwestor. Zmniejszenie opłat lotniskowych w ramach programu zniżek lotniskowych odpowiadało warunkom rynkowym.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

5.1. Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (109) Spółki AUA, Lufthansa i Germanwings dwukrotnie przekazały wspólne uwagi. W swoich uwagach przewoźnicy stwierdzili, że decyzja o wszczęciu postępowania zawiera kilka wad prawnych, takich jak brak argumentacji dotyczącej możliwości przypisania środka państwu i uczestnictwa organów publicznych, brak argumentacji dotyczącej testu prywatnego inwestora oraz zbyt długi okres między wniesieniem skargi w 2007 r. a wszczęciem postępowania w dniu 22 lutego 2012 r.
- (110) Ponadto wszyscy trzej przewoźnicy uważali, że opłaty lotniskowe pobierane przez KLU są zgodne z testem prywatnego inwestora. Wszyscy trzej przewoźnicy stwierdzili, że finansowanie wspomnianego portu lotniczego nie powinno podlegać kontroli w zakresie pomocy państwa, ponieważ oferowali oni przewozy lotnicze, dzięki którym poprawie uległo połączenie regionu Karyntia z innymi regionami i państwami członkowskimi. W odniesieniu do rentowności KLU wszyscy trzej przewoźnicy lotniczy zauważyli, że port ten można było eksploatować w sposób rentowny bez obniżania opłat lotniskowych dla niektórych przewoźników lotniczych i przedstawili szacunki łącznej wysokości zniżek udzielonych niektórym innym przewoźnikom lotniczym.
- (111) Spółki AUA, Lufthansa i Germanwings stwierdziły, że stosowania programu zniżek lotniskowych przez KLU nie można porównywać do sytuacji takich portów lotniczych jak port Frankfurt/Hahn czy port w Lubece (jak to uczyniła Austria w swoich uwagach), ponieważ są one specjalnie dostosowane do potrzeb spółki Ryanair. W portach tych, w przeciwieństwie do KLU, Ryanair jest dominującym przewoźnikiem lotniczym. Ponadto wszyscy trzej przewoźnicy lotniczy wyjaśnili swoje stanowisko w sprawie obliczenia kosztów portu lotniczego.

5.2. Ryanair

5.2.1. Uwagi zgłoszone bezpośrednio przez spółkę Ryanair

- (112) Ryanair wyraża swój sprzeciw wobec decyzji Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie umów z KLU z 2002 i 2006 r. Ryanair stwierdził, że umowy te są zgodne z testem prywatnego inwestora, nie stanowią zatem pomocy państwa.
- (113) Ryanair zasadniczo uważa, że nie otrzymał żadnej korzyści, ponieważ umowy odpowiadają normalnym warunkom rynkowym.
- (114) W odniesieniu do wsparcia marketingowego Ryanair stwierdził, że zniżki przyznane przez KLU są zgodne z praktyką rynkową, ponieważ liczne prywatne i publiczne porty lotnicze (*) stosują takie same lub wyższe zniżki dotyczące nowych miejsc docelowych.
- (115) Ponadto Ryanair zwrócił uwagę, że Komisja wydaje się stosować nieprawidłowy test oparty na kosztach, ponieważ koszty infrastruktury i stałe koszty operacyjne powinny być uznane za koszty utopione oraz że wydaje się racjonalne, iż KLU jako prywatny inwestor określa ceny odpowiadające wysokości kosztów krańcowych.
- (116) Ryanair zaprzecza, że odniósł selektywną korzyść dzięki zniżkom od opłat lotniskowych w KLU. Ryanair otrzymał dostęp do infrastruktury KLU w sposób niedyskryminujący, ponieważ usługi udostępniono w ramach postępowania przetargowego, a żaden inny przewoźnik lotniczy nie był nimi zainteresowany i oferta żadnego innego przewoźnika lotniczego nie została odrzucona. Ryanair otrzymał zniżki za znaczne ryzyko handlowe, jakie podjął, wprowadzając regularne połączenia z portem lotniczym, który był w tamtym czasie nieznanym.
- (117) W odniesieniu do umów zawartych z AMS Ryanair stanowczo sprzeciwia się, aby umowy zawarte oddzielnie przez spółkę Ryanair z KFBG były oceniane razem z umowami w sprawie usług marketingowych zawartymi z AMS. Zawarcie umowy w sprawie usług marketingowych z AMS nie jest warunkiem obsługiwanym przez spółkę Ryanair tras do KLU i z tego portu lotniczego.
- (118) Ryanair stwierdził, że Komisja zignorowała wartość usług marketingowych świadczonych na stronie internetowej spółki Ryanair, będącej jedną z najbardziej popularnych stron internetowych dotyczących podróży na świecie.
- (119) Ryanair zauważył, że nie wykazano zaangażowania władz austriackich ani możliwości przypisania im przedmiotowych środków w odniesieniu do spółek Ryanair i AMS.

(*) Jako przykłady Ryanair wymienił takie porty lotnicze jak

- (120) Ponadto Ryanair skrytykował następujące niedociągnięcia. Koszty związane z bezpieczeństwem nie powinny wchodzić w zakres działalności gospodarczej portu lotniczego. Jako że umowy między spółką Ryanair a KLU nie stanowiły pomocy państwa, zastosowanie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. jest nieuzasadnione. Brak biznesplanu nie wyklucza, że podmiot publiczny działał jak podmiot komercyjny. Definicja obszaru ciężenia KLU jest niespójna z innymi sprawami dotyczącymi pomocy państwa.

5.2.2. Sprawozdania i analizy przedstawione przez spółkę Ryanair

- (121) Wreszcie Ryanair przedstawił szereg uwag przygotowanych przez firmę doradczą Oxera oraz analizę przygotowaną przez prof. Damiana P. McLoughlina.

5.2.2.1. Uwaga 1 spółki Oxera – Ocena gospodarcza testu prywatnego inwestora ⁽⁹⁾ dotycząca portu lotniczego w Klagenfurcie, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez firmę Oxera w dniu 4 lipca 2011 r.

- (122) Ryanair zlecił spółce Oxera zbadanie, czy umowy zawarte przez spółkę Ryanair i opłaty dokonane przez nią w KLU są zgodnie z testem prywatnego inwestora. Ocena nie dotyczy umowy w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS z dnia 21 grudnia 2006 r.
- (123) Ocena spółki Oxera obejmuje dwie analizy: analizę porównawczą i analizę rentowności. W oparciu o szereg cech charakterystycznych spółka Oxera wskazuje [...] i [...] jako porty lotnicze porównywalne do KLU. Spółka Oxera porównuje opłaty pobierane od spółki Ryanair w tych portach lotniczych, odejmując płatności z tytułu wsparcia marketingowego otrzymane przez spółkę Ryanair w ramach umowy z DMG z 2002 r., nie odejmując jednak płatności otrzymanych w ramach umowy w sprawie usług marketingowych z 2006 r. Porównując opłaty za postój na ziemi i obsługę między rejsami oraz opłaty w przeliczeniu na pasażera, spółka Oxera stwierdza, że opłaty pobierane w KLU były zawsze wyższe od opłat stosowanych w dwóch pozostałych portach lotniczych.
- (124) Analiza rentowności przygotowana przez spółkę Oxera jest oceną *ex ante*, uwzględnia koszty i przychody przyrostowe, a także podejście typu *single till* ⁽¹⁰⁾ oraz dotyczy tylko umów z 2002 r. Spółka Oxera zauważa, że umowy z 2002 r. były rentowne dla portu lotniczego i miały dodatnią wartość bieżącą netto.

5.2.2.2. Uwaga 2 spółki Oxera – Ocena gospodarcza testu prywatnego inwestora dotycząca portu lotniczego w Klagenfurcie, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 31 sierpnia 2012 r.

- (125) W analizie skupiono się na umowie w sprawie usług portu lotniczego między KFBG a spółką Ryanair obowiązującej w latach 2002–2006 oraz na umowach w sprawie usług marketingowych między DMG a LV w okresie od dnia 27 czerwca 2002 r. do dnia 27 czerwca 2007 r. W analizie przygotowanej przez spółkę Oxera nie uwzględniono umów między DMG a AMS.
- (126) Spółka Oxera porównała całość opłat poniesionych przez przewoźnika lotniczego w KLU z odpowiednimi opłatami poniesionymi w pięciu porównywalnych portach lotniczych w sezonach 2002/2003–2010/2011. Opłaty wyrażono w szczególności na dwa sposoby, mianowicie w przeliczeniu na pasażera oraz za postój na ziemi i obsługę między rejsami. Na początku zostały one wyrażone łącznie jako opłaty całkowite. Następnie opłaty całkowite przekształcono w opłaty za postój na ziemi i obsługę między rejsami oraz opłaty w przeliczeniu na pasażera, aby możliwe było porównanie między wszystkimi sześcioma portami lotniczymi.
- (127) Wyniki pokazują, że całkowita kwota opłat poniesionych przez spółkę Ryanair w KLU jest średnio około pięć razy wyższa od porównywalnych opłat poniesionych przez tego przewoźnika lotniczego w badanym okresie w porównywalnych portach lotniczych. Można przyjąć, że wynika to z typowo wyższych cen naliczanych przez austriackie porty lotnicze. Oznacza to, że opłaty poniesione przez spółkę Ryanair w KLU są porównywalna z opłatami, które w podobnych okolicznościach zostałyby zaoferowane spółce Ryanair przez prywatnego inwestora będącego właścicielem portu lotniczego. Umowy przeanalizowane w ramach niniejszego sprawozdania są zatem zgodne z testem prywatnego inwestora.

⁽⁹⁾ ang. market economy investor principle – MEIP

⁽¹⁰⁾ Podejście typu *single till* zakłada, że aby określić wysokość opłat lotniskowych, uwzględnia się przychody operatora portu lotniczego z tytułu całej działalności tego portu, w tym komercyjnej działalności pozalotniczej, takiej jak obsługa sklepów, restauracji i parkingów. Przeciwnym podejściem jest podejście typu *dual till* które przewiduje, że tylko przychody z działalności lotniczej (głównie opłaty lotniskowe i opłaty za obsługę naziemną) są uwzględniane przy ustaleniu opłat lotniskowych.

5.2.2.3. Uwaga 3 spółki Oxera – Określenie rynkowego poziomu odniesienia w analizie porównawczej testów prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz spółki Ryanair, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 9 kwietnia 2013 r.

- (128) Spółka Oxera uważa, że podejście Komisji, w ramach którego Komisja akceptuje tylko porównywalne porty lotnicze na tym samym obszarze ciążenia co port lotniczy objęty postępowaniem wyjaśniającym, jest błędne.
- (129) Oxera twierdzi, że pomoc państwa przyznana otaczającym portom lotniczym nie ma wpływu na rynkowe ceny odniesienia ustalone przez porównywalne porty lotnicze. W związku z tym możliwe jest solidne oszacowanie rynkowego poziomu odniesienia w przypadku testów prywatnego inwestora.
- (130) Oxera uważa tak, ponieważ:
- analizy porównawcze są szeroko stosowane w odniesieniu do testów prywatnego inwestora prowadzonych poza obszarem pomocy państwa,
 - zgodnie ze standardową teorią ekonomii przedsiębiorstwa wzajemnie wpływają na swoje decyzje cenowe jedynie w zakresie, w jakim ich produkty stanowią dobra substytucyjne lub komplementarne. Jeżeli dwa przedsiębiorstwa konkurują na oddzielnych rynkach gospodarczych i w związku z tym nie konkurują ze sobą, przedsiębiorstwa te będą miały nieznaczny wpływ na swoje decyzje cenowe. Z tego powodu z uwag Komisji na temat analizy porównawczej da się wywnioskować, że porównywalne porty lotnicze, a także wszelkie porty lotnicze, które mogą skorzystać z pomocy, konkurują ze sobą,
 - porty lotnicze na tym samym obszarze ciążenia niekoniecznie konkurują ze sobą, zaś porównywalne porty lotnicze przedstawione w złożonych sprawozdaniach są poddane ograniczonej konkurencji ze strony państwowych portów lotniczych na właściwym im obszarze ciążenia (mniej niż jedna trzecia komercyjnych portów lotniczych na obszarze ciążenia porównywalnych portów lotniczych jest w całości własnością państwa i żaden z portów lotniczych na tym samym obszarze ciążenia co porównywalne porty lotnicze nie jest objęty toczącym się postępowaniem w sprawie pomocy państwa (stan na kwiecień 2013 r.)),
 - nawet jeżeli porównywalne porty lotnicze konkurują z państwowymi portami lotniczymi na tym samym obszarze ciążenia, istnieją powody, aby sądzić, że ich zachowanie jest zgodne z testem prywatnego inwestora (np. w przypadkach, w których istnieje duży udział własności prywatnej lub port lotniczy jest prywatnie zarządzany).

- (131) Porty lotnicze inwestora prywatnego nie będą ustalały cen poniżej kosztów przyrostowych.

5.2.2.4. Uwaga 4 spółki Oxera – Zasady leżące u podstaw analizy rentowności w odniesieniu do testów prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz spółki Ryanair, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 9 kwietnia 2013 r.

- (132) Oxera twierdzi, że przeprowadzona przez nią analiza rentowności w jej sprawozdaniach przekazanych Komisji jest zgodna z zasadami, które zostałyby przyjęte przez racjonalnego inwestora z sektora prywatnego, i odzwierciedla podejście wynikające z wcześniejszych decyzji Komisji.
- (133) Zasady leżące u podstaw analizy rentowności są następujące:
- ocenę przeprowadza się stopniowo,
 - biznesplan *ex ante* nie jest wymagany,
 - w przypadku niezatłoczonych portów lotniczych, podejście typu *single till* jest właściwą metodą ustalania ceny,
 - należy uwzględnić jedynie te przychody, które są związane z działalnością gospodarczą funkcjonującego portu lotniczego,
 - należy uwzględnić cały okres trwania umowy, w tym wszelkie jej przedłużenia,
 - przyszłe przepływy finansowe należy zdyskontować, aby ocenić rentowność umów,
 - należy dokonywać oceny rentowności przyrostowej wynikającej z umów zawartych przez spółkę Ryanair z portami lotniczymi na podstawie szacowanej wewnętrznej stopy zwrotu lub na podstawie wartości bieżącej netto.

5.2.2.5. Analiza przeprowadzona przez prof. Damiana P. McLoughlina – Budowanie marki: dlaczego i w jaki sposób małe marki powinny inwestować w marketing, przygotowana dla spółki Ryanair w dniu 10 kwietnia 2013 r.

- (134) Analiza ma na celu określenie logiki handlowej leżącej u podstaw decyzji regionalnych portów lotniczych dotyczącej wykupienia przez AMS reklamy na stronie internetowej ryanair.com
- (135) W analizie stwierdza się, że istnieje duża liczba zajmujących silną pozycję, dobrze znanych portów lotniczych, z których usług pasażerowie zwykle korzystają. Słabsi konkurenci muszą pokonać statyczne zachowania nabywcze konsumentów, aby rozwijać swoją działalność. Mniejsze regionalne porty lotnicze muszą znaleźć sposób, aby konsekwentnie przekazywać przesłanie swojej marki możliwie jak najszerzej grupie odbiorców. Tradycyjne formy przekazów marketingowych wymagają wydatków przekraczających ich zasoby.

5.2.2.6. Uwaga 5 spółki Oxera – Czy ceny ustalone przez AMS są zgodne ze stawkami rynkowymi?, przygotowana dla spółki Ryanair przez firmę Oxera w dniu 20 grudnia 2013 r.

- (136) W uwadze tej przedstawiono wyniki porównania cen ustalonych przez AMS za zamieszczanie reklam na stronie internetowej ryanair.com z cenami pobieranymi zgodnie z cennikiem⁽¹⁾ za podobne usługi reklamowe innych europejskich stron internetowych dotyczących podróży. Celem niniejszej analizy jest niezależna ocena tego, czy cena usług stosowana przez AMS jest zgodna z ceną rynkową.
- (137) Analiza dotyczy 2004 i 2005 r., gdy spółka AMS po raz pierwszy wprowadziła cennik, oraz opiera się na cenniku z listopada 2013 r. W obu przypadkach stawki spółki AMS porównano z losowo wybranymi cenami reklam na stronach internetowych. Uwzględniono tylko reklamy zamieszczone na stronie głównej poszczególnych stron internetowych.
- (138) Wyniki analizy pokazują, że ceny określone w cenniku AMS za powierzchnię reklamową na stronie internetowej ryanair.com są w obu przypadkach niższe niż wspomniane ceny pobierane zgodnie z cennikiem lub są z nimi zbieżne. Wynika z tego, że ceny określone w cenniku AMS są zgodne ze stawkami rynkowymi i testem prywatnego inwestora.
- (139) Oxera zauważa, że wnioski te są zgodne z wcześniejszymi ustaleniami doradców marketingowych spółki Ryanair, czyli Mindshare (w 2004 r.) i Zenobie Conseil (w 2011 r.).

5.2.2.7. Uwagi 6 i 7 spółki Oxera – Jak należy rozpatrywać umowy AMS w ramach analizy rentowności będącej częścią testu prywatnego inwestora?, uwagi przygotowane dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 17 i 31 stycznia 2014 r.

- (140) Ryanair przedstawił kolejne sprawozdania za pośrednictwem spółki Oxera, która jest jego konsultantem. W przedmiotowych sprawozdaniach spółka Oxera omawia zasady, które, według przewoźnika lotniczego, należy uwzględnić, z jednej strony, jako część testu prywatnego inwestora w analizie rentowności umów w sprawie usług portu lotniczego zawartych między spółką Ryanair a portami lotniczymi, a z drugiej strony, w analizie rentowności umów w sprawie usług marketingowych zawartych między AMS a tymi samymi portami lotniczymi. Ryanair podkreśla, że sprawozdania te w żadnej mierze nie wpływają na zmianę jego stanowiska przedstawionego wcześniej, zgodnie z którym umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy w sprawie usług marketingowych należy ocenić w ramach oddzielnych testów prywatnego inwestora.
- (141) W sprawozdaniach wskazuje się, że zyski generowane przez AMS należy ująć jako przychody we wspólnej analizie dotyczącej rentowności, natomiast wydatki AMS należałoby włączyć do kosztów. Aby to zrobić, w sprawozdaniach sugeruje się stosowanie metody opartej na przepływach pieniężnych we wspólnej analizie rentowności, co oznacza, że wydatki portów lotniczych na AMS można potraktować jako przyrostowe koszty operacyjne.
- (142) W sprawozdaniach podkreśla się, że działania marketingowe przyczyniają się do stworzenia i wspierania wartości marki, która pomaga osiągać efekty i korzyści nie tylko w okresie obowiązywania umowy, ale także po jej wygaśnięciu. Taka sytuacja miałaby zwłaszcza miejsce, gdyby ze względu na fakt, że Ryanair zawarł umowę z tym portem lotniczym, inni przewoźnicy lotniczy zaczęli prowadzić działalność w danym porcie lotniczym, co z kolei spowodowałoby powstanie większej liczby sklepów i w związku z tym przyniosłoby portowi lotniczemu większe przychody z działalności pozalotniczej. Według spółki Ryanair, jeżeli Komisja przystępuje do przeprowadzenia wspólnej analizy rentowności, korzyści te muszą zostać wzięte pod uwagę poprzez potraktowanie wydatków AMS jako przyrostowych kosztów operacyjnych po potrąceniu płatności AMS.

⁽¹⁾ „Cennik” jest standardowym pojęciem stosowanym w branży reklamowej. Stanowi on wydrukowaną listę stawek reklamowych pobieranych przez prasę i media lub przedsiębiorstwa oferujące powierzchnię reklamową na swojej stronie internetowej.

- (143) Ponadto Ryanair jest zdania, że wartość końcową należy ująć w prognozowanych zyskach przyrostowych pod koniec okresu obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego w celu uwzględnienia wartości wygenerowanej po wygaśnięciu umowy. Wartość końcową można dostosować na podstawie prawdopodobieństwa „wznowienia”, mierząc oczekiwania co do utrzymania się zysków po wygaśnięciu umowy ze spółką Ryanair lub gdy podobne warunki zostaną uzgodnione z innymi przewoźnikami lotniczymi. Ryanair uważał, że będzie wówczas możliwe obliczenie dolnej granicy korzyści generowanych łącznie w ramach umowy z AMS i umowy w sprawie usług portu lotniczego, co odzwierciedli niepewności związane z zyskami przyrostowymi po wygaśnięciu umowy w sprawie usług portu lotniczego.
- (144) Aby uzupełnić to podejście, w sprawozdaniach przedstawiono syntezę wyników badań dotyczących wpływu marketingu na wartość marki. W ramach tych badań uznano, że dzięki marketingowi można utrzymać wartość marki oraz można zbudować bazę klientów. Zgodnie ze sprawozdaniem, w przypadku portu lotniczego, marketing na stronie internetowej ryanair.com w szczególności zwiększa widoczność marki portu lotniczego. Ponadto w sprawozdaniach stwierdza się, że mniejsze regionalne porty lotnicze chcące zwiększyć swój ruch lotniczy mogą w związku z tym podnieść w szczególności wartość swojej marki dzięki zawarciu umów w sprawie usług marketingowych z AMS.
- (145) Na koniec w sprawozdaniach wskazano, że należy preferować podejście oparte na przepływach pieniężnych od podejścia opartego na kapitalizacji, w ramach którego koszty usług marketingowych świadczonych przez AMS traktowano by jako wydatki kapitałowe z tytułu wartości niematerialnych i prawnych (tj. wartości marki). Podejście oparte na kapitalizacji uwzględniałoby jedynie odsetek wydatków na marketing, który jest przypisany wartościom niematerialnym i prawnym portu lotniczego. Koszty marketingu byłyby potraktowane jako wydatki kapitałowe w wartościach niematerialnych i prawnych, a następnie zostałyby zamortyzowane przez okres obowiązywania umowy, z uwzględnieniem wartości końcowej w momencie przewidzianego wygaśnięcia umowy w sprawie usług portu lotniczego. W ramach tego podejścia nie uwzględniono by zysków przyrostowych, które przyniosłoby zawarcie umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Ryanair, i trudno jest również obliczyć wartość niematerialnego składnika aktywów ze względu na wydatki na budowanie marki i okres użytkowania składnika aktywów. Metoda oparta na przepływach pieniężnych jest bardziej odpowiednia niż metoda oparta na kapitalizacji, ponieważ ta ostatnia nie będzie odzwierciedlała pozytywnych korzyści dla portu lotniczego, które zgodnie z oczekiwaniami powstaną w wyniku podpisania ze spółką Ryanair umowy w sprawie usług portu lotniczego.

5.2.2.8. Uwaga 8 spółki Oxera – Przypisanie kosztów inwestycji, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair w dniu 12 września 2014 r.

- (146) W uwadze omówiono, jak w ramach umów z przewoźnikami lotniczymi należy przydzielać koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, gdy podczas stosowania testu prywatnego inwestora koszty te mają znaczenie dla oceny rentowności przyrostowej takich umów.
- (147) Oxera uważa, że właściwym sposobem jest przyporządkowanie kosztów inwestycji do oczekiwanej części przepustowości określonej w umowie zawartej z danym przewoźnikiem lotniczym. W związku z tym przedsiębiorstwo doradcze przytacza przypadki, takie jak Alghero, Västerås, Reus i Girona, podkreślając, że zasadniczą różnicę stanowi pomiar wykorzystania przepustowości.

5.2.2.9. Uwaga 9 spółki Oxera – Ocena szerszego wpływu umów z AMS na ruch lotniskowy, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 26 września 2014 r.

- (148) W sprawozdaniu tym przedstawiono, jak empirycznie zbadać, czy umowy z AMS przynoszą szersze korzyści polegające na zwiększeniu wartości marki i powstawaniu zewnętrznych czynników sieciowych.
- (149) Oxera podkreśla, że do tej pory Komisja ani razu nie wywnioskowała na podstawie analizy empirycznej, że jedyną korzyścią wynikającą z zamieszczenia reklam na stronie internetowej ryanair.com jest zwiększenie poziomu ruchu spółki Ryanair.
- (150) Uwzględniając dowody jakościowe przedstawione przez port lotniczy w Alghero, Oxera omówiła potencjalne szersze korzyści wynikające z umów z AMS. W rzeczywistości przyjmuje się, że wzrost ruchu linii lotniczych obsługujących port lotniczy w Alghero innych niż Ryanair wynika przynajmniej częściowo z korzyści, jakie przynosi zamieszczenie reklam na stronie internetowej ryanair.com. W związku z tym Oxera uważa, że zamieszczenie reklam na stronie internetowej ryanair.com może mieć szerszy długotrwały wpływ na ruch w portach lotniczych, zwiększając nie tylko ruch spółki Ryanair.
- (151) Przedsiębiorstwo doradcze uważa jednak, że z powodu asymetrii informacji nie można odpowiednio kontrolować wszystkich zmian zachodzących na rynku w tym samym czasie. Z tego powodu Oxera podkreśla potrzebę przeprowadzenia bardziej szczegółowej analizy długotrwałego wpływu zamieszczenia reklam na stronie internetowej ryanair.com na ruch w portach lotniczych.

- (152) Oxera proponuje Komisji różne podejścia statystyczne, które umożliwią zbadanie wpływu zamieszczenia reklam na stronie internetowej ryanair.com na ruch w portach lotniczych generowany zarówno przez spółkę Ryanair, jak i przez innych przewoźników lotniczych.
- (153) Oxera podkreśla, że skoro analiza empiryczna wykazuje, że zamieszczenie reklam na stronie internetowej ryanair.com niesie ze sobą szersze korzyści, Komisja powinna uwzględnić te korzyści w analizie *ex ante* rentowności umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy z AMS. Zgodnie z sugestią, analiza rentowności uwzględniała te korzyści poprzez odniesienie do wartości końcowej w celu wykazania wartości stworzona przez działania marketingowe.

5.2.2.10. Uwaga 10 spółki Oxera – Ocena gospodarcza testu prywatnego inwestora: port lotniczy w Klagenfurcie – analiza rentowności, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 3 listopada 2014 r.

- (154) W sprawozdaniu przeanalizowano na zasadzie *ex ante* oczekiwaną rentowność umowy w sprawie usług portu lotniczego z 2006 r. W dokumencie przedstawiono również kontrolę wrażliwości wyników testu prywatnego inwestora ze sprawozdania z 2011 r. dotyczącą oczekiwanej rentowności umowy w sprawie usług portu lotniczego z 2002 r.
- (155) Oxera zbadała oczekiwaną rentowność każdej z umów, uwzględniając kilka scenariuszy związanych z wariantem podstawowym. Oxera stwierdziła, że wariant podstawowy ma odzwierciedlać założenia portu lotniczego w Klagenfurcie w zakresie, w jakim potwierdzają je informacje przedstawione przez niego w momencie podpisania umów w sprawie usług portu lotniczego.
- (156) Oxera zmierzyła oczekiwaną rentowność każdej z umów za pomocą metody wartości bieżącej netto. Oczekiwana wartość bieżąca netto każdej z umów była dodatnia, dlatego wyniki analizy rentowności wskazują, że umowy w sprawie usług portu lotniczego z 2002 i 2006 r. były na tyle rentowne, że prywatny inwestor byłby skłonny zaoferować podobne warunki.
- (157) Analiza oczekiwanej rentowności umowy w sprawie usług portu lotniczego z 2002 r. przedstawiona w tym sprawozdaniu wskazuje, że ogólne wnioski ze sprawozdania przygotowanego przez spółkę Oxera w 2011 r. są zgodne z szeregiem analiz wrażliwości. W kontrolach wrażliwości uwzględniono zmiany stóp dyskontowych, kosztów przyrostowych, przychodów z działalności pozalotniczej i kosztów inwestycji.
- (158) Wraz z wynikami analizy porównawczej dowody te wskazują, że umowy są zgodne z testem prywatnego inwestora. Ponadto umowy dotyczące portu lotniczego w Klagenfurcie wydają się być zgodne z zasadami rynkowymi, nawet przy uwzględnieniu wrażliwości założeń leżących u podstaw analizy. Dowody wskazują na to, że gdyby prywatnemu inwestorowi w podobnych okolicznościach zaoferowano ustalenia podobne do uzgodnień zawartych między spółką Ryanair a KLU, inwestor ten uznałby takie ustalenia za rentowne.
- (159) Poza tym spółka Oxera stwierdza, że podczas oceny zgodności z testem prywatnego inwestora nie należy opierać się na analizie kosztów i korzyści przeprowadzonej przez władze austriackie, dotyczącej okresu od dnia 27 czerwca 2002 r. do dnia 29 października 2005 r., ponieważ (i) wydaje się, że w analizie uwzględniono warunki publicznego postępowania przetargowego na obsługę bezpośrednich tras między Klagenfurtem a Londynem ogłoszonego przez DMG w listopadzie 2011, a nie warunki określone w umowie w sprawie usług portu lotniczego z 2002 r., (ii) nie wydaje się, aby analizę przeprowadzono w całości na zasadzie *ex ante*, ponieważ dotyczy ona tylko okresu, w którym Ryanair faktycznie obsługiwał połączenia w porcie lotniczym, a nie okresu określonego w umowie w sprawie usług portu lotniczego z 2002 r. oraz (iii) opłaty lotnicze uwzględnione w analizie kosztów i korzyści przekazanej przez władze austriackie są znacznie niższe niż opłaty określone w umowie w sprawie usług portu lotniczego z 2002 r.

5.2.2.11. Uwaga 11 spółki Oxera – Dlaczego analiza porównawcza jest ważnym uzupełnieniem analizy rentowności w ramach oceny testu prywatnego inwestora?, uwaga przygotowana dla spółki Ryanair przez spółkę Oxera w dniu 26 stycznia 2015 r.

- (160) W uwadze wyjaśniono, dlaczego podczas oceny testu prywatnego inwestora dotyczącej umów między portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym należy opierać się na analizie porównawczej, a przynajmniej dokonać kontroli krzyżowej wyników uzyskanych w ramach analizy rentowności. Oxera rzeczywiście podkreśliła, że zgodnie z podejściem proponowanym przez Komisję w zawiadomieniu w sprawie pojęcia pomocy państwa⁽¹²⁾, a także podejściem stosowanym w innych sektorach (np. sektorze portów morskich), analiza porównawcza powinna odgrywać ważną rolę podczas oceny testu prywatnego inwestora dotyczącej umów między portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym.

⁽¹²⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262/1 z 19.7.2016, s. 1). W momencie przekazania uwag przez spółkę Oxera w styczniu 2015 r. dokument ten został opublikowany jako projekt przeznaczony do konsultacji społecznych.

- (161) Odnosi się to w szczególności do sytuacji, gdy w ramach analizy rentowności nie przeprowadza się oceny efektywności kosztowej portu lotniczego. Oczekuje się, że prywatny inwestor będzie zarządzał swoimi kosztami w sposób efektywny, dlatego w celu wyciągnięcia solidnie ugruntowanych wniosków na podstawie oceny testu prywatnego inwestora należy zbadać efektywność kosztową portu lotniczego.
- (162) Ponadto Oxera stwierdza, że przewoźnik lotniczy może uiszczać podobne opłaty w dwóch portach lotniczych o zbliżonych cechach charakterystycznych. Jeżeli jednak jeden z tych portów lotniczych nie jest zarządzany efektywnie, wówczas można wywnioskować, że umowa między portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym nie jest zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (163) Oxera podkreśliła, że Ryanair w momencie podpisywania umowy z portem lotniczym nie jest w stanie ocenić efektywności kosztowej portu lotniczego, z kolei port lotniczy może ocenić, czy istnieje prawdopodobieństwo, że umowa będzie rentowna.
- (164) We wniosku Oxera stwierdziła, że obecne podejście Komisji dotyczące oceny zgodności umów między portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym z testem prywatnego inwestora nie zapewnia spółce Ryanair wystarczającej pewności prawnej w momencie podpisywania umów z portami lotniczymi.

5.2.2.12. Uwaga 12 spółki Oxera – Ocena gospodarcza testu prywatnego inwestora: analiza porównawcza, w tym dotycząca AMS, addendum do sprawozdania spółki Oxera z 2010 r., uwaga przygotowana w dniu 10 kwietnia 2015 r.

- (165) W uwadze tej w świetle podejścia Komisji zbadano wpływ przeprowadzenia wspólnej analizy porównawczej dotyczącej umowy w sprawie usług portu lotniczego i umów z AMS dotyczących KLU. Oxera podkreśla, że analiza ta nie wyklucza możliwości, aby Ryanair rozpatrywał osobno umowę w sprawie usług portu lotniczego i umowy z AMS.
- (166) Analiza uwzględnia ten sam zbiór porównywalnych portów lotniczych co w sprawozdaniu spółki Oxera z 2012 r. dotyczącym KLU. Aby zapewnić dokładność porównania, oceniono stabilność własności i struktury finansowania portów lotniczych.
- (167) W analizowanym okresie opłaty netto uiszczane przez spółkę Ryanair w KLU, po potrąceniu płatności otrzymywanych przez spółki Ryanair i AMS z tytułu usług marketingowych, były wyższe niż średnie opłaty netto uiszczane w porównywalnych portach lotniczych, zarówno w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, jak i za postój na ziemi i obsługę między rejsami. W związku z powyższym prywatny inwestor prawdopodobnie zaoferowałby spółce Ryanair podobne ustalenia.
- (168) Wyniki wspólnej analizy porównawczej dotyczącej umowy w sprawie usług portu lotniczego i umów z AMS są zatem zgodne z interpretacją, że umowy między spółką Ryanair, AMS a KLU są zgodne z testem prywatnego inwestora i ustaleniami zawartymi w sprawozdaniu spółki Oxera z 2012 r.

5.2.2.13. Uwaga 13 spółki Oxera – Wpływ działalności spółki Ryanair na przychody z działalności pozalotniczej portu lotniczego, uwaga przygotowana w dniu 4 grudnia 2015 r.

- (169) W sprawozdaniu tym Oxera zbadała wpływ działalności spółki Ryanair na przychody z działalności pozalotniczej portu lotniczego w przeliczeniu na pasażera. Oxera uznała, że rozpoczęcie działalności przez spółkę Ryanair miało znaczący pozytywny wpływ na wysokość przychodów z działalności pozalotniczej portu lotniczego w przeliczeniu na pasażera. Na tej podstawie Oxera stwierdziła, że podejście stosowane dotychczas w analizie rentowności testu prywatnego inwestora oraz w analizie Komisji⁽¹³⁾ było konserwatywne, ponieważ nie uwzględniono w nich wzrostu przychodów portu lotniczego.
- (170) Oxera przeprowadziła analizę empiryczną, wykorzystując próbę obejmującą 57 europejskich portów lotniczych, które miały być w jak największym stopniu podobne do portów lotniczych będących przedmiotem oceny w postępowaniu w sprawie pomocy państwa. Oxera stwierdziła, że w 29 spośród tych portów lotniczych rozpoczęcie działalności przez spółkę Ryanair⁽¹⁴⁾ doprowadziło do wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera o około 12,0–13,7 % w ujęciu realnym (poza inflacją),

⁽¹³⁾ Oxera odniosła się do podejścia stosowanego przez Komisję w decyzjach dotyczących portów lotniczych w Pau i Nîmes, w których na podstawie danych zgromadzonych w porcie lotniczym przed podpisaniem umów Komisja obliczyła oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, uwzględniając korekty z tytułu inflacji.

Decyzja Komisji (UE) 2015/1227 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/07) wdrożonej przez Francję na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109), pkt 414.

Decyzja Komisji (UE) 2016/633 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej Nîmes – Uzès – Le Vigan oraz przedsiębiorstw Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair i Airport Marketing (Dz.U. L 113 z 27.4.2016, s. 32), pkt 436.

⁽¹⁴⁾ Oxera uznała za rok rozpoczęcia działalności przez spółkę Ryanair rok, w którym spółka Ryanair rozpoczęła „znaczącą” działalność w porcie lotniczym, zdefiniowany jako rok, w którym liczba odlatujących pasażerów Ryanair po raz pierwszy przekroczyła 50 % maksymalnej łącznej liczby odlatujących pasażerów Ryanair przewiezionych w jednym roku w tym samym porcie lotniczym w okresie 1994–2012.

przy czym efekt ten jest statystycznie istotny. Oxera stwierdziła, że prawdopodobnie jest to spowodowane tym, że pasażerowie spółki Ryanair wydają więcej pieniędzy niż pasażerowie korzystający z usług innych przewoźników lotniczych, częściowo z powodu ograniczonych usług cateringowych na pokładzie tanich przewoźników lub także dlatego, że rozpoczęcie działalności przez spółkę Ryanair spowodowało rozwój terminala – na przykład przyciągając dodatkowe punkty sprzedaży detalicznej.

- (171) Oxera stwierdziła również, że skutek ten miał miejsce ogólnie w przypadku tanich przewoźników. Oxera uznała, że z powodu rozwoju sektora tanich przewoźników, w którym funkcjonują silne marki obsługujące znaczne poziomy przepływu pasażerów, rozpoczęcie działalności przez tanich przewoźników w porcie lotniczym może przyczynić się do znacznego rozwoju portu lotniczego, a tym samym do zwiększenia przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na pasażera. Na podstawie przeanalizowanej próby portów lotniczych Oxera stwierdziła, że rozpoczęcie działalności przez przewoźników stosujących pełne taryfy nie wywiera znacznego wpływu na przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na pasażera.
- (172) Według spółki Oxera wyniki te podkreślają konserwatywny charakter stosowanego dotychczas podejścia w analizie rentowności testu prywatnego inwestora oraz w analizie przeprowadzonej przez Komisję. W analizach tych nie przyjęto żadnego przyspieszonego wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej portu lotniczego w przeliczeniu na pasażera, a zatem nie uwzględniono szerszych korzyści będących wynikiem działalności spółki Ryanair w portach lotniczych, lecz jedynie udoskonalono szacowane przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na odlatującego pasażera przy użyciu dużo niższego wskaźnika inflacji. Oxera oczekiwała zatem, że w swojej analizie testu prywatnego inwestora oraz w analizie przeprowadzonej przez Komisję oczekiwana rentowność umów spółki Ryanair zawartych w porcie lotniczym zostanie zaniżona.

5.3. AMS

- (173) Spółka AMS zgłosiła następujące uwagi.

5.3.1. Uwagi dotyczące AMS i strony internetowej spółki Ryanair

- (174) Spółka AMS uważa, że Komisja nie powinna traktować spółek Ryanair i AMS jako jednego podmiotu ani umów w sprawie usług marketingowych między AMS a DMG jako uzupełnienia umowy między portem lotniczym a spółką Ryanair. Spółka AMS oferuje usługi marketingowe, które są uzasadnione jej własnym oddzielnym celem, wycenione według wartości rynkowej oraz negocjowane i zawarte oddzielnie od umów spółki Ryanair z tymi portami lotniczymi.
- (175) Ponadto decyzja spółki Ryanair o zaangażowaniu pośrednika w sprzedaż powierzchni reklamowej na swojej stronie internetowej nie byłaby niczym niezwykłym. Spółka AMS skutecznie promowała i sprzedawała powierzchnię reklamową wielu przedsiębiorstwom z całej Europy, zarówno prywatnym, jak i publicznym.
- (176) Strona internetowa spółki Ryanair posiada szczególnie pożądane cechy z punktu widzenia marketingu: jest to jeden najpopularniejszych serwisów turystycznych na świecie; średni czas trwania odwiedzin na stronie internetowej spółki Ryanair jest bardzo długi; reklamy portu lotniczego na stronie internetowej spółki Ryanair są skierowane wyłącznie do potencjalnych pasażerów mogących wybrać taki port lotniczy, przez co wydatki przeznaczone na reklamę nie są marnowane w ogóle lub są marnowane tylko w bardzo niewielkim stopniu w przeciwieństwie do reklam w prasie, radiu, telewizji i innych mniej wyrazistych środkach przekazu ukierunkowanych na ogół społeczeństwa.

5.3.2. Uwagi dotyczące braku korzyści po stronie spółek AMS lub Ryanair

- (177) AMS zawiera umowy marketingowe, zarówno z publicznymi, jak i prywatnymi portami lotniczymi, organami ds. turystyki, grupami przedsiębiorstw wynajmu samochodów, stronami internetowymi oferującymi dokonywanie rezerwacji w hotelach, firmami ubezpieczeniowymi i dostawcami usług telekomunikacyjnych.
- (178) Stawki, po których AMS udostępnia powierzchnię reklamową, oraz wielkości, w jakiej jest ona nabywana, nie wprowadzają rozróżnienia na reklamodawców publicznych i prywatnych. Z tego powodu pomoc państwa nie może wynikać z ustaleń AMS z publicznymi portami lotniczymi lub ich spółkami zależnymi. Spółka AMS zawarła umowy na niedyskryminujących warunkach z pewną liczbą portów lotniczych, które były własnością prywatną lub były kontrolowane przez podmioty prywatne (np. z [...] i [...]), oraz z innymi podmiotami prywatnymi.
- (179) Uwzględniając interes natury handlowej portu lotniczego w tym, aby zamieścić reklamy na stronie internetowej ryanair.com, AMS odnosi się krytycznie do wniosku przedstawionego przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania, ponieważ nie przedstawiono żadnej podstawy prawnej umożliwiającej zakwestionowanie uzasadnienia handlowego zamieszczenia reklam na stronie internetowej spółki Ryanair przez DMG i port lotniczy, gdy AMS oferuje usługi po cenie rynkowej.
- (180) Spółka AMS przedstawiła kilka powodów, które uzasadniają zakup usług marketingowych przez DMG od AMS w celu zamieszczenia reklam na stronie internetowej ryanair.com i które podsumowano poniżej.

- (181) Po pierwsze, zamieszczenie reklam na stronie internetowej spółki Ryanair stanowi inwestycję w rozpoznawalność marki. Operatorzy peryferyjnych portów lotniczych stoją w obliczu istotnych wyzwań związanych ze zwiększeniem rozpoznawalności ich „marki” wśród pasażerów, przewoźników lotniczych i przedsiębiorstw handlowych zajmujących się działalnością pozalotniczą, gdyż wszystkie te osoby i przedsiębiorstwa stanowią potencjalne źródła dochodów dla portów lotniczych. Zwiększona rozpoznawalność marki może przynieść korzyści portom lotniczym na wiele wzajemnie przenikających się i uzupełniających się sposobów, a mianowicie może ona zachęcić (i) pasażerów przylatujących, korzystających z usług przewoźnika lotniczego, na którego stronie reklamuje się dany port lotniczy; (ii) potencjalnych klientów przeglądających stronę jednego z przewoźników lotniczych, na której reklamuje się dany port lotniczy, do przylotu do tego portu lotniczego z innym przewoźnikiem lotniczym, które posiada trasy do tego portu lotniczego; (iii) innych przewoźników lotniczych do wprowadzenia połączeń do danego portu lotniczego; oraz (iv) przedsiębiorstwa handlowe (takie jak sieci sklepów detalicznych działające portach lotniczych).
- (182) Po drugie, umieszczenie reklam na stronie internetowej spółki Ryanair zwiększa odsetek pasażerów przylatujących. Wśród portów lotniczych można zaobserwować tendencję w kierunku generowania prawie połowy ich przychodów z działalności pozalotniczej. Z perspektywy regionalnego portu lotniczego istnieje większe prawdopodobieństwo, że pasażerowie przylatujący do tego portu lotniczego, a następnie wylatujący z tego portu zapewnią portowi lotniczemu dochód z działalności pozalotniczej niż lokalni pasażerowie korzystający z portu lotniczego, aby udać się za granicę.
- (183) Po trzecie, marketing i umieszczanie reklam na stronach internetowych przewoźników lotniczych stało się powszechnie stosowaną praktyką. Ryanair.com ma wyjątkową wartość jako przestrzeń marketingowa do reklamowania szerokiej gamy produktów i usług związanych z podróżowaniem. Jakkolwiek Ryanair przeciera szlaki w tej dziedzinie, błędne byłoby założenie, że porty lotnicze nie reklamują się na stronach internetowych innych przewoźników lotniczych.

5.3.3. Uwagi dotyczące ustalania cen usług spółki AMS

- (184) Spółka AMS uważa, że jej usługi są wyceniane według ich wartości rynkowej. Aby potwierdzić ten argument, AMS stwierdza, że (i) fakt, że szereg klientów prywatnych z różnych branż działających poza sektorem portów lotniczych, np. [...], zakupuje usługi marketingowe od AMS sam w sobie wystarcza, aby wykazać, że ceny stosowane przez AMS są rzeczywistymi cenami rynkowymi; (ii) w decyzji sądu administracyjnego w Marsylii ⁽¹⁵⁾ i w sprawie dotyczącej portu lotniczego w Bratysławie ⁽¹⁶⁾ zwrócono uwagę na wartość usług marketingowych AMS i korzyści, jakie druga strona może uzyskać, podpisując takie uzgodnienia; oraz (iii) AMS ustala ceny, opierając się na obiektywnych kryteriach ⁽¹⁷⁾, i przedstawia je w sposób przejrzysty na swojej stronie internetowej ⁽¹⁸⁾.
- (185) Aby wyjaśnić, że usługi spółki AMS mają pewną wartość, a ich cena nie jest zawyżona, jak sugeruje Komisja, AMS wymienia także sprawozdanie przygotowane przez Zenobie Conseil i badanie przekazane Komisji przez niezależne przedsiębiorstwo doradcze.
- (186) AMS uważa, że w decyzji o wszczęciu postępowania nie stwierdzono, iż decyzje DMG można przypisać państwu, ponieważ Komisja opiera się na kryterium organicznym polegającym na tym, że właścicielem ostatecznym jest państwo, które to kryterium Komisja zapożyczyła ze swojej analizy dotyczącej umowy z LV (analiza sama w sobie wykazuje analogię do decyzji KFBG). Z tego powodu AMS zwraca się do Komisji o przeprowadzenie bardziej wnikliwego badania.

6. UWAGI AUSTRII NA TEMAT UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. Uwagi Austrii na temat uwag przekazanych przez spółki Austrian Airlines, Lufthansa i Germanwings

- (187) Odnosząc się do pierwszych i drugich uwag przekazanych przez tych trzech przewoźników lotniczych w dniu 23 lipca 2012 r. i 18 września 2012 r., władze austriackie stwierdzają, że kontaktowały się ze spółkami KFBG i Lufthansa tylko w sprawie czytelności niektórych tabel występujących w dokumentach objętych postępowaniem.

⁽¹⁵⁾ Wyrok sądu administracyjnego w Marsylii z dnia 20 października 2009 r., w którym sąd uznał, że umowa między portem lotniczym w Marsylii a AMS umożliwia, aby port lotniczy otrzymał rzeczywiste wynagrodzenie obejmujące usługi marketingowe.

⁽¹⁶⁾ Decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/2008 (ex NN74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24), ust. 114. Komisja uznała, że nawet jeżeli port lotniczy nie płaci za dodatkowe usługi marketingowe na stronie internetowej spółki Ryanair, występujące po prostu jako jedno z połączeń, nie można wykluczyć, że można im przypisać pewną wartość (zob. motyw 114). Komisja stwierdziła, że umowa, której dotyczy postępowanie, jest zgodna z testem prywatnego inwestora.

⁽¹⁷⁾ Obiektywne kryteria obejmują sposób zamieszczenia reklamy (hiperłącza, banery, akapity tekstu, długość tekstu i układ ekranu), dzienną liczbę odsłon strony oraz liczbę tras z portu lotniczego i do niego.

⁽¹⁸⁾ Zob. <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>

- (188) Odnosząc się do argumentu, że pomoc państwa nie występuje, Austria odsyła do swoich uwag z dnia 15 maja 2012 r. Austria zgadza się ze spółką Lufthansa w szczególności w związku z jej argumentacją dotyczącą prawnej oceny rabatów.
- (189) Odnosząc się do kwestii tabeli opłat, którą władze austriackie poruszyły w swoich pierwszych uwagach przekazanych w 2008 r., Austria stwierdza ponownie, że w uwagach tych jedynie wspomniano o istnieniu tabeli opłat w innych portach lotniczych. Porty lotnicze we Frankfurcie/Hahn i Lubece nie są w istocie porównywalne z KLU, ponieważ mają inną strukturę gospodarczą.
- (190) Odnosząc się do domniemanego „pozornego postępowania przetargowego”, Austria stwierdza, że władze Karyntii planowały ogłosić postępowanie przetargowe na uruchomienie trasy między Londynem a Klagenfurtem. Postępowanie przetargowe obejmowało w szczególności loty do Londynu. Austria stwierdza, że brak jest dowodów na to, że zlecane usługi dotyczyły wyłącznie portu lotniczego w Stansted lub innego londyńskiego portu lotniczego.
- (191) Ponadto Austria przypomina, że ogłoszenie postępowania przetargowego jest możliwe, nawet jeżeli nie jest to prawnie wymagane. Z tego powodu bezprzedmiotowy jest argument, że postępowanie nie było konieczne. Poza tym Austria przypomina o gospodarczej funkcji takich postępowań. Dzięki postępowaniu przetargowemu osiągnięta jest przejrzystość co do istnienia popytu i dotycząca warunków popytu. W ten sposób potencjalny oferent może złożyć ofertę, która odpowiada cenie rynkowej. Fakt, że nie zgłosił się żaden oferent spełniający niezbędne warunki, wskazuje, że żądana cena była niższa niż cena rynkowa. Prawidłowo przeprowadzone postępowanie przetargowe wymaga, aby zaproszenie do składania ofert było odpowiednio ogłoszone oraz aby potencjalni oferenci mieli wystarczająco czasu na przedstawienie swoich ofert. Władze austriackie podkreślają, że zaproszenia do składania ofert ogłoszone przez KLU spełniały te wymogi.

6.2. Uwagi Austrii na temat uwag przekazanych przez spółki Ryanair i AMS

- (192) Austria podkreśla, że w przypadku Karyntii i KLU zamieszczanie reklam na stronie internetowej ryanair.com miało sens tylko wówczas, gdy Ryanair obsługiwał port lotniczy. Tylko w takim przypadku początkowe zainteresowanie docelowych klientów mogło przełożyć się na dokonanie przez nich zakupu. To samo dotyczy tras z i do Londynu, które miały poprawić mobilność lokalną.
- (193) Ponadto Austria zgadza się z następującymi stwierdzeniami spółki Ryanair:
- Austria uważa, że obecności spółki Ryanair w porcie lotniczym nie można przypisać żadnych inwestycji,
 - jak wykazano w niniejszej sprawie, rabaty i zniżki są zgodne z testem prywatnego inwestora,
 - brak biznesplanu sam w sobie nie oznacza niezgodności z testem prywatnego inwestora.
- (194) Odnosząc się do uwag spółki AMS, władze austriackie podkreślają strategiczny cel, który obejmuje zamieszczanie reklam w internecie, w szczególności na stronie internetowej ryanair.com. Grupa docelowa, do której skierowana jest strona internetowa spółki Ryanair, jest rzeczywiście zgodna z grupą klientów korzystających z usług Karyntii i KLU. W związku z tym prywatny inwestor byłby skłonny zawrzeć takie umowy w sprawie usług reklamowych z AMS.

7. OCENA DOTYCZĄCA ISTNIENIA POMOCY

- (195) Komisja przeanalizowała, czy następujące środki stanowiły pomoc państwa:
- finansowanie KFBG,
 - program zniżek lotniskowych z 2005 r.,
 - zawarcie ugody między KFBG a AUA i zastosowanie programu zniżek lotniskowych z 2005 r. w stosunku do AUA,
 - umowy w sprawie przewozów lotniczych ze spółką Ryanair z 2002 r. i umowy w sprawie usług marketingowych ze spółkami AMS i LV z 2002 r.,
 - umowy ze spółkami Ryanair i AMS z 2006 r.,
 - umowa ze spółką HLX z 2003 r.,

- umowa ze spółką Tuifly z 2008 r.,
 - umowa ze spółką Air Berlin z 2009 r.
- (196) 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.
- (197) Kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE mają charakter kumulacyjny. Aby zatem stwierdzić, że przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki:
- beneficjent jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, co oznacza, że prowadzi działalność gospodarczą,
 - przedmiotowy środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu,
 - środek przynosi korzyść ekonomiczną,
 - korzyść jest selektywna,
 - przedmiotowy środek zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1. Finansowanie spółek KFBG i DMG

- (198) Jak opisano dokładnie powyżej w motywie 30 i nast., spółka KFBG odniosła korzyść z wielokrotnego wsparcia finansowego ze strony swoich udziałowców, a także ze strony Federalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Federalnego Ministerstwa Finansów. Wkłady finansowe przeznaczono na pokrycie rocznych strat z działalności operacyjnej KFBG/DMG z uwagi na koszty umów w sprawie usług marketingowych, które spółka KFBG zawarła z różnymi przewoźnikami lotniczymi.

7.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (199) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi w pierwszej kolejności ustalić, czy KFBG i DMG są przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu jego finansowania⁽¹⁹⁾. Za działalność gospodarczą uznaje się wszelką działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku⁽²⁰⁾.
- (200) W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd potwierdził, że eksploatacja portu lotniczego w celach komercyjnych oraz budowa infrastruktury portu lotniczego w celach komercyjnych stanowią działalność gospodarczą⁽²¹⁾. W momencie rozpoczęcia wykonywania przez operatora portu lotniczego działalności gospodarczej poprzez świadczenie usług portu lotniczego za wynagrodzeniem, takiego operatora, niezależnie od jego statusu prawnego lub sposobu finansowania, uznaje się za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, zatem postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa mogą stosować się do korzyści przyznawanych przez państwo lub z zasobów państwowych takiemu operatorowi portu lotniczego⁽²²⁾.
- (201) W odniesieniu do momentu, w którym budowa i eksploatacja portu lotniczego stały się działalnością gospodarczą, Komisja przypomina, że stopniowy rozwój mechanizmów rynkowych w sektorze portów lotniczych uniemożliwia określenie dokładnej daty. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznał jednak

⁽¹⁹⁾ Wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96 Komisja przeciwko Włochom, ECLI:EU:C:1998:303; wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r. w sprawie C-41/90 Höfner i Elser, ECLI:EU:C:1991:161; wyrok 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, ECLI:EU:C:1995:392; wyrok z dnia 11 grudnia 1997 r. w sprawie C-55/96 Job Centre, ECLI:EU:C:1997:603.

⁽²⁰⁾ Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 r. w sprawie 118/85 Komisja przeciwko Włochom, ECLI:EU:C:1987:283; wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie 35/96 Komisja przeciwko Włochom, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ Wyrok z dnia 24 marca 2011 r. w sprawach połączonych T-455/08 i T-443/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji oraz Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2011:117, w szczególności pkt 93–94; potwierdzony wyrokiem z dnia 19 grudnia 2012 w sprawie C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2012:821; zob. również wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 Aéroports de Paris przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2000:290, potwierdzony wyrokiem z dnia 24 października 2002 r. w sprawie C-82/01 P Aéroports de Paris przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2002:617 i wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽²²⁾ Wyroki z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawach C-159/91 i C-160/91 Poucet przeciwko AGV i Pistre przeciwko Cancave, ECLI:EU:C:1993:63.

zmiany w charakterze działalności portów lotniczych, a w wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd stwierdził, że począwszy od 2000 r., nie można już wykluczać stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego⁽²³⁾. W rezultacie przynajmniej od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (12 grudnia 2000 r.)⁽²⁴⁾ eksploatację i budowę infrastruktury portu lotniczego należy uznawać za działalność gospodarczą wchodzącą w zakres kontroli pomocy państwa.

7.1.1.1. Jedna jednostka gospodarcza

- (202) Przed zbadaniem charakteru działań prowadzonych przez KFBG i DMG Komisja przypomina jednak, że do celów stosowania zasad pomocy państwa dwa odrębne podmioty prawne mogą zostać uznane za tworzące jedną jednostkę gospodarczą. Taka jednostka gospodarcza jest wówczas uznawana za odnośne przedsiębiorstwo.
- (203) Zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości „pojęcie przedsiębiorstwa w prawie konkurencji powinno być rozumiane jako wskazujące na jednostkę gospodarczą [...], nawet jeżeli pod względem prawnym ta jednostka gospodarcza składa się z kilku osób fizycznych lub prawnych”.⁽²⁵⁾ W tej kwestii Trybunał orzekł, że można uznać, iż szereg podmiotów wykonuje wspólnie daną działalność gospodarczą, tym samym stanowiąc w szczególnych warunkach jednostkę gospodarczą.
- (204) Aby określić, czy kilka podmiotów tworzy jednostkę gospodarczą, Trybunał Sprawiedliwości sprawdza, czy istnieje pakiet kontrolny lub czy istnieją funkcjonalne, ekonomiczne lub strukturalne związki⁽²⁶⁾.
- (205) W tym przypadku Komisja jest zdania, że KFBG i DMG są tak ściśle związane, że do celów stosowania zasad pomocy państwa trzeba uznać, że tworzą one jedną jednostkę gospodarczą. Należy przypomnieć, że DMG jest w całości spółką zależną KFBG, przez co KFBG może kontrolować DMG za pośrednictwem zgromadzenia wspólników.
- (206) W praktyce z dostępnych informacji wynika, że istotne decyzje dotyczące KLU są regularnie podejmowane na szczeblu KFBG, a następnie instrukcje przekazuje się DMG.
- (207) Podsumowując, Komisja uznaje, że powiązania między KFBG a DMG są wystarczająco ścisłe, aby traktować oba podmioty jako jedną jednostkę gospodarczą. W szczególności spółka DMG jest całkowicie zależna od KFBG pod względem ekonomicznym i prawnym oraz nie posiada własnej woli handlowej. W związku z tym do celów stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa uznaje się, że KFBG/DMG tworzą jedno przedsiębiorstwo.

7.1.1.2. Działalność gospodarcza

- (208) Przedsiębiorstwo KFBG/DMG zajmuje się budową, utrzymywaniem i eksploatacją KLU. Przedsiębiorstwo KFBG/DMG oferuje usługi portu lotniczego i pobiera opłaty od użytkowników – operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników niekomercyjnego lotnictwa ogólnego – za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego, dokonując tym samym komercyjnej eksploatacji infrastruktury. Na podstawie orzecznictwa przytoczonego w motywach 200 i 201 należy zatem stwierdzić, że przedsiębiorstwo KFBG/DMG prowadzi działalność gospodarczą, przynajmniej począwszy od daty wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (tj. od dnia 12 grudnia 2000 r.).
- (209) Z informacji przedłożonych przez Austrię wyraźnie wynika, że KLU już przed 2000 r. z powodzeniem przyciągał operatorów prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego i użytkowników lotnictwa ogólnego.
- (210) Dlatego też stwierdza się, że począwszy od dnia 12 grudnia 2000 r., przedsiębiorstwo KFBG/DMG prowadziło działalność gospodarczą oraz, jako jedna jednostka gospodarcza, stanowi przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.1.3. Zakres polityki publicznej

- (211) Chociaż w związku z powyższym przedsiębiorstwo KFBG/DMG musi zostać uznane za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, należy przypomnieć, że nie wszystkie działania wykonywane przez właściciela i operatora portu lotniczego mają koniecznie charakter gospodarczy⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Wyrok w sprawach Flughafen Leipzig-Halle GmbH i Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji oraz Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji, pkt 24 powyżej, ECLI:EU:T:2011:117, w szczególności pkt 84 i 158.

⁽²⁴⁾ Wyrok w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, pkt 24 powyżej, ECLI:EU:T:2000:290, potwierdzony wyrokiem z dnia 24 października 2002 r. w sprawie C-82/01 P Aéroports de Paris przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Wyrok z dnia 12 lipca 1984 r. w sprawie C-170/83 Hydrotherm, ECLI:EU:C:1984:271, pkt 11. Zob. również wyrok z dnia 14 października 2004 r. w sprawie T-137/02 Pollmeier Malchow przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2004:304, pkt 50.

⁽²⁶⁾ Wyrok z dnia 16 grudnia 2010 r. w sprawie C-480/09 P AceaElectrabel Produzione SpA przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2010:787, pkt 47–55; wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze przeciwko Cassa di Risparmio di Firenze SpA i in., ECLI:EU:C:2006:8, pkt 112.

⁽²⁷⁾ Wyrok z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92 SAT Fluggesellschaft przeciwko Eurocontrol, ECLI:EU:C:1994:7.

- (212) Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości ⁽²⁸⁾, działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej, nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzą w zakres stosowania zasad pomocy państwa. Mogą to być działania związane na przykład z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją, służbą celną itd. Finansowanie musi ograniczać się wyłącznie do kwoty niezbędnej do zrekompensowania kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystywane do pokrycia kosztów związanych z prowadzeniem innego rodzaju działalności gospodarczej ⁽²⁹⁾.
- (213) Dlatego też finansowanie działań wchodzących w zakres polityki publicznej lub finansowanie infrastruktury bezpośrednio związanej z tymi działaniami zasadniczo nie stanowi pomocy państwa ⁽³⁰⁾. Na ogół uznaje się, że 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 ⁽³¹⁾.
- (214) Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej ściśle związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej nie może prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji przewoźników lotniczych i operatorów portów lotniczych. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dochodzi bowiem do przyznania korzyści, jeżeli organy publiczne zwalniają przedsiębiorstwa z kosztów wynikających z prowadzonej przez nie działalności gospodarczej ⁽³²⁾. Jeżeli zatem normalnym rozwiązaniem w świetle danego porządku prawnego jest to, że przewoźnicy lotniczy lub operatorzy portów lotniczych ponoszą koszty pewnych usług, natomiast niektórzy przewoźnicy lotniczy lub operatorzy portów lotniczych świadczący takie same usługi nie muszą ponosić tych kosztów, to te ostatnie porty mogą uzyskiwać korzyść, nawet jeśli takie usługi same w sobie uznaje się za działalność pozagospodarczą. Konieczna jest zatem analiza ram prawnych obowiązujących danego operatora portu lotniczego, aby ocenić, czy przedmiotowe ramy prawne nakładają na operatorów portów lotniczych lub na przewoźników lotniczych obowiązek ponoszenia kosztów prowadzenia niektórych rodzajów działalności, które same w sobie mogą być uznane za działalność pozagospodarczą, a które są jednak nieodłącznie związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.
- (215) Austria stwierdziła, że koszty związane z zapewnieniem środków bezpieczeństwa portów lotniczych zgodnie z § 1, 2, 8, 9 i 13 Luftfahrtssicherheitsgesetz z 1992 r. (ustawa o bezpieczeństwie lotniczym, zwana dalej: „LSG”) należy uznać za wchodzące w zakres polityki publicznej. W latach 2000–2010 spółka KFBG otrzymała zwrot następujących kwot:

Tabela 7

Zwroty dokonane przez Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Federalne Ministerstwo Finansów w latach 2000–2010

(EUR)

2000	24 000
2001	24 000
2002	27 000
2003	553 000
2004	878 000
2005	642 000
2006	791 000

⁽²⁸⁾ Wyrok z dnia 16 czerwca 1987 w sprawie 118/85 Komisja przeciwko Włochom, ECLI:EU:C:1987:283, pkt 7 i 8 oraz wyrok z dnia 4 maja 1988 w sprawie 30/87 Bodson przeciwko Pompes funèbres des régions libérées, ECLI:EU:C:1988:225, pkt 18.

⁽²⁹⁾ Wyrok z dnia 18 marca 1997 r. w sprawie C-343/95 Diego Cali & Figli przeciwko Servizi Ecologici Porto di Genova, ECLI:EU:C:1997:160; decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r. N309/2002; decyzja Komisji z dnia 16 października 2002 r. N438/2002 – Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej (Dz.U. C 284 z 21.11.2002, s. 2).

⁽³⁰⁾ Decyzja Komisji N309/2002 z dnia 19 marca 2003 r.

⁽³¹⁾ Zob. w szczególności wyrok z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92 SAT Fluggesellschaft przeciwko Eurocontrol, ECLI:EU:C:1994:7, pkt 30 oraz wyrok z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie C-113/07 P Selex Sistemi Integrati przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2009:191, pkt 71.

⁽³²⁾ Zob. m.in. wyrok z dnia 3 marca 2005 r. w sprawie C-172/03 Wolfgang Heiser przeciwko Finanzamt Innsbruck, ECLI:EU:C:2005:130, pkt 36, oraz przytoczone orzecznictwo.

(EUR)

2007	824 000
2008	1 134 000
2009	682 000
2010	896 000

- (216) Komisja zauważa, że zgodnie z § 8, 9 i 13 ust. 2 LSG zwrot może obejmować wyłącznie koszty związane z zapewnianiem i utrzymywaniem powierzchni i obiektów niezbędnych do przeprowadzenia działań określonych w § 1 i 2 LSG. Zgodnie z § 1 i 2 LSG operator portu lotniczego jest zobowiązany zagwarantować prewencyjną ochronę cywilnych statków powietrznych, w tym osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego lub wchodzących na jego pokład, przed niebezpiecznymi atakami z użyciem broni, amunicji, materiałów wojennych lub wszelkich innych niebezpiecznych urządzeń. W tym celu operator portu lotniczego musi przeprowadzać skuteczne kontrole bezpieczeństwa. Wszystkie inne koszty, które nie dotyczą tych działań, ponosi operator portu lotniczego.
- (217) Komisja jest zdania, że przeprowadzanie skutecznych kontroli bezpieczeństwa w celu zagwarantowania prewencyjnej ochrony lotnictwa cywilnego należy uznać za działalność o charakterze pozagospodarczym, jak wspomniano w pkt 35 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. W odniesieniu do kosztów operacyjnych poniesionych w latach 2000–2010 w związku z tymi działaniami Komisja uznaje, że koszty, do których zwrotu operator portu lotniczego jest uprawniony na podstawie §8, 9 i 13 LSG, kwalifikują się jako koszty wchodzące w zakres polityki publicznej.
- (218) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Austrię dzięki praktycznemu wdrożeniu zwrotu kosztów poniesionych przez port lotniczy, które wymagało szczegółowego udokumentowania, organy podatkowe i Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych mogły dokonać podwójnej kontroli tej procedury. Można wykluczyć zatem istnienie nadmiernej rekompensaty. Spółka KFBG mogła oddzielić koszty wchodzące w zakres polityki publicznej od pozostałych kosztów dzięki skomplikowanemu systemowi księgowania, w ramach którego koszty przypisywano poszczególnym lotom obsługiwanym w KLU.
- (219) Komisja zauważy również, że LSG jako ustawę federalną stosowano w sposób spójny we wszystkich austriackich portach lotniczych i nie doszło do dyskryminacji operatorów portów lotniczych.
- (220) Komisja stwierdza zatem, że zwrot kosztów operacyjnych, poniesionych w latach 2000–2010, na podstawie § 1, 2, 8, 9 i 13 LSG wchodzi w zakres polityki publicznej, jest on zatem wyłączony z kontroli na podstawie zasad pomocy państwa.
- (221) Austria stwierdziła również, że z KLU korzystają regularnie siły zbrojne Austrii, policja podczas interwencji oraz zespoły ratownictwa powietrznego Christophorus. Komisja zgadza się, że działania te można uznać za zobowiązania administracji publicznej. Władze austriackie nie wykazały jednak, że spółka KFBG otrzymała zwrot kosztów tych działań, w związku z czym nie są spełnione wymogi określone dla zwrotu kosztów wchodzących w zakres polityki publicznej.
- (222) Podsumowując, Komisja uważa, że wszystkie koszty, które nie wchodzą w zakres polityki publicznej zgodnie z § 1, 2, 8, 9 i 13 LSG, należy uznać za koszty działalności gospodarczej.

7.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (223) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków.
- (224) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień⁽³³⁾. Zasoby władz lokalnych stanowią, na potrzeby stosowania art. 107 TFUE, zasoby państwowe⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T 267/08 i T 279/08 Région Nord-Pas-de-Calais i Communauté d'agglomération du Douaisis, ECLI:EU:T:2011:209, pkt 108.

- (225) W tym przypadku odpowiednie środki – mianowicie wkłady finansowe na rzecz KFVG i DMG – przyznano z budżetu władz lokalnych. Wkłady finansowe pochodziły bezpośrednio z kraju związkowego Karyntia, miasta Klagenfurt i KLH. Wkłady finansowe przekazane przez kraj związkowy Karyntia i miasto Klagenfurt należy uznać za zasoby państwowe. To samo dotyczy KLH: KLH był osobą prawną podlegającą prawu publicznemu i został utworzony w 1990 r. mocą ustawy KLH-G, w której zawarto również statut KLH. KLH działał jako podmiot dominujący (holding), zarządzający aktywami państwowymi w postaci udziałów, które kraj związkowy Karyntia posiadał w różnych podmiotach. KLH zarządzał specjalnym funduszem o nazwie „Zukunft Kärnten”, którego celem było bezpośrednie i pośrednie finansowanie projektów. Fundusz obejmował 500 mln EUR, które pochodziły z budżetu kraju związkowego Karyntia. Wszystkie wkłady finansowe, które KFVG otrzymała od KLH, należy zatem uznać za zasoby państwowe.
- (226) W odniesieniu do możliwości przypisania środka państwu w wyroku w sprawie Stardust Marine Trybunał Sprawiedliwości orzekł ponadto, że fakt, iż państwo lub jednostka państwowa jest jedynym udziałowcem lub udziałowcem większościowym danego przedsiębiorstwa, nie wystarcza, aby uznać, że przekazanie zasobów przez to przedsiębiorstwo można przypisać jego udziałowcom publicznym⁽³⁵⁾. W opinii Trybunału Sprawiedliwości, nawet jeśli państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na jego operacje, nie można automatycznie zakładać, że w konkretnym przypadku taka kontrola jest faktycznie sprawowana, ponieważ przedsiębiorstwo publiczne może również działać z większą lub mniejszą niezależnością, zgodnie z pozostawionym mu przez państwo stopniem autonomii.
- (227) Trybunał Sprawiedliwości jest zdania, że na możliwość przypisania zasobów państwu mogą wskazywać następujące elementy⁽³⁶⁾:
- fakt, że przedmiotowe przedsiębiorstwo nie mogło podjąć kwestionowanej decyzji bez wzięcia pod uwagę wymogów organów publicznych,
 - fakt, że przedsiębiorstwo musiało brać pod uwagę dyrektywy wydane przez organy publiczne,
 - zintegrowanie przedsiębiorstwa publicznego ze strukturami administracji publicznej,
 - charakter działalności przedsiębiorstwa publicznego i prowadzenie tej działalności na rynku w warunkach normalnej konkurencji z podmiotami prywatnymi,
 - status prawny przedsiębiorstwa,
 - intensywność nadzoru, jaki organy publiczne sprawują w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem,
 - dowolny inny element wskazujący w danym przypadku na zaangażowanie organów publicznych w przyjęcie środka lub na znikome prawdopodobieństwo braku takiego zaangażowania, biorąc pod uwagę również zakres tego środka, jego treść lub określające go warunki.
- (228) Komisja uważa, że wkłady finansowe na rzecz KFVG i DMG można przypisać państwu. Odpowiednie środki przekazane przez kraj związkowy Karyntia i miasto Klagenfurt – mianowicie wkłady finansowe na rzecz KFVG i DMG – przyznano bezpośrednio z budżetu władz lokalnych i regionalnych. W związku z powyższym Komisja uznaje, że środki te można przypisać państwu.
- (229) To samo dotyczy wkładów finansowych, które spółki KFVG i DMG otrzymały od KLH. Kraj związkowy Karyntia był w stanie nie tylko kontrolować KLH i wywierać dominujący wpływ na jego operacje, lecz także sprawować faktyczną kontrolę nad wkładami finansowymi, które spółka KFVG otrzymała od KLH. Ze statusu prawnego KLH wynika, że KLH był osobą prawną *sui generis*, która jako jedyna była uprawniona do zarządzania aktywami państwowymi w interesie kraju związkowego Karyntia. Charakter działań KLH również wskazuje na fakt, że ich jedynym celem był interes kraju związkowego Karyntia: KLH posiadał 80 % udziałów w spółce KFVG, reprezentował zatem aktywnie interesy kraju związkowego Karyntia dotyczące istnienia i utrzymania funkcjonującego portu lotniczego w Klagenfurcie. Rodzaj działań, które KLH podjął na rzecz kraju związkowego Karyntia, również wskazuje, że KLH działał na rzecz tego kraju związkowego: decyzja o przyznaniu wkładów finansowych miała znaczenie dla istnienia KLU, leżała zatem w dużym stopniu w interesie kraju związkowego Karyntia.
- (230) Ponadto zgodnie ze statutem zarząd KLH był powoływany bezpośrednio przez jego radę nadzorczą. Rada nadzorcza była powoływana bezpośrednio przez rząd kraju związkowego Karyntia. Zgodnie ze statutem członkowie rady nadzorczej byli powoływani proporcjonalnie do liczby przedstawicieli partii politycznych tworzących rząd kraju związkowego Karyntia. Ponadto każda decyzja zarządu, która dotyczyła inwestycji na kwotę powyżej 50 000 EUR, wymagała zgody rady nadzorczej. Zgodnie z § 5 statutu KLH stały nadzór nad holdingiem sprawował rząd kraju związkowego Karyntia. Rząd Karyntii miał obowiązek zapewnić, aby wszystkie decyzje podejmowane przez KLH uwzględniały interes kraju związkowego.

⁽³⁵⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 51 i nast.

⁽³⁶⁾ Ibidem.

- (231) Z powyższych względów wynika, że każda decyzja zarządu KLH, która dotyczyła finansowania KFBG na kwotę powyżej 50 000 EUR, wymagała zgody rady nadzorczej holdingu. Skład rady nadzorczej oddawał układ partii politycznych w rządzie kraju związkowego Karyntia. Ponadto rząd kraju związkowego Karyntia nadzorował te decyzje i zapewniał, aby podejmowane były zgodnie z interesem tego kraju związkowego. Potwierdziły to władze austriackie, które oświadczyły, że rząd Karyntii uczestniczył w podejmowaniu wszystkich decyzji w sprawie finansowania KFBG przez KLH.
- (232) W świetle tych rozważań Komisja uważa, że istnieją wystarczające przesłanki, aby stwierdzić, że wkłady finansowe przekazane przez KLH można przypisać państwu.

7.1.3. Korzyść gospodarcza

7.1.3.1. Test prywatnego inwestora

- (233) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa⁽³⁷⁾. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa⁽³⁸⁾. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie (w porównaniu z normalnymi warunkami rynkowymi) w wyniku interwencji państwa.
- (234) Komisja przypomina ponadto, że „kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa”⁽³⁹⁾. W analizowanym przypadku, aby ustalić, czy finansowanie KLU ze środków publicznych przyznaje przedsiębiorstwu KFBG/DMG korzyść, której nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi porównać postępowanie organów publicznych zapewniających bezpośrednie dotacje na inwestycje i wkłady finansowe z postępowaniem inwestora prywatnego dążącego do uzyskania rentowności w perspektywie długoterminowej⁽⁴⁰⁾.
- (235) W ocenie należy pominąć wszelkie pozytywne skutki dla gospodarki regionu, w którym położony jest port lotniczy, zgodnie z wyjaśnieniem Trybunału, że właściwym pytaniem w kontekście stosowania testu prywatnego inwestora jest to, czy „w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zwrotu, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy względami sektorowymi, zdecydowałby się subskrybować przedmiotowy kapitał”⁽⁴¹⁾.
- (236) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora, Komisja musi usytuować się w kontekście chwili, w której podejmowano poszczególne decyzje o przekazywaniu środków publicznych na rzecz KFBG/DMG. Komisja musi również oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi dysponowały właściwe władze lokalne w momencie podejmowania decyzji dotyczącej ustaleń w zakresie finansowania przedmiotowych środków w zakresie infrastruktury.
- (237) Wkłady finansowe dokonywane przez kraj związkowy Karyntia, miasto Klagenfurt i KLH miały zasadniczo pokryć straty KFBG i DMG. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Austrię wkłady finansowe przyznano, aby częściowo pokryć straty, które wynikały z kosztów poniesionych przez KFBG z tytułu umów w sprawie usług marketingowych zawartych przez KFBG i DMG z różnymi przewoźnikami lotniczymi. Komisja uważa, że koszty związane z umowami w sprawie usług marketingowych zawartymi z przewoźnikami lotniczymi należy uznać za zwykłe koszty operacyjne operatora portu lotniczego. Koszty te rzeczywiście dotyczyły zobowiązań, które wynikały z umów zawartych przez operatora portu lotniczego z przewoźnikami lotniczymi. W ramach tych ustaleń operator portu lotniczego nabywał usługi marketingowe od przewoźnika lotniczego, aby promować usługi lotnicze oferowane przez tego przewoźnika, na korzyść zarówno operatora portu lotniczego, jak i przewoźnika lotniczego. Ostatecznie wkłady finansowe służyły zatem pokryciu części zwykłych kosztów operacyjnych przedsiębiorstwa KFBG/DMG, a tym samym zwalniały je z obciążeń gospodarczych, które w normalnych warunkach musiałyby ponieść.

⁽³⁷⁾ Wyrok z dnia 11 lipca 1996 r. w sprawie C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i in. przeciwko La Poste i in.*, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60 oraz wyrok z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-342/96 *Hiszpania przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

⁽³⁸⁾ Wyrok z dnia 2 lipca 1974 r. w sprawie 173/73 *Włochy przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:1974:71, pkt 13.

⁽³⁹⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 *Francja przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 69.

⁽⁴⁰⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:1991:142, pkt 23; wyrok z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97 *Alitalia przeciwko Komisji*, ECLI:EU:T:2000:289, pkt 84.

⁽⁴¹⁾ Wyrok z dnia 10 lipca 1986 r. w sprawie 40/85 *Belgia przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Austria nie stwierdziła wprost, że wkłady finansowe były zgodne z testem prywatnego inwestora. Stwierdziła raczej, że władze lokalne nigdy nie uznały zamknięcia portu lotniczego za realistyczny wariant oraz że, biorąc pod uwagę konieczność i zobowiązanie do eksploatacji portu lotniczego, z ekonomicznego punktu widzenia zasadne było również przyciągnięcie operacji zarobkowego transportu lotniczego. W odniesieniu do innych kwestii Austria argumentowała, że motywacją do przyznania wkładów finansowych portowi lotniczemu była chęć pobudzenia regionu pod względem ekonomicznym oraz podkreśliła znaczenie portu lotniczego dla gospodarki regionalnej.
- (239) Przeprowadzając test prywatnego inwestora, nie można jednak brać pod uwagę względów społecznych ani regionalnych. O ile co do zasady można przyjąć, że nawet niepodlegające zwrotowi dotacje na rzecz przedsiębiorstwa w całości należącego do państwa mogłyby kwalifikować się jako inwestycje zgodne z zasadami rynkowymi, Austria nie przedstawiła biznesplanu ani żadnych obliczeń *ex ante*, takich jak analiza wrażliwości podstawowych założeń dotyczących oczekiwanej rentowności wkładów finansowych. Austria nie wyjaśniła, dlaczego inwestor prywatny miałby nadal dokonywać zastrzyków kapitałowych na rzecz przedsiębiorstwa, które generuje straty. Austria nie twierdziła zatem, że wkłady finansowe stanowiły normalne inwestycje rynkowe.
- (240) Ponadto Komisja zauważa, że zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze austriackie, analizując wyniki netto w poszczególnych latach, można stwierdzić, że począwszy od 2002 r. przedsiębiorstwo KFBG/DMG w większości określonych lat ponosiło straty, jeżeli nie uwzględni się wkładów finansowych przekazanych przez organy publiczne na pokrycie kosztów umów w sprawie usług marketingowych zawartych z przewoźnikami lotniczymi.
- (241) Komisja stwierdza, że nie można było oczekiwać, iż wkłady finansowe na rzecz przedsiębiorstwa KFBG/DMG będą generowały odpowiedni zwrot z inwestycji dla przekazujących je podmiotów, wkłady te nie zostały zatem przekazane w normalnych warunkach rynkowych. W świetle powyższych informacji wkłady finansowe należy uznać za przyznanie korzyści gospodarczej na rzecz KFBG/DMG.

7.1.3.2. Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym

- (242) Austria argumentowała, że finansowanie KFBG i DMG dzięki płatnościom dokonywanym przez kraj związkowy Karyntia, miasto Klagenfurt i KLH byłoby zgodne z wymogami określonymi w orzecznictwie w sprawie Altmark⁽⁴²⁾, nie stanowiłoby zatem przyznania korzyści. W związku z potrzebą zagwarantowania dostępności regionu Karyntia ogólne zarządzanie portem lotniczym można uznać za stanowiące usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym, przedmiotowe finansowanie stanowiłoby zatem rekompensatę z tytułu świadczenia takiej usługi przez port lotniczy.
- (243) Aby ocenić, czy badane środki stanowią korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, w przypadku przedsiębiorstw, którym powierzono wykonywanie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym, Komisja musi zbadać, czy spełnione są kryteria ustanowione przez Trybunał sprawiedliwości w wyroku w sprawie Altmark. Kryteria te można streścić w następujący sposób:
- przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone (pierwsze kryterium Altmark),
 - parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób (drugie kryterium Altmark),
 - rekompensata nie może przekraczać 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 (trzecie kryterium Altmark),
 - jeżeli przedsiębiorstwo nie zostało zobowiązane do świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie 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 takich zobowiązań (czwarte kryterium Altmark).
- (244) Komisja w pierwszej kolejności analizuje zgodność z czwartym kryterium Altmark. Biorąc pod uwagę fakt, że kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark należy stosować łącznie, niespełnienie któregokolwiek z tych warunków doprowadziłoby do stwierdzenia, że na podstawie wyników przeprowadzonej analizy nie można wykluczyć obecności korzyści, nawet jeżeli potwierdzono by, że usługi świadczone przez KFBG/DMG są usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym
- (245) Czwarte kryterium Altmark przewiduje, że rekompensatę należy ograniczyć do minimum koniecznego do prowadzenia wydajnego przedsiębiorstwa, aby uniknąć zakwalifikowania tej rekompensaty jako pomocy państwa. Kryterium to uważa się za spełnione w przypadku gdy odbiorcę rekompensaty wybrano w ramach postępowania przetargowego w taki sposób, aby koszt świadczonych usług był najniższy dla społeczeństwa, lub, jeżeli sytuacja taka nie miała miejsca, w przypadku gdy kwotę rekompensaty obliczono przez odniesienie do kosztów sprawnie funkcjonującego przedsiębiorstwa.

⁽⁴²⁾ Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C 280/00 Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, ECLI:EU:C:2003:415.

- (246) Z informacji przekazanych przez Austrię wynika, że beneficjent nie został wybrany w ramach publicznego postępowania przetargowego. Kraj związkowy Karyntia nie przeprowadził postępowania przetargowego na eksploatację KLU, lecz wyznaczył spółkę KFBG do eksploatacji tego portu.
- (247) Ponadto z dowodów nie wynika, że wysokość rekompensaty ustalono na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie 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 takich zobowiązań. Nie przedstawiono dowodów, z których wynikałoby, że aby ustalić poziom wkładów finansowych przekazanych na rzecz KFBG, przeprowadzono analizę kosztów, jakie przeciętny operator portu lotniczego poniosłoby, eksploatując port lotniczy porównywalny do KLU. Władze austriackie nie przekazały takiej analizy. Wkłady finansowe na rzecz KFBG wydają się służyć pokryciu potrzeb finansowych KFBG, przy czym wcześniej nie przeprowadzono żadnej analizy kosztów.
- (248) W związku z tym brak jest dowodów, które wskazywałyby, że świadczenie usług portu lotniczego przez spółkę KFBG odbywało się w taki sposób, aby ich koszt był jak najniższy dla społeczeństwa.
- (249) Ponadto rekompensaty nie obliczono na podstawie mechanizmu *ex ante* i w każdym przypadku stanowiła ona jednorazową płatność. W niniejszej sprawie parametry, na podstawie których należało obliczyć rekompensatę z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, nie zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób. W związku z tym drugie kryterium Altmark także nie jest spełnione.
- (250) Biorąc pod uwagę fakt, że kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark należy stosować łącznie, Komisja może już na tym etapie uznać, że w przypadku środków, których dotyczy niniejsza sprawa, nie można wykluczyć pomocy państwa, ponieważ w niniejszym przypadku nie jest spełnione ani drugie, ani czwarte kryterium. Otwarta pozostaje kwestia, czy eksploatacja KLU stanowi usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym oraz czy Austria popełniła oczywisty błąd w definiowaniu usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że środek zapewnił spółce KFBG korzyść gospodarczą.

7.1.4. Selektowność

- (251) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 TFUE, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym tylko te środki, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa.
- (252) W analizowanym przypadku korzyść z wkładów finansowych odnosi tylko przedsiębiorstwo KFBG/DMG. W związku z powyższym środki te są z definicji selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (253) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku wewnętrznym, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na ten rynek⁽⁴³⁾. Korzyść gospodarcza uzyskana z tytułu bezpośrednich dotacji na inwestycje i wkładów finansowych przyznanych w tym przypadku na rzecz operatora portu lotniczego wzmacnia jego pozycję gospodarczą, ponieważ operator portu lotniczego mógł rozpocząć komercyjną działalność portu lotniczego bez ponoszenia wszystkich kosztów inwestycyjnych i operacyjnych związanych z przedmiotową działalnością.
- (254) Jak wyjaśniono w motywie 208 i nast., eksploatacja portu lotniczego jest działalnością gospodarczą. Konkurencja ma miejsce z jednej strony między portami lotniczymi w celu przyciągnięcia przewoźników lotniczych oraz związanego z nimi ruchu lotniczego (pasażerskiego i towarowego), a z drugiej strony między operatorami portów lotniczych, którzy mogą konkurować ze sobą o powierzanie im zarządzania danym portem lotniczym. Ponadto w szczególności w odniesieniu do tanich przewoźników i operatorów lotów czarterowych również porty lotnicze, które nie są położone na tych samych obszarach ciężenia, a nawet znajdują się w różnych państwach członkowskich, mogą ze sobą konkurować o przyciągnięcie takich przewoźników lotniczych.
- (255) Jak wspomniano w pkt 40 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. i co zostało potwierdzone w pkt 45 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., nie jest możliwe wyłączenie nawet małych portów lotniczych z zakresu zastosowania art. 107 ust. 1 TFUE. Ponadto pkt 45 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. wyraźnie stanowi, że „stosunkowo niewielki rozmiar przedsiębiorstwa będącego beneficjentem finansowania publicznego nie wyklucza bowiem a priori ewentualnego wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

⁽⁴³⁾ Wyrok z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-214/95 Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) Od 2012 r. KLU obsługuje około 230 000 pasażerów rocznie, a w przeszłości w latach 2004–2007 obsługiwał nawet blisko 520 000 pasażerów rocznie. Jak wskazano w motywie 21, KLU jest położony w okolicy portu lotniczego w Lublanie (80 km) oraz w odległości około dwóch godzin jazdy samochodem od sześciu innych portów lotniczych. Istnieje wiele międzynarodowych połączeń lotniczych z KLU do takich miejsc jak Londyn, Frankfurt, Monachium, Hamburg lub Wiedeń. Droga startowa w KLU ma odpowiednią długość (2 720 m) i umożliwia przewoźnikom lotniczym obsługiwaniu średniodystansowych lotów międzynarodowych. W świetle tych faktów należy uznać, że finansowanie KFBG/DMG ze środków publicznych zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i wywiera przynajmniej potencjalnie wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (257) W tym kontekście należy uznać, że publiczne finansowanie przyznane na rzecz KFBG/DMG może zakłócać konkurencję i wywierać wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.6. Wniosek

- (258) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że publiczne finansowanie przyznane na rzecz KFBG/DMG w postaci wkładów finansowych w latach 2000–2010 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2. Program zniżek lotniskowych z 2005 r.

7.2.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (259) W ramach programu zniżek lotniskowych z 2005 r. zaoferowano zniżki dla przewoźników lotniczych z tytułu świadczenia określonych usług transportu lotniczego. Zniżki dotyczyły w szczególności wprowadzenia nowych kierunków lotów, zwiększenia częstotliwości istniejących połączeń lotniczych oraz trwałego zwiększenia liczby pasażerów w ramach istniejących połączeń lotniczych, jak opisano w motywach 33–38.
- (260) Poprzez świadczenie usług transportu lotniczego przewoźnicy lotniczy prowadzą działalność gospodarczą, a zatem uznaje się ich za przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Należy zbadać, czy w ramach programu zniżek lotniskowych z 2005 r. przewoźnikom lotniczym korzystającym z KLU przyznano korzyść gospodarczą.

7.2.2. Korzyść gospodarcza

- (261) W przypadku, w którym port lotniczy dysponuje zasobami publicznymi, zasadniczo można wykluczyć udzielenie pomocy państwa na rzecz przewoźnika lotniczego, jeżeli stosunki pomiędzy portem lotniczym a danym przewoźnikiem lotniczym spełniają test prywatnego inwestora.
- (262) Na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.⁽⁴⁴⁾ zasadniczo można wykluczyć istnienie pomocy państwa na rzecz przewoźnika lotniczego korzystającego z danego portu lotniczego, jeżeli cena pobierana za usługi portu lotniczego odpowiada cenie rynkowej lub jeżeli można wykazać za pomocą analizy *ex ante*, czyli w oparciu o informacje dostępne w momencie przyznania środka i o przewidywalne w tym momencie zmiany sytuacji, że porozumienie między portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym wywrze stopniowo pozytywny wpływ na zyski portu lotniczego i stanowi ono część ogólnej strategii, która jest rentowna w perspektywie długoterminowej. Zgodnie z tym drugim podejściem należy ocenić, czy w dniu zawarcia umowy ostrożny prywatny inwestor oczekiwałby, że umowa ta doprowadzi do osiągnięcia większego zysku niż zysk, który osiągnięto by w przypadku braku takiej umowy. Taki większy zysk należy mierzyć jako różnicę między przychodami przyrostowymi, które mają być generowane dzięki zawarciu umowy (tj. różnicą między przychodami, które osiągnięto by w przypadku zawarcia umowy, a przychodami, które osiągnięto by w przypadku braku takiej umowy), a kosztami przyrostowymi, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać poniesione w wyniku zawarcia umowy (tj. różnicą między kosztami, które poniesiono by w przypadku zawarcia umowy, a kosztami, które poniesiono by w przypadku braku takiej umowy), a obliczone w ten sposób przepływy pieniężne dyskontuje się z zastosowaniem odpowiedniej stopy dyskontowej.
- (263) Jeżeli chodzi o pierwsze podejście (porównanie z „ceną rynkową”) Komisja uważa jednak, że w obecnym momencie niemożliwe jest wyznaczenie punktu odniesienia w celu ustalenia rzeczywistej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze⁽⁴⁵⁾. Dlatego też Komisja uznaje przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej za najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przewoźnikami lotniczymi.

⁽⁴⁴⁾ Zob. wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 53.

⁽⁴⁵⁾ Zob. wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 59.

- (264) Należy zauważyć, że ogólnie rzecz biorąc, zastosowanie testu prywatnego inwestora w oparciu o średnią cenę na innych podobnych rynkach może okazać się pomocne, jeżeli taka cena może zostać zidentyfikowana lub wywnioskowana w racjonalny sposób na podstawie innych wskaźników rynkowych. Metoda ta nie jest jednak do końca odpowiednia w przypadku usług portu lotniczego, ponieważ struktura kosztów i przychodów w poszczególnych portach lotniczych zwykle znacznie się różni. Wynika to z faktu, że koszty i przychody zależą od stopnia rozwinięcia portu lotniczego, liczby przewoźników lotniczych korzystających z danego portu lotniczego, jego przepustowości pod względem przepływu pasażerów, stanu infrastruktury i powiązanych inwestycji, ram regulacyjnych, które mogą się różnić w poszczególnych państwach członkowskich, i od wszelkich długów lub zobowiązań zaciągniętych przez port lotniczy w przeszłości ⁽⁴⁶⁾.
- (265) Ponadto liberalizacja rynku transportu lotniczego utrudnia przeprowadzenie jakiejkolwiek analizy czysto porównawczej. Jak można w tym przypadku zauważyć, praktyki handlowe w relacjach między portami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi nie zawsze opierają się wyłącznie na opublikowanej tabeli opłat. Stosunki biznesowe mogą być bardzo różne. Obejmują one podział ryzyka związanego z przepływem pasażerów i podział wszelkiej powiązanej odpowiedzialności handlowej i finansowej, standardowe programy zniżek lotniskowych i zmianę rozkładu ryzyka w okresie obowiązywania umów. W związku z tym nie można raczej porównać jednej transakcji z drugą w oparciu o cenę za czas postoju na ziemi i obsługi między rejsami lub cenę za pasażera.
- (266) Oprócz tego zastosowanie wartości referencyjnej nie jest odpowiednią metodą ustalania cen rynkowych, jeśli dostępne wartości referencyjne nie zostały określone na podstawie rozważań dotyczących gospodarki rynkowej albo jeśli działania państwa znacznie zakłóciły istniejące ceny. W sektorze lotnictwa takie zakłócenia występują, jak wyjaśniono w pkt 57–59 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.:

„Tradycyjnie organy publiczne uznają publiczne porty lotnicze za infrastrukturę ułatwiającą lokalny rozwój, a nie za przedsiębiorstwa działające na zasadach rynkowych. W rezultacie ustalanie cen stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie solidnych perspektyw rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy społeczne lub regionalne.

Nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów społecznych lub regionalnych, silny wpływ na ceny stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć ceny stosowane przez większość portów lotniczych subsydiowanych ze środków publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przewoźnicy lotniczy biorą pod uwagę ceny ustalone przez porty lotnicze subsydiowane ze środków publicznych.

W takich okolicznościach Komisja ma poważne wątpliwości co do istnienia obecnie możliwości wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze. Sytuacja ta może w przyszłości ulec zmianie...”.

- (267) Ponadto sądy Unii stwierdziły, że zastosowanie wartości referencyjnych w odniesieniu do danej branży jest tylko jedną z wielu metod pozwalających ustalić, czy beneficjent odniósł korzyść gospodarczą, której w normalnych warunkach rynkowych nie odniósłby ⁽⁴⁷⁾. Komisja co prawda może zastosować taką metodę, ale nie ma takiego obowiązku, jeśli uzna, że dana metoda – tak jak w omawianym przypadku – jest niewłaściwa.
- (268) W badaniu z dnia 9 kwietnia 2013 r. (uwaga 3 spółki Oxera) Ryanair utrzymuje zasadniczo tezę, że możliwe jest przeprowadzenie testu prywatnego inwestora, opierając się na porównaniu z praktykami handlowymi innych europejskich portów lotniczych.
- (269) Należy przede wszystkim zauważyć, że w trakcie postępowania ani Austria, ani jakakolwiek inna zainteresowana strona nie zaproponowała Komisji możliwej do wykorzystania w niniejszej sprawie próby porównawczej portów lotniczych, które byłyby wystarczająco porównywalne z portem lotniczym w KLU pod względem wielkości ruchu, rodzaju ruchu, rodzaju i poziomu świadczonych usług portu lotniczego, odległości portu lotniczego od dużego miasta, liczby mieszkańców na obszarze ciężenia portu lotniczego, sytuacji gospodarczej pobliskich obszarów i istnienia innych obszarów geograficznych, z których można przyciągnąć pasażerów.

⁽⁴⁶⁾ Zob. decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24), motywy 88 i 89.

⁽⁴⁷⁾ W kwestii zastosowania rentowności (w odróżnieniu do ceny) jako wartości referencyjnej w tym sektorze zob. wyrok z dnia 3 lipca 2014 r. w sprawach połączonych T-319/12 i T-321/12 Hiszpania i Ciudad de la Luz przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2014:604, pkt 44.

- (270) Badanie spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. ograniczało się do porównania opłat uiszczanych przez spółkę Ryanair w portach lotniczych [...] i [...] z opłatami uiszczanymi przez spółkę Ryanair w KLU na podstawie umów w sprawie usług portu lotniczego. W badaniu nie oceniono, czy próba porównywalnych portów lotniczych spełniała wszystkie kryteria określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ponieważ ocena obejmowała tylko wielkość ruchu, rodzaj ruchu w porcie lotniczym i sytuację gospodarczą pobliskich obszarów ⁽⁴⁸⁾.
- (271) Nawet jeśli taka próba portów lotniczych byłaby dostępna, to w analizowanym przypadku metoda porównawcza byłaby w każdym razie niewykonalna. Jak bowiem wykazano wcześniej, w ramach programu zniżek lotniskowych, który ma być analizowany, zaoferowano różne zniżki dla przewoźników lotniczych z tytułu świadczenia określonych usług transportu lotniczego (za wprowadzenie nowych kierunków lotów, zwiększenie częstotliwości istniejących połączeń lotniczych oraz trwałe zwiększenie liczby pasażerów w ramach istniejących połączeń lotniczych). Ponadto umowy w sprawie usług marketingowych między KFBG a przewoźnikami lotniczymi stanowią złożone całości. Całości te obejmują umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy w sprawie usług marketingowych (czasem połączone w jeden instrument prawny). Transakcje te obejmują kilka „cen”, tj. różne opłaty lotniskowe, cenę za usługi obsługi naziemnej i cenę za usługi marketingowe, z których niektóre zależą od liczby pasażerów, inne od liczby ruchów statków powietrznych, a inne są kwotami stałymi. Każda z tych transakcji powoduje zatem złożoną całość przepływów pieniężnych między operatorem portu lotniczego a przewoźnikiem lotniczym i jego spółkami zależnymi, składające się z przychodów pochodzących z opłat lotniskowych, przychodów związanych z usługami obsługi naziemnej i przychodów związanych z usługami marketingowymi.
- (272) Stąd porównanie samych opłat lotniskowych pobieranych przez KFBG od odnośnych przewoźników lotniczych z opłatami lotniskowymi pobieranymi przez porównywalne porty lotnicze nie dostarczy żadnej wskazówki użytecznej dla testu prywatnego inwestora. W celu zastosowania wiarygodnej metody porównawczej do transakcji stanowiących przedmiot niniejszej oceny trzeba by co najmniej znaleźć w portach lotniczych z próby porównawczej grupę porównywalnych transakcji, obejmujących w szczególności równoważne usługi marketingowe i równoważne usługi obsługi naziemnej. Poszukiwanie takiej próby porównywalnych transakcji okazałoby się niemożliwe, ponieważ tak bardzo są złożone i specyficzne transakcje stanowiące przedmiot niniejszej oceny, tym bardziej że ceny usług obsługi naziemnej i usług marketingowych są rzadko podawane do publicznej informacji i byłyby trudno dostępne, jeśli miałyby stanowić podstawę porównania.
- (273) Wreszcie, zakładając, że w oparciu o wiarygodną analizę porównawczą możliwe byłoby ustalenie, że analizowane „ceny” w poszczególnych transakcjach stanowiących przedmiot niniejszego badania są równe lub wyższe niż „ceny rynkowe” ustalone za pomocą próby porównywalnych transakcji, Komisja nie mogłaby stąd wywnioskować, że transakcje te są zgodne z ceną rynkową, jeżeli okaże się, że w momencie ich zawierania operator portu lotniczego mógł spodziewać się, że pociągną za sobą koszty przyrostowe przewyższające przychody przyrostowe. Prywatny inwestor nie ma bowiem żadnego interesu w oferowaniu dóbr lub usług po „cenie rynkowej”, jeśli takie zachowanie prowadzi do straty przyrostowej.
- (274) Komisja uważa za stosowne przypomnieć w kontekście niniejszej analizy, że w związku z przyjęciem wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. zarówno Austria, jak i zainteresowane strony zostały wezwane do przedstawienia swoich uwag odnośnie do zastosowania przepisów tych wytycznych do niniejszej sprawy (zob. motyw 8). W analizowanym przypadku ani Austria, ani zainteresowane strony nie zakwestionowały zasadniczo podejścia Komisji, zgodnie z którym – ponieważ nie jest możliwe wyznaczenia odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustalenia prawdziwej ceny rynkowej za usługi świadczone przez porty lotnicze dla przewoźników lotniczych – najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez te dwie strony jest przeprowadzana *ex ante* analiza ich rentowności przyrostowej.
- (275) W świetle powyższego Komisja uważa, że do niniejszego przypadku powinno się zastosować ogólnie zalecane w wytycznych z 2014 r. podejście dla przeprowadzenia testu prywatnego inwestora do stosunków między portami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi, tj. analizę *ex ante* rentowności przyrostowej ⁽⁴⁹⁾.
- (276) Podejście to uzasadnione jest tym, że operator portu lotniczego może mieć obiektywny interes w zawarciu transakcji z przewoźnikiem lotniczym, jeżeli może w rozsądny sposób spodziewać się, że ta transakcja zwiększy jego zyski (lub zmniejszy straty) w porównaniu z sytuacją alternatywną, w której transakcja taka nie zostałaby zawarta, a to niezależnie od wszelkich porównań z warunkami oferowanymi przewoźnikom lotniczym przez innych operatorów portów lotniczych lub też z warunkami oferowanymi przez tego samego operatora innym przewoźnikom lotniczym.

⁽⁴⁸⁾ W kwestii dalszych kryteriów, które należy ocenić, zob. pkt 60 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁴⁹⁾ Zob. pkt 59 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (277) Ponadto infrastruktura portu lotniczego musi być dostępna dla wszystkich przewoźników lotniczych, a nie przeznaczona dla konkretnego przewoźnika lotniczego, aby wykluczyć możliwość przeniesienia korzyści wynikającej z pomocy zgodnej z rynkiem wewnętrznym przyznanej na rzecz operatora portu lotniczego na określonego przewoźnika lotniczego.
- (278) W tym względzie Komisja zauważa również, że zróżnicowanie cen stanowi standardową praktykę handlową. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia.
- (279) Program zniżek lotniskowych z 2005 r. wprowadzono, aby zwiększyć konkurencyjność KLU. Opracowując program zniżek lotniskowych z 2005 r., operator KLU przeanalizował liczbę pasażerów, ruchy w porcie lotniczym oraz wyniki finansowe za poprzednie lata. Zdaniem Austrii z analizy rynku przeprowadzonej w tamtym czasie wynika, że KLU ze względu na wysokie średnie koszty stałe był jednym z najdroższych portów lotniczych w Austrii.
- (280) Komisja zauważa, że od dnia 1 października 2003 r. spółka AUA dokonała jednostronnego zmniejszenia swoich płatności z tytułu opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami w porcie lotniczym KLU. Chociaż w dniu 20 października 2005 r. spółki KFBG i AUA podpisały ugodę w sprawie płatności z tytułu opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami za okres od dnia 1 października 2003 r. do dnia 20 października 2005 r., spółka KFBG musiała mierzyć się ze znaczącymi brakami płatności z tytułu opłat lotniskowych w okresie od października 2003 r. do października 2005 r. Ponadto w październiku 2005 r. doszło do nagłego zakończenia wszystkich umów z 2002 r. między spółkami KFBG, DMG, Ryanair, LV i AMS, gdy z przyczyn gospodarczych Ryanair przestał realizować przewozy pasażerskie między KLU a STN. Wszystkie te czynniki łącznie spowodowały, że KLU przeanalizował swoją politykę cenową i w 2005 r. wprowadził program zniżek lotniskowych.
- (281) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Austrię, szczegółową analizę rentowności *ex ante* przeprowadził zarząd KFBG, a zatwierdziła ją rada nadzorcza spółki.
- (282) Oceniając analizę rentowności *ex ante*, Komisja zauważa, że spółka KFBG opracowała kompleksową analizę na podstawie swojego systemu księgowania wszystkich kosztów i korzyści *ex ante* zawiera szczegółowy wzór, który pozwala obliczyć wszystkie koszty KFBG. Koszty są dzielone według różnych czynników generujących koszty i obejmują wszystkie koszty poniesione w trakcie eksploatacji portu lotniczego (związane z opłatą za lądowanie, opłatą infrastrukturalną w strefie ogólnodostępnej, opłatą infrastrukturalną w strefie operacyjnej lotniska, opłatą pasażerską, opłatą za obsługę ruchu, opłatą za obsługę ramp). Analiza rentowności zawiera również szczegółowe wyjaśnienie, w jaki sposób, uwzględniając obowiązujący w tamtym momencie system księgowania kosztów KFBG, obliczono czynnik generujący koszty w wysokości [...] EUR w przypadku zależności od liczby lotów, tj. maksymalną masę startową, oraz w wysokości [...] EUR w przypadku zależności od liczby pasażerów. Spółce Tyrolean Airways podzlecono obsługę ruchu w wymiarze 51 %, w wyliczeniach koszty te wykazano zatem jako koszty usług świadczonych przez osoby trzecie. Spółka KFBG wskazała, że stopa kapitalizacji wynosiła 8 %. Obliczono ją na podstawie średniego ważonego kosztu kapitału i odpowiadała ona stopie z 2002 r. opublikowanej przez port lotniczy w Wiedniu. Jeżeli chodzi o czynniki generujące dochód z działalności pozalotniczej, spółka KFBG wskazała na sklepy i parking w porcie lotniczym, magazyn ładunków, a także umowy najmu i dzierżawy. Średni dochód z działalności pozalotniczej, po odjęciu kosztów związanych z tą działalnością, obliczono na podstawie danych z ostatnich lat i wynosił on [...] EUR w przeliczeniu na pasażera. Spółka KFBG wskazała, że dochód z działalności pozalotniczej wynosił w zaokrągleniu [...] EUR w przeliczeniu na pasażera. Wszystkie przyjęte założenia wydają się być uzasadnione. W szczególności są one oparte na analizie kosztów i przychodów, a w przypadku danych dotyczących kosztów na złożonym systemie ich obliczania.
- (283) Ustalone wartości kosztów i dochodów KFBG wykorzystano następnie w analizie kosztów i korzyści, stosując różne modele obliczeń. Modele te obejmowały różne oczekiwane trasy z KLU i do tego portu obsługiwane za pomocą różnych statków powietrznych i przy założeniu zmiennego stopnia wykorzystania przepustowości. Wybrane trasy odpowiadały typowym trasom leżącym w zainteresowaniu małych regionalnych portów lotniczych, takich jak ten w Klagenfurcie. Analizy te były zgodne z metodą kosztów przyrostowych określoną w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa, ponieważ zbadano w nich, czy zgodnie z każdym modelem można było oczekiwać, że przychody z przewidywanego dodatkowego ruchu pokryją związane z nimi koszty przyrostowe i zapewnią rozsądny zysk. Na wniosek Komisji Austria przedstawiła dodatkowe modele, które obejmowały wszystkie typowe scenariusze i potencjalne trasy, którymi spółka KFBG mogła być zainteresowana w 2005 r.
- (284) Austria stwierdziła, że KLU oczekiwał, iż żadne dodatkowe inwestycje nie będą konieczne, aby świadczyć dodatkowe usługi portu lotniczego na rzecz przewoźników lotniczych, których przyciągnie program zniżek lotniskowych z 2005 r. W związku z tym Komisja zauważa, że w ramach programu zniżek lotniskowych z 2005 r. przewidziano zniżki tylko dla nowych przewoźników lotniczych, z tytułu nowych połączeń lub zwiększenia liczby pasażerów, co w konsekwencji nie miało niekorzystnego wpływu na status quo portu lotniczego. Komisja zauważa, że po odejściu spółki Ryanair w październiku 2005 r. KLU dysponował niewykorzystaną przepustowością, co w konsekwencji oznaczało, że dodatkowy ruch mógł być obsługiwany bez

konieczności modernizacji infrastruktury lub nabycia dodatkowych urządzeń czy zatrudnienia nowych pracowników. Austria potwierdziła, że nie było konieczności zatrudnienia nowych pracowników, rozbudowy istniejącej infrastruktury czy nabycia innych urządzeń w celu zapewnienia obsługi nowych przewoźników lotniczych lub połączeń (przykładowo istniejące taśmociągi bagażowe i personel były wystarczające). Komisja stwierdza zatem, że koszty przyrostowe ograniczały się do zniżek przewidzianych w ramach programu zniżek lotniskowych z 2005 r.

- (285) Ponadto KLU oczekiwał, że pojawienie się nowych przewoźników lotniczych lub połączeń przyniesie przychody zarówno z działalności lotniczej, jak i pozalotniczej. Mając na uwadze fakt, że koszty pozostawały na stałym poziomie, Austria uważała, że pojawienie się nowych przewoźników lotniczych lub połączeń pozytywnie wpłynie na rentowność portu lotniczego. W związku z tym KLU mógł oczekiwać z punktu widzenia *ex ante*, że pojawienie się nowych przewoźników lotniczych lub połączeń spowoduje wzrost przychodów, ponieważ w tamtym momencie żadne inwestycje nie były konieczne. Komisja jest zdania, że można było rzeczywiście oczekiwać z punktu widzenia *ex ante*, że program zniżek lotniskowych z 2005 r. będzie stopniowo przynosił zysk.
- (286) Dodatkowo za tym stwierdzeniem przemawia fakt, że spółka KFBG istotnie zdołała przyciągnąć pewną liczbę nowych przewoźników lotniczych (np. Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa, Germanwings), aby zwiększyć częstotliwość istniejących połączeń lotniczych (AUA) i uruchomić nowe połączenia po wprowadzeniu programu zniżek lotniskowych z 2005 r. Oparta na niższych strategii na rzecz zwiększenia zakresu działalności KLU była skuteczna. Z dostępnych danych wynika wreszcie, że skutkiem wprowadzenia programu zniżek lotniskowych z 2005 r. był stopniowy wzrost przychodów portu lotniczego z działalności lotniczej i pozalotniczej (z [...] EUR w 2006 r. do [...] EUR w 2010 r.).
- (287) Ponadto Komisja zauważa, że przy dokonywaniu oceny programu zniżek lotniskowych z 2005 r. należy również ocenić zakres, w jakim uzgodnienia te można uznać za wpisujące się w realizację ogólnej strategii portu lotniczego na rzecz uzyskania rentowności przynajmniej w perspektywie długoterminowej. W tym względzie Komisja musi wziąć pod uwagę fakty znane w tamtym czasie, a także zmiany które w uzasadniony sposób można by przewidzieć w momencie przyjmowania programu zniżek lotniskowych z 2005 r., w szczególności warunki panujące w tamtym czasie na rynku. Komisja powinna wziąć pod uwagę zwłaszcza zmiany na rynku wywołane liberalizacją rynku transportu lotniczego, wejściem na rynek i rozwojem tanich przewoźników oraz innych przewoźników bezpośrednich, zmiany w strukturze organizacyjnej i gospodarczej sektora portów lotniczych oraz stopień zróżnicowania i złożoności funkcji pełnionych przez porty lotnicze, zwiększenie konkurencji między przewoźnikami lotniczymi a portami lotniczymi, niepewne otoczenie gospodarcze spowodowane zmianami panujących warunków rynkowych lub wszelkie inne źródła niepewności w otoczeniu gospodarczym. Komisja zauważa, że, jak określono w motywach 279–280, liczne względy (takie jak brakujące płatności opłat lotniskowych ze strony AUA w okresie od października 2003 r. do października 2005 r. i wycofanie się spółki Ryanair w październiku 2005 r.) doprowadziły do tego, iż KLU uznał program zniżek lotniskowych z 2005 r. za konieczny krok mający zapewnić mu przyszłą rentowność i możliwość kontynuacji działalności.
- (288) Ponadto Komisja zauważa, że infrastruktura KLU jest dostępna dla wszystkich przewoźników lotniczych, a nie przeznaczona dla konkretnego przewoźnika lotniczego. Podobnie program zniżek lotniskowych z 2005 r. został opublikowany na stronie internetowej KLU i był dostępny dla wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych.

7.2.3. Wniosek

- (289) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że KLU, przyjmując program zniżek lotniskowych z 2005 r., działał jak prywatny inwestor. W związku z tym przedmiotowy środek nie przyniósł żadnej korzyści gospodarczej przewoźnikom lotniczym, których dotyczył, i nie stanowił pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Należy podkreślić, że powyższe spostrzeżenie dotyczy tylko przewoźników lotniczych, w odniesieniu do których stosowano program zniżek lotniskowych z 2005 r. jako taki. Stwierdzenie to nie odnosi się automatycznie do sytuacji, gdy w przypadku danego przewoźnika lotniczego program ten stosowano w połączeniu z umową dwustronną, np. umową w sprawie usług marketingowych. W takich okolicznościach, stosując test prywatnego inwestora, należy uwzględnić łączne skutki programu zniżek lotniskowych i umowy dwustronnej.

7.3. Zawarcie ugody z AUA i zastosowanie programu zniżek lotniskowych z 2005 r. w stosunku do AUA

7.3.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (290) Spółka AUA, poprzez świadczenie usług transportu lotniczego, prowadzi działalność gospodarczą, a zatem uznaje się ją za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.3.2. Korzyść gospodarcza

- (291) W celu dokonania oceny tego, czy umowa zawarta pomiędzy publicznym portem lotniczym dysponującym środkami publicznymi a przewoźnikiem lotniczym przynosi temu drugiemu korzyść gospodarczą, konieczne jest przeprowadzenie analizy zgodności tej umowy z testem prywatnego inwestora, jak opisano powyżej w motywach 261–278.

7.3.2.1. Ramy czasowe oceny kosztów i przychodów przyrostowych

- (292) Podejmując decyzję o ewentualnym zawarciu umowy w sprawie usług portu lotniczego lub umowy w sprawie usług marketingowych, inwestor prywatny ustali ramy czasowe swojej oceny na podstawie czasu obowiązywania przedmiotowych umów. Inaczej rzecz ujmując, ostrożny inwestor dokona oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów.
- (293) W rozpatrywanym przypadku należy przyrzeć się sytuacji KFBG w momencie zawierania umowy z AUA. W dniu 20 października 2005 r. spółka KFBG musiała uwzględnić nie tylko rozwój swojego stosunku umownego ze spółką AUA w przyszłości, lecz także w przeszłości do października 2003 r. W okresie od dnia 1 października 2003 r. spółka AUA dokonała jednostronnego zmniejszenia swoich należnych płatności z tytułu opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami w porcie lotniczym KLU. W dniu 17 listopada 2003 r. spółka KFBG wniosła zatem do miejscowego sądu rejonowego powództwo cywilne przeciw spółce AUA w sprawie nadal należnych opłat lotniskowych. Spółka KFBG, podpisując w dniu 20 października 2005 r. ugodę w odpowiedzi na ten spór, musiała uwzględnić zatem nie tylko opłaty lotniskowe, które spółka AUA miała uiścić w przyszłości, lecz także nadal nieuregulowane opłaty lotniskowe pochodzące z okresu wcześniejszego, które KFBG liczyła odzyskać.

7.3.2.2. Ocena

- (294) W dniu 20 października 2005 r. KFBG i AUA podpisały ugodę w sprawie okresu od dnia 1 października 2003 r. do dnia 20 października 2005 r. W ugodzie tej obie strony postanowiły zakończyć toczące się dwa różne postępowania prawne. Pierwsze postępowanie przed sądem rejonowym dotyczyło powództwa cywilnego wytoczonego przez KFBG przeciwko AUA w sprawie nadal nieuregulowanych opłat lotniskowych. Drugie postępowanie przed federalnym sądem antymonopolowym dotyczyło powództwa wytoczonego przez AUA przeciwko KFBG w sprawie z zakresu konkurencji.
- (295) W ramach ugody uzgodniono następujące kwestie:
- Spółka AUA zgodziła się zapłacić na rzecz KFBG kwotę [...] EUR.
 - Strony uzgodniły, że program zniżek lotniskowych z 2005 r. stanowić będzie część ugody i zostanie zastosowany wobec AUA z mocą od dnia 1 października 2003 r.
- (296) Austria stwierdziła, że przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie opracowało biznesplanu *ex ante* przed zawarciem ugody z AUA.
- (297) Państwo to wyjaśniło, że w obydwu postępowaniach sądowych przed zawarciem ugody KFBG, KLH i kancelaria prawna reprezentująca KFBG szczegółowo oceniły prawne i gospodarcze zalety i wady jej zawarcia. Aby dowieść słuszności tych ocen i stwierdzeń, Austria przedstawiła liczne sprawozdania i protokoły przekazane przez zarząd KFBG radzie nadzorczej spółki⁽⁵⁰⁾, a także dostępne dokumenty prawne pochodzące z postępowań sądowych.
- (298) Na podstawie tych dokumentów można wyciągnąć następujące wnioski:
- (299) Z jednej strony w październiku 2005 r. całkowity dług spółki AUA wynikający z nieuregulowanych opłat na rzecz KLU za postój na ziemi i obsługę między rejsami wynosił [...] EUR. Z tego powodu spółka KFBG wytoczyła przed sądem rejonowym powództwo cywilne przeciwko spółce AUA, twierdząc, że spółka ta nie była uprawniona do dokonania jednostronnego zmniejszenia swoich płatności począwszy od października 2003 r. Spółka KFBG wywiązała się ze swoich zobowiązań wynikających z umowy w sprawie usług portu lotniczego zawartej ze spółką AUA, uważała zatem, że konieczne jest podjęcie działań prawnych.
- (300) Z drugiej strony należy zauważyć, że AUA przekazała w dniu 7 stycznia 2004 r. obszernie wyjaśnienia na swoją obronę w ramach postępowania. W dniu 17 października 2004 r. spółka AUA złożyła także skargę w ramach federalnego prawa konkurencji do federalnego sądu antymonopolowego, oskarżając spółkę KFBG o nadużycie dominującej pozycji. Usiłując zatem dochodzić swoich roszczeń dotyczących uiszczenia całości opłat lotniskowych przez AUA, spółka KFBG napotkała na silny sprzeciw spółki AUA z wykorzystaniem środków prawnych.

⁽⁵⁰⁾ Zob. sprawozdania ze zebrań nr 167–173 rady nadzorczej KFBG z dnia 29 lipca 2004 r., 8 października 2004 r., 1 grudnia 2004 r., 4 marca 2005 r., 4 maja 2005 r., 30 września 2005 r. i 12 grudnia 2005 r.

- (301) Jednocześnie na sytuację gospodarczą spółki KFBG w dużym stopniu wpływ miały nieuregulowane opłaty lotniskowe i długość toczącego się sporu. Ze sprawozdań rady nadzorczej KFBG ⁽⁵¹⁾ wynika, że nieuregulowane opłaty lotniskowe wpłynęły bardzo negatywnie na płynność spółki i że tym samym udziałowcy KFBG musieli przekazać jej dotację w wysokości [...] EUR. Potrzebę przekazania środków pieniężnych potwierdzają rachunki przepływów pieniężnych KFBG za lata 2003–2005.
- (302) Jak wynika z dokumentów prawnych pochodzących z postępowań sądowych, spółka KFBG nie mogła wystąpić przeciwko spółce AUA o wstępny nakaz zapłaty, ponieważ w przypadku KFBG nie zostały spełnione przesłanki, które pozwalałyby jej skorzystać z tego instrumentu prawnego. Jednocześnie spółka AUA odmówiła pokrycia całkowitej kwoty opłat za postój na ziemi i obsługę między rejsami, twierdząc, że opłaty te były znacznie wyższe niż analogiczne opłaty, jakie w tamtym okresie w KLU ponosił Ryanair. Spółka AUA domagała się traktowania na równi ze spółką Ryanair i opierała podnoszone przez siebie prawo do otrzymania równych warunków ze spółką Ryanair na kilku argumentach: KLU miał obowiązek zawierania umów i stosowania równego traktowania; KLU nadużył swojej dominującej pozycji, a miał obowiązek stosować ochronę przed nieuczciwą konkurencją. Ponadto spółka AUA twierdziła, że KLU naruszył § 63 federalnej ustawy o lotnictwie (zwaną dalej „LFG”) i § 20 rozporządzenia w sprawie eksploatacji cywilnych portów lotniczych (zwanego dalej „ZFBO”). Zgodnie z § 63 LFG cywilne porty lotnicze należy udostępniać wszystkim uczestnikom ruchu lotniczego na tych samych warunkach. Zgodnie z § 20 ZFBO wysokość opłat lotniskowych należy ustalać na podstawie obiektywnych przesłanek. Ponieważ podnoszone argumenty prawne nie były na pierwszy rzut oka całkowicie bezpodstawne, spółka KFBG nie miała pewności, czy AUA przegra postępowanie wytoczone z powództwa cywilnego przed miejscowym sądem rejonowym.
- (303) Ponadto, jak wynika z korespondencji prowadzonej między KFBG a AUA w trakcie obydwu postępowań sądowych, spółka AUA zagroziła wówczas KFBG, że przestanie eksploatować KLU. Usługi lotnicze świadczone przez spółkę AUA między Klagenfurtem a stolicą Austrii – Wiedniem – stanowiły i nadal stanowią dla KLU najważniejsze połączenie lotnicze. Z tego względu spółce KFBG zależało na tym, aby utrzymać regularne połączenie obsługiwane przez AUA do węzłowego portu lotniczego w Wiedniu. Z powodu wspomnianej groźby spółka KFBG poszukiwała w 2004 r. i 2005 r. alternatywnych przewoźników lotniczych, którzy mogliby obsługiwać połączenie lotnicze do Wiednia na wypadek, gdyby spółka AUA rzeczywiście przestała świadczyć swoje usługi w KLU.
- (304) Austria oświadczyła, że spółka KFBG nie znalazła żadnego alternatywnego przewoźnika lotniczego, który, podobnie jak AUA, oferowałoby połączenie między KLU a portem lotniczym w Wiedniu. Zaprzestanie przez AUA obsługi połączeń oznaczałoby dla KLU wycofanie się głównego przewoźnika lotniczego, w związku z czym wartość zobowiązań portu przekroczyłaby wartość jego aktywa.
- (305) Na wniosek Komisji Austria przedłożyła w dniu 20 października 2005 r. szczegółową odtworzoną analizę *ex ante* dotyczącą sytuacji finansowej KFBG.

Tabela 8

Odtworzona analiza *ex ante* obejmująca cztery różne scenariusze dotyczące KFBG i AUA

Wyliczenie w poszczególnych scenariuszach na podstawie ekstrapolacji za 2005 r.	Scenariusz 1 Pełna płatność dokonywana przez AUA	Scenariusz 2 Całkowite odejście AUA	Scenariusz 3 Zastosowanie wobec AUA programu zniżek lotniskowych	Scenariusz 4 Brak ugody z AUA
Zysk	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk roczny	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych po potrąceniu kosztów inwestycji	[...]	[...]	[...]	[...]
Podstawa w 2005 r. w tys. EUR w przeliczeniu na odlatującego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z działalności lotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵¹⁾ Zob. sprawozdanie rady nadzorczej KFBG z dnia 4 maja 2005 r. (pkt 5), 1 grudnia 2004 r. (pkt 3), 8 października 2004 r. (pkt 8), 29 lipca 2004 r. (pkt 7).

Wyliczenie w poszczególnych scenariuszach na podstawie ekstrapolacji za 2005 r.	Scenariusz 1 Pełna płatność dokonywana przez AUA	Scenariusz 2 Całkowite odejście AUA	Scenariusz 3 Zastosowanie wobec AUA programu zniżek lotniskowych	Scenariusz 4 Brak ugody z AUA
Zniżka	[...]	[...]	[...]	[...]
Korekta wartości przychodów AAG				[...]
Przychody z działalności lotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozostałe przychody	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty rzeczowe	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty osobowe	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu	[...]	[...]	[...]	[...]
Zwrot z tytułu współpracy marketingowej	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik finansowy	[...]	[...]	[...]	[...]
Wyniki roczne	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych (zysk netto plus amortyzacja)	[...]	[...]	[...]	[...]
Konieczne inwestycje odtworzeniowe w ciągu roku w wysokości 1 500–2 000 tys. EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków pieniężnych po potrąceniu kosztów inwestycji	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekt AAG dotyczący połączeń z Wiedniem i Frankfurtem w 2005 r.				
Maksymalna masa startowa (Wiedeń i Frankfurt)				[...]
Odlatujący pasażerowie (Wiedeń i Frankfurt)				[...]
Rotacje				[...]
Przychody z projektu				[...]
Koszty projektu/krańcowe				
Obsługa ruchu (*)				[...]
Uzależnione od liczby lotów				[...]
Uzależnione od liczby pasażerów				[...]
Całkowite koszty projektu w zaokrągleniu				[...]
Wynik pozytywnej realizacji projektu w zaokrągleniu				[...]
Zniżki w zaokrągleniu				[...]

(*) Spółka KFBG nie ponosi kosztów obsługi ruchu, ponieważ spółka AUA zleciła obsługę ruchu swojej spółce zależnej Tyrolean Airways, a nie spółce KFBG.

- (306) Opracowując analizę przedstawioną w tabeli 8, Austria uwzględniła następujące kwestie. W analizie przedstawiono cztery różne scenariusze i związane z nimi wyniki finansowe KFBG:
- a) scenariusz przewidujący kontynuację umowy i uiszczanie przez spółkę AUA pełnych opłat lotniskowych, jak przed październikiem 2003 r. (sytuacja, w której spółka AUA kontynuowałaby uiszczanie opłat);
 - b) scenariusz przewidujący całkowite zaprzestanie obsługi przez AUA wszelkich połączeń w KLU;
 - c) scenariusz przewidujący kontynuację umowy i zastosowanie w odniesieniu do AUA program zniżek lotniskowych z 2005 r. (zawarcie ugody);
 - d) scenariusz przewidujący kontynuację umowy i uiszczanie przez spółkę AUA tylko części należnych opłat lotniskowych (sytuacja, w której nie zawarto by ugody).
- (307) Komisja zauważa, że w przypadku sporów KFBG z AUA tylko trzy ostatnie scenariusze byłyby możliwe, ponieważ pierwszy scenariusz miał charakter wyłącznie teoretyczny. Wydaje się jednak, że na miejscu KFBG prywatny inwestor uznałby tylko trzeci scenariusz za rozsądną dla siebie możliwość. W czwartym scenariuszu, w którym spółka KFBG nie zawarłaby ugody, a spółka AUA nadal uiszczalaby tylko część opłat lotniskowych, sytuacja finansowa spółki KFBG i jej płynność uległyby dalszemu pogorszeniu. W porównaniu z innymi możliwościami w czwartym scenariuszu spółka KFBG odnotowałaby w przyszłości jednoznacznie ujemne przepływy pieniężne. Jeszcze gorszy byłby wynik drugiego scenariusza, w którym spółka AUA przestałaby obsługiwać jakiegokolwiek połączenia w KLU z powodu niezawarcia ugody i nadal toczących się sporów. W tym scenariuszu spółka KFBG odnotowałaby w przyszłości jeszcze bardziej ujemne przepływy pieniężne.
- (308) W świetle tych stwierdzeń Komisja zauważa, że na miejscu KFBG prywatny inwestor w październiku 2005 r. uznałby tylko trzeci scenariusz za rozsądną dla siebie możliwość. Trzeci scenariusz oznaczałby, że spółka AUA uiściłaby należne opłaty lotniskowe, ale nie w całości, lecz tylko w wysokości [...] EUR z całkowitego długu, który wynosił [...] EUR. Prywatny inwestor uwzględniłby częściowe straty z opłat lotniskowych w ocenie pozytywnych skutków zawarcia ugody: W wyniku zawarcia ugody spółka AUA pokryłaby prawie dwie trzecie swojego całkowitego długu, dzięki czemu odnotowano by dodatnie przepływy pieniężne w przyszłości, wyeliminowano by problemy KLU w zakresie płynności i jednocześnie zapewniono by dalszą obsługę przez AUA regularnych połączeń lotniczych w KLU. Oczekiwany zdyskontowany wynik trzeciego scenariusza był dodatni.
- (309) W związku z tym Komisja stwierdza, że z punktu widzenia *ex ante* prywatny inwestor zawarłby ugodę zamiast wybierać jedną z pozostałych możliwości.

7.3.3. Wniosek

- (310) Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwo KFBG/DMG, zawierając ugodę z AUA, działało jak prywatny inwestor. Z tego powodu decyzja o zawarciu ugody nie przyniosła spółce AUA żadnej korzyści gospodarczej i nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.4. Umowy ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r.

7.4.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (311) Ryanair świadczy usługi transportu lotniczego. LV i AMS świadczą usługi marketingowe. Świadczenie tego rodzaju usług jest działalnością gospodarczą. Ryanair, LV i AMS stanowią zatem przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.4.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (312) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków. W związku z kryteriami stosowanymi do oceny istnienia zasobów państwowych i możliwości przypisania środka państwu odsyła się do motywów 224–232.
- (313) Komisja zauważa, że państwo jest właścicielem KFBG/DMG w 100 %. Do 2003 r. udziały w KFBG/DMG posiadały Republika Austrii (60 %), kraj związkowy Karyntia (20 %) oraz miasto Klagenfurt (20 %). W kwietniu 2003 r. kraj związkowy Karyntia przejął udziały Republiki Austrii. W związku z powyższym od 2003 r. udziały

posiadały kraj związkowy Karyntia (80 %) i miasto Klagenfurt (20 %). Należy zatem uznać, że KFBG/DMG stanowi przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE⁽⁵²⁾, którego środki stanowią zasoby państwowe.

- (314) Umowy ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r. również można przypisać państwu. Po pierwsze, zadeklarowała to Austria, tłumacząc, że kraj związkowy Karyntia uczestniczył w zawarciu wszystkich umów w sprawie usług marketingowych między KFBG/DMG a przewoźnikami lotniczymi. Ogólnie rzecz biorąc, zarządy i rady nadzorcze KFBG i DMG informowały kraj związkowy Karyntia o zmianach dotyczących wszystkich umów. Kraj związkowy Karyntia uważał, że zawarcie poszczególnych umów leży w jego interesie. Po drugie, kraj związkowy Karyntia sfinansował koszty marketingowe poniesione z tytułu umów w sprawie usług marketingowych zawartych przez KFBG/DMG.
- (315) Austria również wyraźnie potwierdziła tego rodzaju udział w odniesieniu do umów ze spółkami Ryanair i AMS z 2002 r. Ponadto udział rządu w umowach z 2002 r. i zaangażowanie w nie potwierdzają protokoły posiedzeń rządu kraju związkowego Karyntia, na których omawiano kwestię zawarcia umów w sprawie przewozów lotniczych i umów w sprawie usług marketingowych⁽⁵³⁾.
- (316) Co więcej, koszty umów z 2002 r. poniosły kraj związkowy Karyntia i miasto Klagenfurt (zob. sekcja 7.1), przy czym finansowanie przez kraj związkowy zostało uzgodnione przed zawarciem umowy z przewoźnikiem lotniczym oraz wymagało przynajmniej dorozumianej zgody kraju związkowego Karyntia na zawarcie tych umów.
- (317) Struktura wewnętrzna i ogniwa oddziaływania to kolejne wskaźniki, które pozwalają na przypisanie zawarcia pakietu umów państwu. Jak opisano w motywach 228–232, decyzje kraju związkowego Karyntia i miasta Klagenfurt można było przypisać państwu. Obaj udziałowcy KFBG powoływali radę nadzorczą KFBG/DMG (która z kolei powoływała zarząd), w związku z czym rada nadzorcza (i zarząd) KFBG oddawały układ partii politycznych reprezentowanych w rządzie kraju związkowego Karyntia. Można założyć, że kraj związkowy Karyntia i miasto Klagenfurt jako jedyni udziałowcy KFBG/DMG i jako organy odpowiedzialne za powoływanie rad nadzorczych KFBG/DMG (które z kolei powoływały zarząd) miały dominujący wpływ na KFBG/DMG i mogły kontrolować jego zasoby.
- (318) Przy zawieraniu umów ze spółką Ryanair spółka KFBG również aktywnie reprezentowała interesy kraju związkowego Karyntia dotyczące istnienia i utrzymania funkcjonującego portu lotniczego w Klagenfurcie dla tego kraju związkowego.
- (319) Austria potwierdziła, że umowy zawarte między KFBG/DMG a spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi można przypisać krajowi związkowemu Karyntia w rozumieniu orzecznictwa w sprawie Stardust Marine⁽⁵⁴⁾.
- (320) W świetle tych rozważań Komisja uważa, że istnieją wystarczające przesłanki, aby stwierdzić, iż zawarcie umów między KFBG/DMG a spółkami Ryanair/LV/AMS z 2002 r. można przypisać państwu.

7.4.3. Korzyść gospodarcza

7.4.3.1. Zastosowanie testu prywatnego inwestora do umów ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r.

- (321) W związku z zastosowaniem testu prywatnego inwestora odsyła się do opisu zawartego w motywach 261–278.
- (322) Do celów zastosowania tego testu i uwzględniając okoliczności faktyczne w niniejszej sprawie, Komisja uznaje, że w pierwszej kolejności należy odpowiedzieć na następujące pytania:

— Czy umowę w sprawie usług marketingowych i umowy w sprawie usług portu lotniczego należy analizować odrębnie czy łącznie?

⁽⁵²⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

⁽⁵³⁾ Zob. na przykład protokół posiedzenia rządu kraju związkowego Karyntia z dnia 29 stycznia 2002 r., s. 1–5.

⁽⁵⁴⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2002:294.

- Jakich korzyści hipotetyczny inwestor prywatny działający na miejscu KFBG/DMG mógłby oczekiwać w związku z umowami w sprawie usług marketingowych?
- W jakim stopniu miarodajne jest porównanie warunków umów w sprawie usług portu lotniczego będących przedmiotem formalnego postępowania wyjaśniającego z opłatami lotniskowymi naliczanymi w innych portach lotniczych do celów zastosowania testu prywatnego inwestora?
- (323) Po udzieleniu odpowiedzi na powyższe pytania Komisja podejmie kolejny krok, jakim będzie zastosowanie testu prywatnego inwestora do umów ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r.
- a) *W odniesieniu do łącznej analizy umów w sprawie usług marketingowych i umowy w sprawie usług portu lotniczego*
- (324) Komisja uważa, że przy zastosowaniu testu prywatnego inwestora wspomniane dwa rodzaje środków objętych formalnym postępowaniem wyjaśniającym w niniejszej sprawie, mianowicie umowa w sprawie usług portu lotniczego i trzy umowy w sprawie usług marketingowych, muszą być oceniane łącznie jako jeden środek. Podejście to dotyczy z jednej strony umowy w sprawie usług portu lotniczego zawartej między spółką Ryanair a KFBG oraz z drugiej strony umów w sprawie usług marketingowych zawartych między DMG i LV a AMS.
- (325) Istnieje szereg przesłanek wskazujących na fakt, że wspomniane umowy należy oceniać jako jeden środek, ponieważ zostały zawarte w ramach jednej transakcji.
- (326) Po pierwsze, umowy zostały zawarte przez praktycznie te same strony:
- 1) LV jest w całości spółką zależną spółki Ryanair. Obie umowy w sprawie usług marketingowych w imieniu LV podpisał p. Sean Coyle, dyrektor tej spółki, który pełnił szereg stanowisk kierowniczych w spółce Ryanair, m. in. dyrektora ds. planowanych przychodów, kierownika działów ds. wyboru tras, rentowności, strategii sieci, alokacji przepustowości czy dyrektora handlowego. Na potrzeby zastosowania zasad pomocy państwa spółki LV i Ryanair uznaje się za jedno przedsiębiorstwo w tym sensie, że spółka LV działa jako pośrednik w interesie spółki Ryanair i pod jej kontrolą. Można to również wywnioskować z faktu, że w preambułach do dwóch umów w sprawie usług marketingowych stwierdzono, że „DMG zamierza zlecić spółce LV [...] wykonywanie nowych, regularnych przewozów lotniczych pasażerów w Zjednoczonym Królestwie lub Europie kontynentalnej, korzystając z nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska statków powietrznych o liczbie miejsc nie mniejszej niż 140 (”Usługi,).” W pierwszej umowie w sprawie usług marketingowych z dnia 22 stycznia 2002 r. określono także, że „świadczenie usług powinno być kontynuowane z wykorzystaniem 348 rotacji rocznie (87 rotacji w kwartale) ze skutkiem od [...]”. Powyższe stwierdzenia pokazują, jak ściśle umowy w sprawie usług marketingowych są powiązane z umową w sprawie usług portu lotniczego zawartą między spółką Ryanair a KFBG.
 - 2) Również AMS jest w całości spółką zależną spółki Ryanair. Umowę w sprawie usług marketingowych w imieniu AMS podpisał p. Eddie Wilson, dyrektor tej spółki, który również pełnił stanowiska kierownicze w spółce Ryanair, m.in. dyrektora działu ds. personelu i usług pokładowych. Na potrzeby zastosowania zasad pomocy państwa spółki AMS i Ryanair uznaje się za jedno przedsiębiorstwo w tym sensie, że spółka AMS działa jako pośrednik w interesie spółki Ryanair i pod jej kontrolą. W odniesieniu do tej umowy związek ten można również wywnioskować z faktu, że preambuła do umowy w sprawie usług marketingowych zawiera kilka odniesień do strony internetowej spółki Ryanair: „DMG zamierza zlecić spółce AMS zamieszczenie hiperłączy do bardzo skutecznej strony internetowej dotyczącej podróży – www.ryanair.com. [...] Spółka AMS z powodzeniem opracowała i prowadzi stronę internetową dotyczącą podróży www.ryanair.com. [...] strony postanowiły, że wykorzystana zostanie strona internetowa www.ryanair.com jako instrument marketingu [...]”. Powyższe stwierdzenia pokazują, że interesy spółek AMS i Ryanair w tej umowie są identyczne.
 - 3) DMG jest w całości spółką zależną spółki KFBG. Jak zauważono w motywach 313 i nast., decyzje KFBG o zawarciu umów w sprawie usług portu lotniczego z przewoźnikami lotniczymi takimi jak Ryanair można było przypisać państwu. W tym względzie dominujący wpływ na KFBG/DMG miał kraj związkowy Karyntia. Biorąc jednak pod uwagę, że rady nadzorcze KFBG i DMG powoływał zawsze kraj związkowy Karyntia oraz że w rzeczywistości sfinansował on część strat poniesionych przez KFBG/DMG (mając w ten sposób istotny wpływ na KFBG/DMG i większy udział finansowy w tych przedsiębiorstwach), można bezpiecznie stwierdzić, że kraj związkowy Karyntia sprawował skuteczną kontrolę nad KFBG/DMG. Jeżeli chodzi o stosunki handlowe między spółką Ryanair a KFBG z jednej strony oraz LV i DMG z drugiej strony, Komisja stwierdza, że interes, jaki KFBG i DMG miały w zawarciu poszczególnych umów, był w bardzo dużym stopniu zbieżny: oba podmioty były zainteresowane zwiększeniem ruchu w porcie lotniczym i niewielką różnicę stanowił fakt, czy obie umowy zawarła spółka KFBG czy zamiast tego spółka DMG zawarła umowę w sprawie usług marketingowych. W tym świetle fakt, że umowa w sprawie usług portu lotniczego została zawarta przez KFBG, a umowa w sprawie usług marketingowych przez spółkę zależną, nie może przemawiać przeciwko ocenie tych umów jako jednej transakcji handlowej.

- (327) Po drugie, cztery umowy zawarto również w niemal tym samym momencie – wszystkie podpisano w dniu 22 stycznia 2002 r.
- (328) Po trzecie, umowa w sprawie usług portu lotniczego zawarta pomiędzy spółką Ryanair a KFBG bezpośrednio odnosi się do płatności z tytułu działań marketingowych w wysokości [...] EUR rocznie dokonywanych przez DMG na rzecz należycie upoważnionych zawodowych doradców spółki Ryanair ds. mediów, tj. LV: „KLU zleca DMG dokonywanie na rzecz należycie upoważnionych zawodowych doradców spółki Ryanair ds. mediów płatności w wysokości [...] EUR rocznie w związku z codzienną rotacją Usług począwszy od dnia 27 czerwca 2002 r. [...]”. Powyższe stwierdzenie tworzy wyraźny związek między płatnościami z tytułu działań marketingowych a codziennymi usługami świadczonymi przez spółkę Ryanair.
- (329) Po czwarte, zgodnie z pierwszą umową w sprawie usług marketingowych: „jeżeli dojdzie do spadku usług portu lotniczego poniżej określonego poziomu minimalnego w dowolnym kwartale, spółka DMG jest uprawniona do niezwłocznego poinformowania LV na piśmie o zamiarze zawieszenia płatności w wysokości [...], a jeżeli usługi nie zostaną przywrócone do minimalnego poziomu w danym kwartale, niniejsza Umowa ulega rozwiązaniu ze skutkiem natychmiastowym [...]”. Wskazuje to raz jeszcze na fakt, że umowa w sprawie usług marketingowych i umowa w sprawie usług portu lotniczego są nierozdzielnie powiązane.
- (330) Po piąte, protokoły posiedzeń rządu kraju związkowego Karyntia pokazują, że dokonał on oceny podpisania poszczególnych umów jako pojedynczego działania. Decyzja o zawarciu umowy w sprawie usług marketingowych z LV/AMS była bezpośrednio związana z decyzją o zawarciu także umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Ryanair ⁽⁵⁵⁾.
- (331) Podsumowując, umowy w sprawie usług marketingowych zawarte przez DMG i LV oraz AMS są zatem nierozdzielnie powiązane z umową w sprawie usług portu lotniczego podpisaną przez spółkę Ryanair i KFBG. Powyższe uwagi wskazują, że bez umowy w sprawie usług portu lotniczego umowy w sprawie usług marketingowych nie zostałyby zawarte. W umowach w sprawie usług marketingowych wyraźnie określono bowiem, że oparte są one na nowej usłudze portu lotniczego na trasie ze Zjednoczonego Królestwa do Klagenfurtu oraz zasadniczo przewidziano usługi marketingowe świadczone przy pomocy strony internetowej dotyczącej podróży www.ryanair.com mające na celu promowanie tej usługi. Jednocześnie wydaje się, że zawarcie umowy w sprawie usług portu lotniczego było również ściśle powiązane z umowami w sprawie usług marketingowych: w związku z obowiązkami spółki Ryanair w umowie w sprawie usług portu lotniczego określono, że „Ryanair, wraz z DMG, opracuje okresowy plan marketingowy dotyczący usług pozostających do omówienia, z uwzględnieniem informacji na temat KLU [...], łącząc turystyczne strony internetowe ze stroną internetową spółki Ryanair oraz wykorzystując we wszystkich możliwych przypadkach stosowne logotypy”. Stwierdzenie to tworzy wyraźny związek między umową w sprawie usług portu lotniczego a umowami w sprawie usług marketingowych zawartymi tego samego dnia z DMG, AMS oraz LV.
- (332) Te elementy dotyczące poszczególnych umów o świadczenie usług marketingowych pokazują, że usługi marketingowe przewidziane w tych umowach są, zarówno ze względu na okres ich trwania, jak i charakter, ściśle związane z usługami transportu lotniczego oferowanymi przez spółkę Ryanair, określonymi w umowach o świadczenie usług marketingowych i stanowiącymi przedmiot odpowiadających im umów o świadczenie usług portu lotniczego. W umowach o świadczenie usług marketingowych stwierdza się wręcz, że ich źródłem jest zobowiązanie spółki Ryanair do obsługiwanego przedmiotowych usług transportu lotniczego. Umowy o świadczenie usług marketingowych są zatem nierozdzielnie związane z umową o świadczenie usług portu lotniczego, do których nawiązują i która stanowi ich przedmiot.
- (333) Z tych względów Komisja uznaje za stosowne przeprowadzenie łącznej analizy umowy w sprawie usług portu lotniczego oraz umów w sprawie usług marketingowych z dnia 22 stycznia 2002 r. w celu ustalenia, czy stanowią one pomoc państwa.
- (334) W swoich uwagach do decyzji o rozszerzeniu postępowania Austria zgodziła się z podejściem przyjętym w tej decyzji, polegającym na analizowaniu umowy w sprawie usług portu lotniczego i umów o świadczenie usług marketingowych podpisanych tego samego dnia w analogiczny sposób.
- (335) Niektóre zainteresowane strony natomiast, w szczególności Ryanair i AMS, kwestionują takie podejście, uważając, że umowy w sprawie usług marketingowych powinny być analizowane odrębnie. W swoich uwagach do decyzji o rozszerzeniu postępowania Ryanair sprzeciwił się łącznej ocenie umów w sprawie usług portu lotniczego oraz umów w sprawie usług marketingowych (odwołując się również do poprzednich uwag w tej sprawie ⁽⁵⁶⁾), ponieważ zostały one podpisane przez różne podmioty i nie były one ze sobą powiązane. Ryanair stwierdził, że zawarcie umowy w sprawie usług marketingowych nie było warunkiem obsługiwanego przez tego przewoźnika lotniczego tras prowadzących do i z portu lotniczego. Podejście to nie pokrywa się jednak ze stwierdzeniem p. Seana Coyle'a, dyrektora spółki Ryanair, który w wiadomości e-mail z dnia 4 sierpnia 2005 r., przesłanej do p. Johannesesa Gatterera, ówczesnego dyrektora generalnego KFBG, napisał, że: „[...] działalność przynosi obecnie

⁽⁵⁵⁾ Zob. na przykład protokół posiedzenia rządu kraju związkowego Karyntia z dnia 29 stycznia 2002 r., s. 1–5.

⁽⁵⁶⁾ Zob. np. odpowiedź na pytanie nr 4 z uwag spółki Ryanair z dnia 4 lipca 2011 r.

straty, które nie są możliwe do utrzymania w przyszłości. W mojej ocenie Państwa pięcioletnia umowa dotyczy budżetu marketingowego w wysokości [...] EUR i oczywiście w momencie zaprzestania świadczenia usług nie będą naliczane dalsze płatności kwartalne, a umowa ta wygaśnie zgodnie z umową główną [...]”⁽⁵⁷⁾. Powyższe stwierdzenie wyraźnie wskazuje na związek między umową w sprawie usług marketingowych a umową główną, tj. umową w sprawie usług portu lotniczego.

- (336) Ponadto dane zawarte w aktach potwierdzają zasadność podejścia przyjętego w decyzji o rozszerzeniu postępowania, z jakim zgadza się również Austria, co wykazano w motywach 324–333 i nast. W związku z powyższym umowy w sprawie usług portu lotniczego oraz umowy w sprawie usług marketingowych należy ocenić łącznie.
- (337) Austria stwierdziła również w swoich uwagach do decyzji o rozszerzeniu postępowania, że druga umowa w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS z dnia 22 stycznia 2002 r. nigdy nie została wykonana przez strony. Austria stwierdziła, że nigdy nie doszło do realizacji tej umowy, tzn. spółka AMS nigdy nie przystąpiła do świadczenia określonych w niej usług marketingowych, a spółka DMG nigdy nie dokonała zapłaty z tytułu tych usług w wysokości [...] EUR rocznie zgodnie z tą umową. Na dowód powyższego stwierdzenia Austria przedłożyła pismo doradcy podatkowego DMG, informujące, że na podstawie dokładnego przeglądu ksiąg rachunkowych z lat 2002–2005 nie stwierdzono żadnych dowodów płatności w wysokości [...] EUR rocznie na podstawie drugiej umowy w sprawie usług marketingowych. Austria nie była jednak w stanie udzielić odpowiedzi na pytanie, dlaczego trzecia umowa w sprawie usług marketingowych miała rzekomo zastąpić drugą umowę w sprawie usług marketingowych, z uwagi na brak dokumentów z tamtego okresu w archiwach KFGB oraz ówczesnych pracowników mogących odtworzyć wydarzenia, które doprowadziły do podpisania trzeciej umowy w sprawie usług marketingowych. Ryanair nie poparł tego argumentu w swoich uwagach do decyzji o rozszerzeniu postępowania, jako że nie wspomniał o ostatecznym zastąpieniu drugiej umowy w sprawie usług marketingowych.
- (338) Komisja zauważa, że brzmienie trzeciej umowy w sprawie usług marketingowych nie wskazuje na to, że zastępuje ona drugą umowę w sprawie usług marketingowych.
- (339) Z uwagi na brak dokumentów dotyczących rzekomego zastąpienia, z wyjątkiem potwierdzenia braku opłat z tytułu drugiej umowy w sprawie usług marketingowych, Komisja stwierdza, że dostępne środki dowodowe nie potwierdzają opinii Austrii. Ponadto Komisja zauważa, że nawet przy założeniu, że druga umowa w sprawie usług marketingowych nigdy nie została zrealizowana, nie miałyby to żadnego wpływu na ocenę kosztów, których mógłby oczekiwać racjonalny inwestor prywatny: nie ma żadnych przesłanek, żeby racjonalny inwestor prywatny mógł oczekiwać w momencie podpisywania trzech umów w sprawie usług marketingowych, że jedna z nich nie zostanie zrealizowana w przyszłości. W związku z powyższym, nawet przy założeniu, że druga umowa nie została faktycznie zrealizowana, nie miałyby to żadnego wpływu na ocenę kosztów przyrostowych.
- b) *Uwzględniając korzyści, jakich inwestor prywatny mógłby oczekiwać w wyniku zawarcia umów w sprawie usług marketingowych, i cenę, jaką byłby gotowy zapłacić za te usługi*
- (340) Aby móc zastosować test prywatnego inwestora do omawianego przypadku, należy porównać zachowanie przedsiębiorstwa KFBG/DMG jako sygnatariusza umowy w sprawie usług portu lotniczego zawartej ze spółką Ryanair i umów w sprawie usług marketingowych zawartych ze spółkami AMS i LV z zachowaniem hipotetycznego inwestora prywatnego odpowiedzialnego za eksploatację KLU.
- (341) Dokonując analizy przedmiotowej transakcji, konieczna jest ocena korzyści, jakie taki hipotetyczny inwestor prywatny, motywowany możliwością osiągnięcia zysku, mógłby uzyskać w wyniku nabycia usług marketingowych. We wspomnianej analizie nie należy brać pod uwagę ogólnego wpływu takich usług na turystykę i wyniki ekonomiczne regionu. Należy uwzględnić jedynie wpływ tych usług na rentowność portu lotniczego, ponieważ byłaby ona jedyną kwestią braną pod uwagę przez hipotetycznego inwestora prywatnego.
- (342) Usługi marketingowe powinny zatem przede wszystkim stymulować przepływ pasażerów na trasach lotniczych objętych umowami w sprawie usług marketingowych i odpowiadającymi im umowami w sprawie usług portu lotniczego, ponieważ usługi marketingowe mają służyć promowaniu tych tras lotniczych. Wzrost przepływu pasażerów może prowadzić do wzrostu przychodów generowanych przez określone opłaty lotniskowe na rzecz operatora portu lotniczego, a także wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej, w szczególności działalności związanej z prowadzeniem parkingów samochodowych, restauracji i innych działalności.
- (343) Nie można zatem zaprzeczyć, że inwestor prywatny obsługujący KLU w miejsce KFBG/DMG wzięby pod uwagę ten pozytywny wpływ w momencie rozpatrywania zawarcia umów w sprawie usług marketingowych i odpowiadającej im umowy w sprawie usług portu lotniczego. W tym przypadku inwestor prywatny uwzględniłby wpływ

⁽⁵⁷⁾ Wiadomość e-mail z dnia 4 sierpnia 2005 r., godz. 18.22, nadawca: p. Sean Coyle (Ryanair), odbiorca: p. Johannes Gatterer (KFBG).

danej trasy lotniczej na przyszłe przychody i koszty poprzez oszacowanie liczby pasażerów korzystających z tych tras, co odzwierciedliłoby pozytywny wpływ usług marketingowych. Ponadto ocena tego wpływu obejmowałaby cały okres obsługiwanego danymi trasami lotniczymi przewidzianymi w umowie w sprawie usług portu lotniczego i umowach w sprawie usług marketingowych.

- (344) Jeżeli operator portu lotniczego zawiera umowę przewidującą działania promujące określone trasy lotnicze, do standardowej praktyki należy oszacowanie wskaźnika (lub współczynnika) obciążenia⁽⁵⁸⁾ na odnośnych trasach lotniczych i uwzględnienie go w ocenie swoich przyszłych przychodów. Komisja zgadza się ze spółką Ryanair w tej kwestii, tj. że umowy w sprawie usług marketingowych nie tylko generują koszty dla operatora portu lotniczego, ale również przynoszą korzyści.
- (345) Ponadto należy określić, czy hipotetyczny inwestor prywatny obsługujący KLU w miejsce KFBG/DMG mógł zasadnie oczekiwać innych korzyści i określić ilościowo takie inne korzyści niż te wynikające z pozytywnego wpływu na przepływ pasażerów na trasach lotniczych objętych umowami w sprawie usług marketingowych w okresie obsługi tych tras, przewidywanym w umowie w sprawie usług marketingowych lub umowie w sprawie usług portu lotniczego.
- (346) Niektóre zainteresowane strony⁽⁵⁹⁾, w szczególności Ryanair w swoim badaniu z dnia 17 stycznia 2014 r., popierają ten argument. Badanie z dnia 17 stycznia 2014 r. opiera się na teorii, według której usługi marketingowe nabywane przez operatora portu lotniczego, takiego jak KFBG/DMG, pomogą wzmocnić wizerunek marki portu lotniczego i w rezultacie trwale zwiększyć liczbę pasażerów korzystających z tego portu lotniczego w zakresie wykraczającym poza same trasy lotnicze objęte umowami w sprawie usług marketingowych i umową w sprawie usług portu lotniczego w okresie obsługi przewidzianym w tych umowach. W szczególności według spółki Ryanair z badania wynika, że usługi marketingowe będą miały trwały pozytywny wpływ na przepływ pasażerów w przedmiotowym porcie lotniczym nawet po wygaśnięciu umów w sprawie usług marketingowych.
- (347) W pierwszej kolejności należy zauważyć, że nie ma podstaw by sądzić, że podczas zawierania umów w sprawie usług marketingowych operator portu lotniczego wziął pod uwagę, a tym bardziej określił ilościowo, ewentualny korzystny wpływ umów w sprawie usług marketingowych wykraczający poza trasy lotnicze, o których mowa w umowach lub, w ujęciu czasowym, poza termin zakończenia tych umów. Ponadto Austria nie sugerowała żadnej metody oszacowania ewentualnej wartości, jaką hipotetyczny inwestor prywatny obsługujący KLU w miejsce KFBG/DMG mógł przypisać takiemu wpływowi, rozważając ewentualne zawarcie umów w 2002 r.
- (348) Ponadto na podstawie dostępnych informacji nie można ocenić trwałego charakteru takiego wpływu. Istnieje możliwość, że reklamy portu lotniczego w Klagenfurcie i jego regionu na stronie internetowej spółki Ryanair mogły zachęcać osoby odwiedzające tę stronę do kupna oferowanych przez spółkę Ryanair biletów lotniczych do portu lotniczego w Klagenfurcie zaraz po zamieszczeniu tej reklamy lub niedługo po tym. Nieprawdopodobne jest jednak, że oddziaływanie tej reklamy na osoby odwiedzające tę stronę internetową utrzymywało się lub wpływało na zakup biletu lotniczego przez więcej niż kilka tygodni po jej zamieszczeniu na stronie internetowej spółki Ryanair. Kampania reklamowa może mieć trwały wpływ, gdy działania promocyjne są realizowane za pomocą co najmniej jednego nośnika reklamowego, którego działaniu konsumenci są regularnie poddawani przez określony czas. Na przykład kampania reklamowa obejmująca ogólne stacje telewizyjne i radiowe, popularne strony internetowe lub różne plakaty reklamowe eksponowane na zewnątrz lub wewnątrz miejsc publicznych może mieć trwałe skutki, jeżeli konsumenci są regularnie poddawani działaniu tych nośników. Mało prawdopodobne jest jednak, aby działania promocyjne ograniczone wyłącznie do stron internetowych spółki Ryanair wywoływały skutki, które będą trwały przez długi czas po zakończeniu promocji.
- (349) Zatem nawet jeżeli usługi marketingowe przyczyniły się do zwiększenia przepływu pasażerów na trasach lotniczych objętych umowami w sprawie usług marketingowych w okresie realizacji tych usług, prawdopodobne jest, że po upływie wspomnianego okresu wpływ ten był znikomy oraz że wpływ na inne trasy lotnicze również nie był znaczący.

⁽⁵⁸⁾ Wskaźnik lub współczynnik obciążenia definiuje się jako odsetek zajętych miejsc na statku powietrznym wykorzystywanym do obsługi danej trasy lotniczej.

⁽⁵⁹⁾ Zob. uwagi AMS w motywie 184. Spółka AMS przekonuje, że jej usługi wyceniane są według ich wartości rynkowej, ponieważ szereg klientów prywatnych z różnych branż działających poza sektorem portów lotniczych zawarło umowy w sprawie usług marketingowych z AMS. Argument dotyczący rzekomej ceny rynkowej nie zmienia jednak wniosku Komisji, że ostrożny inwestor prywatny spodziewałby się ujemnego wyniku w związku z umową w sprawie usług marketingowych, zob. motyw 362.

- (350) Z badań spółki Ryanair z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r. wynika również, że generowanie korzyści wykraczających poza trasy lotnicze objęte umowami w sprawie usług marketingowych lub utrzymujących się po zakończeniu okresu ich realizacji w odniesieniu do tras, jak określono w umowach w sprawie usług marketingowych i umowie w sprawie usług portu lotniczego, było niezwykle niepewne oraz że niemożliwe było ilościowe określenie tych korzyści na takim poziomie wiarygodności, jaki ostrożny inwestor prywatny uznałby za wystarczający.
- (351) Dlatego też na przykład zgodnie z badaniem z dnia 17 stycznia 2014 r. „przyszłe zyski przyrostowe uzyskiwane po planowanym wygaśnięciu umowy w sprawie usług portu lotniczego są z natury rzeczy niepewne”. Ponadto w badaniu tym zaproponowano dwie metody służące ocenie pozytywnych skutków umów w sprawie usług marketingowych: podejście oparte na przepływach pieniężnych i podejście oparte na kapitalizacji.
- (352) Podejście oparte na przepływach pieniężnych polega na ocenie korzyści z tytułu umów w sprawie usług marketingowych i umów w sprawie usług portu lotniczego poprzez przeprowadzenie oceny przyszłych przychodów, które może generować operator portu lotniczego za pośrednictwem usług marketingowych i umowy w sprawie usług portu lotniczego, pomniejszonych o odpowiednie koszty. W podejściu opartym na kapitalizacji poprawa wizerunku marki portu lotniczego za pośrednictwem usług marketingowych jest traktowana jako wartości niematerialne i prawne nabyte za cenę określoną w umowie w sprawie usług marketingowych.
- (353) W badaniu podkreślono jednak główne trudności związane z podejściem opartym na kapitalizacji i wykazano, że wyniki otrzymane w ramach tej metody mogą być niewiarygodne; sugeruje to, że podejście oparte na przepływach pieniężnych byłoby lepsze. W szczególności z badania wynika, że:

„Podejście oparte na kapitalizacji powinno uwzględniać jedynie odsetek wydatków na marketing, który jest przypisany wartościom niematerialnym i prawnym portu lotniczego. Trudnym zadaniem może być jednak identyfikacja odsetka wydatków na marketing, który jest ukierunkowany na generowanie oczekiwanych przyszłych przychodów na rzecz portu lotniczego (tj. inwestycji w wartości niematerialne i prawne portu lotniczego), a nie na generowanie bieżących przychodów na rzecz portu lotniczego”.

W badaniu podkreślono również, że:

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

- (354) W badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. proponuje się praktyczne zastosowanie podejścia opartego na przepływach pieniężnych. W ramach tego podejścia korzyści wynikające z umów w sprawie usług marketingowych i umów w sprawie usług portu lotniczego, które utrzymują się nawet po wygaśnięciu umowy w sprawie usług marketingowych, są wyrażone jako „wartość końcowa” obliczana w dniu wygaśnięcia umowy. Wspomnianą wartość końcową oblicza się na podstawie spodziewanych zysków przyrostowych z umowy w sprawie usług portu lotniczego i z umowy w sprawie usług marketingowych w ostatnim roku stosowania umowy w sprawie usług portu lotniczego. Zyski te występują nadal w następnym okresie równym okresowi obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego i są dostosowywane w taki sposób, by obejmowały stopę wzrostu na rynku transportu lotniczego w Europie i czynnik prawdopodobieństwa odzwierciedlający zdolność umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy w sprawie usług marketingowych do przyczynienia się do generowania zysków przez port lotniczy po wygaśnięciu tych umów. Zgodnie z badaniem z dnia 31 stycznia 2014 r. zdolność do generowania trwałych korzyści zależy od szeregu czynników „obejmujących większe znaczenie i silniejszą markę oraz zewnętrzne czynniki sieciowe i powracających pasażerów”, jednak w badaniu tym nie przedstawiono żadnych szczegółowych informacji dotyczących wspomnianych czynników. Ponadto metoda ta uwzględnia stopę dyskontową odzwierciedlającą koszt kapitału.
- (355) 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. Wspomniane badanie nie opiera się na żadnych faktach dotyczących działalności spółki Ryanair, rynków transportu lotniczego lub usług portu lotniczego, które mogłyby uzasadnić stopę wynoszącą 30 %. Nie ustala się także żadnego związku między tą stopą a czynnikami, o których jedynie wspomniano (znaczenie, silna marka, zewnętrzne czynniki sieciowe i powracający pasażerowie) i które mają zwiększać zakres korzyści z tytułu umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy w sprawie usług marketingowych, tak by utrzymywały się także po wygaśnięciu tych umów. Wreszcie w tym badaniu w ogóle nie oparto się na konkretnej zawartości usług marketingowych przewidzianych w różnych umowach ze spółką AMS przy analizie zakresu, w jakim usługi te mogłyby wpłynąć na wspomniane czynniki.

- (356) Ponadto badanie nie potwierdza, aby istniało jakiegokolwiek prawdopodobieństwo, że po wygaśnięciu umowy w sprawie usług portu lotniczego i umów w sprawie usług marketingowych zyski generowane w wyniku tych umów na rzecz operatora portu lotniczego w ostatnim roku ich obowiązywania będą nadal generowane w przyszłości. Podobnie badanie nie dostarcza żadnego dowodu na to, że stopa wzrostu na rynku transportu lotniczego w Europie jest użytecznym wskaźnikiem do pomiaru wpływu umowy w sprawie usług portu lotniczego i umów w sprawie usług marketingowych na dany port lotniczy.
- (357) W związku z tym mało prawdopodobne jest, aby ostrożny inwestor prywatny, podejmując decyzję o tym, czy zawrzeć umowę, wziął pod uwagę „wartość końcową” obliczoną przy użyciu metody sugerowanej przez spółkę Ryanair.
- (358) Badanie z dnia 31 stycznia 2014 r. pokazuje zatem, że podejście oparte na przepływach pieniężnych prowadziłoby wyłącznie do bardzo niepewnych i niewiarygodnych wyników, podobnie jak metoda oparta na kapitalizacji.
- (359) Ponadto ani Austria, ani żadna zainteresowana strona nie przedstawiła żadnych dowodów świadczących o tym, że metoda zaproponowana przez spółkę Ryanair w badaniu z dnia 31 stycznia 2014 r. lub jakkolwiek inna metoda ukierunkowana na uwzględnienie w ujęciu ilościowym zysków generowanych po wygaśnięciu umów w sprawie usług portu lotniczego i umów w sprawie usług marketingowych była z powodzeniem wdrażana przez operatorów regionalnych portów lotniczych porównywalnych z operatorem portu lotniczego w Klagenfurcie. Austria nie przekazała żadnych uwag w odniesieniu do badań z dnia 17 i 31 stycznia 2014 r.
- (360) Ponadto wartość końcowa obliczana za pomocą metody przedstawionej przez spółkę Ryanair jest dodatnia (a zatem dąży do zwiększenia opłacalności umowy w sprawie usług portu lotniczego i umów w sprawie usług marketingowych) wyłącznie wówczas, gdy oczekiwany zysk przyrostowy wynikający z tych umów w ostatnim roku stosowania umowy w sprawie usług portu lotniczego jest dodatni. Jeżeli jest on ujemny, uwzględnienie wartości końcowej zazwyczaj ograniczy rentowność umów. Poniżej zostanie wykazane, że umowy z 2002 r. doprowadziły do ujemnych przyrostowych przepływów pieniężnych.
- (361) Ponadto, jak wskazano powyżej, usługi marketingowe są związane z trasą objętą umową w sprawie usług marketingowych. Jeżeli obsługa tej trasy nie zostanie przedłużona po wygaśnięciu umowy w sprawie usług portu lotniczego, mało prawdopodobne jest, aby usługi marketingowe nadal wywierały pozytywny wpływ na przepływ pasażerów w porcie lotniczym po wygaśnięciu umowy. Operatorowi portu lotniczego bardzo trudno jest ocenić prawdopodobieństwo, czy po wygaśnięciu umowy dana trasa będzie nadal obsługiwana przez przewoźnika lotniczego, który podjął się tej obsługi w ramach umowy w sprawie usług portu lotniczego. W szczególności tani przewoźnicy lotniczy pokazali, że jeżeli chodzi o uruchamianie i zamykanie tras, bardzo elastycznie reagują oni na warunki rynkowe, które najczęściej bardzo szybko się zmieniają. W związku z tym, zawierając transakcję, taką jak transakcja będąca przedmiotem badania w niniejszej sprawie, ostrożny inwestor prywatny nie zakładałby, że przewoźnik lotniczy przedłuży obsługę danej trasy po wygaśnięciu umowy.
- (362) Podsumowując, z powyższych argumentów wynika, że jedyną korzyścią, jakiej oczekiwałby ostrożny inwestor prywatny w związku z zawarciem umowy w sprawie usług marketingowych i którą uwzględniałby w ujęciu ilościowym, oceniając korzyść zawarcia takiej umowy łącznie z umową w sprawie usług portu lotniczego, byłby możliwy pozytywny wpływ usług marketingowych na liczbę pasażerów korzystających z tras, o których mowa w przedmiotowych umowach, w okresie obsługi tych tras przewidzianym w umowach. Komisja stwierdza, że wszelkie inne możliwe korzyści są zbyt niepewne, by określić je ilościowo i wziąć pod uwagę oraz że w niniejszej sprawie nie przedstawiono żadnych konkretnych korzyści tego rodzaju.

c) *Zasadność porównania portu lotniczego w Klagenfurcie z innymi europejskimi portami lotniczymi*

- (363) W kwestii zasadności porównania rentowności przyrostowej umów z 2002 r. z analizą *ex ante* odsyła się do oceny przeprowadzonej w motywach 262–278.
- (364) W odniesieniu do porównania KLU z innymi portami lotniczymi Ryanair przedłożył badanie przeprowadzone przez spółkę Oxera datowane na dzień 4 lipca 2011 r. Badanie to ograniczało się do porównania opłat poniesionych przez spółkę Ryanair w portach lotniczych [...] i [...] z opłatami poniesionymi przez spółkę Ryanair w KLU na podstawie umów w sprawie usług portu lotniczego. W badaniu nie zestawiono szczególnych umów w sprawie usług marketingowych⁽⁶⁰⁾ obowiązujących w KLU z potencjalnymi umowami oferowanymi

⁽⁶⁰⁾ Oceniono w nim jedynie pierwszą umowę w sprawie usług marketingowych z dnia 22 stycznia 2002 r. między LV a DMG (zob. motyw 47), pomijając drugą i trzecią umowę w sprawie usług marketingowych oraz umowy w sprawie usług marketingowych z 2006 r.

w innych portach lotniczych. W przypadku każdej trasy objętej przedmiotowymi umowami stosowne umowy w sprawie usług marketingowych należało jednak ocenić łącznie z odpowiadającą im umową w sprawie usług portu lotniczego. Elementy przywołane w badaniu spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. nie spełniają podstawowego wymogu w zakresie analizy porównawczej, mianowicie wymogu „wystarczająco dokładnego zdefiniowania rozpatrywanych dziedzin działalności gospodarczej” w celu zidentyfikowania porównywalnych uczestników rynku.

- (365) Ponadto w badaniu spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. nie przyjęto solidnego punktu odniesienia dla cen rynkowych za usługi portu lotniczego. Choć opisano w nim wybrane, porównywalne porty lotnicze jako porty lotnicze „których większość udziałów należy do prywatnych właścicieli i które są finansowane z prywatnych środków albo które [...] postępują jak prywatny inwestor”, port lotniczy [...] należy do spółki Manchester Airports Group, która w większości stanowi własność państwową, a w badaniu spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. nie stwierdzono, że port lotniczy [...] prowadzony jest jak prywatny inwestor. W odniesieniu do portu lotniczego [...] w badaniu stwierdzono, że jest własnością prywatną, jednak nie wspomniano, iż port lotniczy [...] przynosił straty zanim został sprzedany w 2013 r., co mogłoby być przesłanką do zakwestionowania tezy, że niskie opłaty lotniskowe przyjęte za punkt odniesienia w tej sprawie były możliwe do utrzymania przez prywatnego inwestora.

7.4.3.2. Wniosek dotyczący zasad stosowania testu prywatnego inwestora

- (366) Z powyższego wynika, że w celu zastosowania testu prywatnego inwestora w odniesieniu do przedmiotowych umów Komisja musi przeanalizować każdą umowę w sprawie usług marketingowych i umowę w sprawie usług portu lotniczego oraz określić, czy hipotetyczny prywatny inwestor, kierujący się perspektywami osiągnięcia rentowności i zarządzający KLU w miejsce KFBG, zawarłby te umowy. W tym celu Komisja musi ustalić rentowność przyrostową umów, ponieważ prywatny inwestor dokonałby tego przy ich podpisywaniu, poprzez oszacowanie dla całego okresu obowiązywania umów:

- przyszłego przyrostu ruchu oczekiwanego w związku z wdrożeniem tych umów, w miarę możliwości z uwzględnieniem wpływu usług marketingowych na współczynniki obciążenia tras objętych umowami,
- przyszłych przychodów przyrostowych, oczekiwanych w związku z wdrożeniem tych umów, w tym przychodów pochodzących z opłat lotniskowych i obsługi naziemnej generowanych przez trasy objęte tymi umowami oraz przychodów z działalności pozalotniczej pochodzących z dodatkowego ruchu wygenerowanego poprzez wykonanie tych umów,
- przyszłych kosztów przyrostowych oczekiwanych w związku z wdrożeniem tych umów, w tym kosztów operacyjnych i ewentualnych przyrostowych kosztów inwestycji związanych z trasami objętymi tymi umowami, a także kosztów usług marketingowych.

- (367) Wyliczenia te określą przyszłe roczne przepływy odpowiadające różnicy pomiędzy przychodami a kosztami dodatkowymi, w razie potrzeby poddane aktualizacji z zastosowaniem stopy odzwierciedlającej koszt kapitału dla operatora portu lotniczego. Dodatnia wartość bieżąca netto wskazuje zasadniczo, że przedmiotowe umowy nie zapewniają korzyści gospodarczej, podczas gdy ujemna wartość bieżąca netto wskazuje na obecność takiej korzyści.

7.4.3.3. Ramy czasowe oceny kosztów i przychodów przyrostowych

- (368) Podejmując decyzję o ewentualnym zawarciu umowy w sprawie usług portu lotniczego lub umowy w sprawie usług marketingowych, inwestor prywatny ustali ramy czasowe swojej oceny na podstawie czasu obowiązywania przedmiotowych umów lub okresu przewidzianego w każdej z poszczególnych umów. Inaczej rzecz ujmując, dokona on oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów.
- (369) Przyjęcie dłuższego okresu nie wydaje się uzasadnione. W dniu podpisania umów ostrożny inwestor prywatny nie będzie liczył na przedłużenie umów po ich wygaśnięciu, niezależnie od tego, czy na tych samych czy na nowych warunkach. Ponadto z zasady ostrożny operator jest świadomy faktu, że tani przewoźnicy lotniczy tacy jak Ryanair od zawsze byli i są znani z bardzo szybkich reakcji na zmiany sytuacji na rynku zarówno jeżeli chodzi o uruchamianie lub zamykanie tras, jak i jeżeli chodzi o zwiększanie lub zmniejszanie liczby lotów.
- (370) Za początek ram czasowych oceny przedmiotowych umów prywatny inwestor przyjąłby datę jednoczesnego podpisania wszystkich czterech umów, tj. 22 stycznia 2002 r. Za datę końcową przyjąłby on datę zakończenia określonej w każdej umowie. Nastąpiłaby ona po upływie pięciu lat, tj. w dniu 26 czerwca 2007 r. w przypadku umowy w sprawie usług portu lotniczego między spółką Ryanair a KFBG oraz pierwszej umowy w sprawie usług marketingowych między DMG a LV. Jeżeli chodzi o drugą umowę w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS, początkowo weszła ona w życie na okres 5 lat, tj. do dnia 21 stycznia 2007 r. Trzecia umowa w sprawie usług marketingowych między DMG a LV nie miała określonego okresu obowiązywania, ale jej głównym celem była jednorazowa płatność w wysokości [...] EUR od DMG na rzecz LV w dniu 1 maja 2002 r. W związku z powyższym dzień 1 maja 2002 r. uznawany byłby za zakończenie okresu obowiązywania umowy.

- (371) Ostrożny inwestor prywatny nie wziąłby pod uwagę zapisanej w obydwu umowach możliwości ich przedłużenia. Umowy miały być przedłużone automatycznie, w przypadku wywiązania się przez spółkę Ryanair w pełni z jej obowiązków określonych w umowie. Tym samym przedłużenie zależało od przyszłego zachowania spółki Ryanair. Z tego powodu w dniu podpisania umowy ostrożny inwestor prywatny, będąc na miejscu KFBG, nie mógłby spodziewać się, że na pewno dojdzie do automatycznego przedłużenia umowy. Na powyższe wskazuje również fakt, że wszystkie cztery umowy między spółkami KFBG, DMG, Ryanair, LV i AMS zakończono przedwcześnie, tj. w dniu 29 października 2005 r., gdy z przyczyn gospodarczych Ryanair przestał realizować przewozy pasażerskie między KLU a STN.
- (372) Nawet przy założeniu przedłużenia umów o kolejne pięć lat, wyniki oceny *ex ante* byłyby takie same. Ocena takiego przedłużenia na takich samych warunkach co w przypadku pierwszych pięciu lat dałaby takie same wyniki, tj. ujemne przyrostowe przepływy pieniężne.

7.4.3.4. Ocena

- (373) Na potrzeby oceny przedmiotowych umów i z uwagi na powyższe ustalenia należy zauważyć, że konieczna jest ocena istnienia i kwoty pomocy w tych umowach w świetle sytuacji panującej w czasie ich podpisania oraz, w szczególności, w świetle dostępnych informacji i możliwych wówczas do przewidzenia zmian.
- (374) Austria twierdzi, że przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie przygotowywało badania rynku *ex ante*, biznesplanu ani wyliczeń rentowności przed zawarciem poszczególnych umów w sprawie usług portu lotniczego z różnymi przewoźnikami lotniczymi ani nie przygotowywało badania rynku *ex ante*, biznesplanu ani wyliczeń rentowności przed zawarciem poszczególnych umów w sprawie usług marketingowych.
- (375) Zdaniem spółki Ryanair brak biznesplanu w momencie zawierania umów, takich jak umowy objęte formalnym postępowaniem wyjaśniającym, nie może posłużyć jako dowód nieprzestrzegania testu prywatnego inwestora.
- (376) Brak biznesplanu wskazuje, że umowy podpisane ze spółkami Ryanair, LV i AMS nie spełniają testu prywatnego inwestora, tym bardziej że w odniesieniu do tych umów ani Austria, ani KFBG nie były w stanie dostarczyć jakiegokolwiek analizy rentowności w ujęciu liczbowym, choćby niepełnej, przeprowadzonej przed zawarciem umów.
- (377) W toku postępowania Komisja wezwała zatem Austrię do odtworzenia analizy rentowności, jaką prywatny inwestor przeprowadziłby przed podpisaniem umów ze spółkami Ryanair, LV i AMS w 2002 r., opierając się na obiektywnych informacjach znanych przedsiębiorstwu KFBG/DMG w momencie podpisania umów i na przewidywalnych zmianach sytuacji.
- (378) Na wniosek Komisji Austria przygotowała przegląd kosztów i przychodów przyrostowych, których można było się spodziewać w momencie zawierania poszczególnych umów. Austria przygotowała te dane w odniesieniu do każdej zawartej umowy, co podsumowano w tabeli 9.

Tabela 9

Rentowność przyrostowa umów ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r. wyliczona przez Austrię

5 lat			
Stopa oprocentowania kapitału		8 %	
Zniżka za liczbę pasażerów:		0,00	
Codzienne połączenia		348	Liczba rotacji rocznie
LFZ (B737-800):		189	Miejsca
Maksymalna masa startowa (B737-800):		75	Maksymalna masa startowa

Model obliczeniowy

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Rotacja		348	348	348	348	348
Obciążenie		70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Liczba odlatujących pasażerów		46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Okres 5 lat		1	2	3	4	5
od rotacji		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera – opłata za zapewnienie bezpieczeństwa		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera – opłata za zapewnienie bezpieczeństwa		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(wiedeńska administracja podatkowa)						
Przychody z działalności lotniczej		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
wkłady na pokrycie kosztów przekazane przez Kärnten Werbung		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
wkłady na pokrycie kosztów przekazane przez miasto Klagenfurt		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
wkłady na pokrycie kosztów przekazane przez kraj związkowy Karyntia		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z projektu		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Umowa w sprawie usług marketingowych zawarta z Leading Verge przez		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
DMG z dnia 23.5.2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych						
Strony trzecie obsługujące ruch 51 %		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – bezpieczeństwo lotnicze		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu (2002 r.)						
uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Koszty/wydatki projektu		- 1 986 100	- 986 100	- 986 100	- 986 100	- 986 100
Nadwyżka		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
czynnik dyskontujący		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza kosztów i korzyści wykazuje dodatni zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)				1 540 000		
opłaty zgodnie z umową z dnia 22.1.2002						
wszystkie opłaty od rotacji		[...]				
w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera		[...]				
opłata za zapewnienie bezpieczeństwa w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera		[...]				
(*) (ustanowiona przez rząd Austrii)						
Obsługa ruchu w 2002 r.		[...]				
Austro Control		[...]				
(*) Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa nałożona na port lotniczy i odprowadzana na rzecz wiedeńskiej administracji podatkowej						

(379) Opracowując tabelę 9, Austria uwzględniła następujące kwestie:

- Oczekiwany przyrost ruchu, tzn. oczekiwany przyrost liczby pasażerów, wyliczono na podstawie przewidywanej liczby lotów tygodniowo (348 rotacji rocznie do Londynu z 189 miejscami, maksymalną masą startową wynoszącą 75 ton i współczynnikiem obciążenia na poziomie 70 %) oraz ekstrapolowano na cały okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Ryanair. W rezultacie Austria wskazała 46 040 pasażerów rocznie.
- Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności lotniczej (opłaty za obsługę naziemną i lądowanie na podstawie obowiązujących w danym momencie opłat lotniskowych; [...] EUR od rotacji oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera) obliczono w oparciu o okres obowiązywania pięcioletniej umowy w sprawie usług portu lotniczego na podstawie warunków uzgodnionych ze spółką Ryanair. W związku z oczekiwanymi przychodami przyrostowymi od rotacji Austria wskazała kwotę [...] EUR rocznie, a w związku z oczekiwanymi przychodami przyrostowymi w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera – [...] EUR rocznie. Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR nie została uwzględniona, ponieważ była ona przekazywana przez KFBG bezpośrednio do właściwego organu publicznego Austrii, tj. stanowiła kwotę w transzycie. W rezultacie Austria wskazała kwotę [...] EUR rocznie.
- Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej (opłaty za postój, wydatki w terminalach itp.) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego. W swojej analizie Austria oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, wyliczając ją na podstawie średnich przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera w latach 2000–2004. W rezultacie Austria wskazała kwotę [...] EUR rocznie.
- Ponadto w swojej analizie Austria uwzględniła jako przychody przyrostowe płatności, które spółka KFBG otrzymała od kraju związkowego Karyntia (jednorazowa płatność w wysokości [...] EUR w 2002 r.), od miasta Klagenfurt ([...] EUR rocznie) oraz od spółki Kärnten Werbung ([...] EUR rocznie).
- Jako oczekiwane koszty przyrostowe, tzn. koszty wynikające z transakcji ze spółkami Ryanair, LV i AMS, które nie występowałyby w scenariuszu alternatywnym, Austria wskazała następujące płatności:
 - płatności określone w pierwszej umowie w sprawie usług marketingowych między LV a DMG ([...] EUR rocznie) oraz w trzeciej umowie w sprawie usług marketingowych (liście uzupełniającym do pierwszej umowy w sprawie usług marketingowych) między LV a DMG (jednorazowa płatność w wysokości [...] EUR),

- płatności na rzecz strony trzeciej (Tyrolean Airways), działającej w charakterze subagenta na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej. Austria wyjaśniła, że Tyrolean Airways pełni funkcję subagenta na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej w KLU od kilkudziesięciu lat. Cena obsługi naziemnej jest publikowana co roku w tabeli opłat KLU. Na podstawie umowy outsourcingu między KFBG a Tyrolean Airways KFBG zapłaci subagentowi określony odsetek opublikowanej ceny z tytułu obsługi naziemnej w zależności od przewoźnika lotniczego. Tani przewoźnik lotniczy może zdecydować się na świadczenie „podstawowych usług obsługi naziemnej” w mniejszej ich liczbie, podczas gdy pozostali przewoźnicy muszą wybrać „pełen zakres usług obsługi naziemnej” w pełnej ich liczbie. Zgodnie z umową subagenta KFBG pokrywa 51 % opłat z tytułu usług obsługi naziemnej w przypadku tanich przewoźników lotniczych, a w przypadku pozostałych przewoźników – 67,9 %. 51 % opłat z tytułu usług obsługi naziemnej stanowią koszty materiałów wykorzystanych przez Tyrolean Airlines na potrzeby obsługi naziemnej. Austria wykazała płatności w wysokości [...] EUR rocznie,
 - płatności na rzecz przedsiębiorstwa publicznego Austro Control, które odpowiada za bezpieczeństwo w austriackiej przestrzeni powietrznej. Austro Control jest kontrolerem ruchu lotniczego w KLU i zarządza wieżą kontroli ruchu lotniczego. W związku z usługami świadczonymi przez Austro Control Austria wskazała płatność w wysokości [...] EUR od rotacji, tj. [...] EUR rocznie,
 - przyrostowe koszty operacyjne wynikające z oczekiwanego przyrostu ruchu w trakcie obowiązywania umowy: [...] EUR od dodatkowej rotacji i tony maksymalnej masy startowej oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego dodatkowego odlatującego pasażera. Austria oświadczyła, że te dwie kwoty są najlepszymi preliminarzami dla wartości, które mogą zostać oszacowane na potrzeby wyliczeń *ex ante* prywatnego inwestora w momencie podpisania umów. Wynikają one z systemu księgowania kosztów obowiązującego w 2002 r. (BAB 2002), obejmującego czynniki generujące koszty związane z opłatą za lądowanie, opłatą pasażerską, opłatą za obsługę ramp, opłatą za obsługę ruchu, opłatą infrastrukturalną oraz opłatą za postój w hangarze. Ponadto Austria powiększyła wyliczone opłaty o margines bezpieczeństwa, aby zapewnić, żeby szacunkowe, oczekiwane przyrostowe koszty operacyjne nie były zbyt optymistyczne. Wynik został podzielony przez odpowiedni parametr odniesienia, tj. przez oczekiwaną liczbę pasażerów i maksymalną masę startową. W efekcie Austria oszacowała przyrostowe koszty operacyjne na [...] EUR od rotacji oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego pasażera.
- f) Austria oświadczyła, że spółka KFBG nie spodziewała się w lutym 2002 r. żadnych przyrostowych kosztów inwestycji w związku z dodatkowym ruchem. KLU dysponował wówczas znaczną niewykorzystaną przepustowością, która miała zostać przeznaczona na obsługę dodatkowego ruchu. Terminal w KLU charakteryzował się łączną przepustowością na poziomie 600 000 pasażerów rocznie, a w 2001 r. około 227 000 pasażerów skorzystało z tego portu lotniczego. Oczekiwany przyrost ruchu o 46 040 pasażerów nie wymagałby zatem żadnych inwestycji, ponieważ istniejący terminal byłby w stanie sprostać przyrostowi ruchu.
- g) Stopa dyskontowa przyjęta przez KFBG opierała się na stopie dyskontowej w wysokości 8 %, stosowanej i opublikowanej przez port lotniczy w Wiedniu.
- (380) Komisja stwierdza, że podejście przyjęte przez Austrię przy szacowaniu liczby pasażerów i obliczaniu na tej podstawie oczekiwanych przychodów przyrostowych z działalności lotniczej jest zasadne. To samo tyczy się kosztów przyrostowych z tytułu obsługi naziemnej realizowanej przez stronę trzecią oraz kosztów z tytułu opłat na rzecz Austro Control. Również przyrostowe koszty operacyjne od rotacji i w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera oraz stopę dyskontową w wysokości 8 % wyliczono w prawidłowy sposób. Na podstawie dostępnych danych dotyczących oczekiwanego przyrostu ruchu oświadczenie Austrii w związku z przyrostowymi kosztami inwestycji także wydaje się uzasadnione.
- (381) Po przeanalizowaniu informacji przedstawionych przez Austrię Komisja nie zgadza się jednak z niektórymi punktami analizy i dlatego wprowadza zmiany w następujących punktach:
- a) Jako oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej Austria w swojej analizie oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, wyliczając ją na podstawie średnich przychodów z tego rodzaju działalności w przeliczeniu na każdego pasażera w latach 2000–2004. W analizie umów z 2002 r. przeprowadzonej w lutym 2002 r. ostrożny inwestor prywatny przyjąłby jednak raczej średnie przychody z działalności pozalotniczej w latach 1997–2001. Z informacji przedstawionych przez Austrię wynika, że w latach 1997–2001 średnia ta wynosiła faktycznie [...] EUR. W związku z powyższym Komisja wykorzysta w analizie kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. Nowy wynik wynosi zatem [...] EUR rocznie.
 - b) Komisja nie zgadza się z Austrią co do uwzględnienia w analizie płatności, które spółka KFBG otrzymała od kraju związkowego Karyntia (jednorazowa płatność w wysokości [...] EUR w 2002 r.), od miasta Klagenfurt ([...] EUR rocznie) oraz od spółki Kärnten Werbung ([...] EUR rocznie) jako przychody przyrostowe. Kwoty te przyznano jako wsparcie operacyjne na potrzeby sfinansowania umów z 2002 r. zawartych ze spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi (zob. sekcja 7.1 powyżej). Zgodnie z pkt 63 wytycznych w sprawie lotnictwa: „Port lotniczy powinien wykazać, że [...] jest w stanie pokryć wszystkie koszty wynikające z tego porozumienia”.

Jeżeli potrzebne jest dodatkowe wsparcie, warunki testu prywatnego inwestora nie są spełnione. Oznacza to, że wszelkiego rodzaju wsparcia publicznego nie można uznać za przychody przyrostowe. W przeciwnym razie przepis ten byłby pozbawiony sensu. Komisja nie uwzględni zatem płatności otrzymanych od kraju związkowego Karyntia, miasta Klagenfurt oraz Kärnten Werbung jako przychodów przyrostowych.

- c) Komisja zauważa, że Austria zaliczyła w swojej analizie tylko płatności określone w pierwszej umowie w sprawie usług marketingowych między LV a DMG ([...] EUR rocznie) oraz w trzeciej umowie w sprawie usług marketingowych (liście uzupełniającym do pierwszej umowy w sprawie usług marketingowych) między LV a DMG (jednorazowa płatność w wysokości [...] EUR) jako oczekiwane koszty przyrostowe. Komisja uwzględni natomiast także płatności określone w drugiej umowie w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS ([...] EUR rocznie). Austria nie uwzględniła tych płatności, twierdząc, że umowa została zastąpiona przez trzecią umowę i nie weszła w życie. Komisja zauważa, że Austria nie przedłożyła żadnych dokumentów w celu potwierdzenia tego argumentu, stwierdzając jedynie brak dokumentów potwierdzających płatności w bilansie księgowym KFBG, aby udowodnić, że spółka ta nie dokonała żadnych płatności w ramach drugiej umowy w sprawie usług marketingowych. Nawet gdyby przyjąć, że Austria prawidłowo odtworzyła te wydarzenia, Komisja mimo wszystko uwzględni w swojej analizie drugą umowę w sprawie usług marketingowych, ponieważ nie ma powodu, dla którego rozsądny inwestor prywatny mógłby oczekiwać lub przewidywać przy podpisywaniu umowy w lutym 2002 r., że nie zostanie ona wdrożona, a płatności nie zostaną zrealizowane w przyszłości. Prywatny inwestor musiał ocenić umowy na podstawie ówczesnej sytuacji oraz, w szczególności, dostępnych informacji i spodziewanych wówczas zmian. Druga umowa w sprawie usług marketingowych musi zostać zatem uwzględniona w analizie *ex ante*.

- (382) Z uwagi na wymagane zmiany Komisja przeprowadziła własną analizę, bezpośrednio wykorzystując analizę rentowności przyrostowej przedłożoną przez Austrię, zmieniając ją wyłącznie w miarę potrzeby, co podsumowano w tabeli 10.

Tabela 10

Rentowność przyrostowa umów ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r. po zmianach Komisji

Okres obowiązywania umowy: 5 lat		
Stopa oprocentowania kapitału:	8 %	
Zniżka za liczbę pasażerów:	0,00	
Codzienne połączenia	348	Liczba rotacji rocznie
LFZ (B737-800):	189	Miejsca
Maksymalna masa startowa (B737-800):	75	Maksymalna masa startowa

Model obliczeniowy

Wartości empiryczne na podstawie umów					
Rotacja	348	348	348	348	348
Obciążenie	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Liczba odlatujących pasażerów	46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Okres 5 lat	Lipiec 2002 – czerwiec 2003	Lipiec 2003 – czerwiec 2004	Lipiec 2004 – czerwiec 2005	Lipiec 2005 – lipiec 2006	Lipiec 2006 – czerwiec 2007
[...] EUR od rotacji	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Wartości empiryczne na podstawie umów						
[...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z działalności lotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody przyrostowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Umowa w sprawie usług marketingowych między LV a DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Umowa w sprawie usług marketingowych między AMS a DMG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
List uzupełniający między LV a DMG	[...]	0	0	0	0	0
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych						
Strony trzecie obsługujące ruch w 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Austro Control – bezpieczeństwo lotnicze	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu (2002 r.)						
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty przyrostowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przyrostowe przepływy pieniężne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wartość bieżąca netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

7.4.3.5. Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej

- (383) Ponieważ w przypadku umów ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r. oczekiwany zdyskontowany wynik jest ujemny, Komisja stwierdza, że przy ich zawieraniu przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie postępowało jak inwestor prywatny. Port lotniczy nie mógł oczekiwać, że pokryje koszty przyrostowe wynikające z tych umów. Ponieważ w związku z powyższym przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie postąpiło jak inwestor prywatny, jego decyzja o zawarciu umów na takich warunkach wiązała się z przyznaniem korzyści gospodarczej spółkom Ryanair, LV i AMS. Komisja stwierdziła, że argument Austrii, iż spółka KFBG zorganizowała postępowania przetargowe w celu podpisania umów obejmujących poszczególne trasy, nie wyklucza obecności korzyści. Prywatny inwestor prowadzący port lotniczy może zasadniczo zastosować procedurę otwartą, aby zaoferować przewoźnikowi lotniczemu zniżki finansowe w celu zwiększenia ruchu. Procedura otwarta może faktycznie być odpowiednim sposobem na osiągnięcie jak największego zysku generowanego przez takie zniżki. Jednak jeżeli operator portu lotniczego może spodziewać się, że żadna z ofert złożonych w ramach takiej procedury nie będzie miała wpływu, z punktu widzenia *ex ante*, na rentowność portu lotniczego, wówczas wspomniany inwestor prywatny nie zawarłby żadnej umowy, nawet z zwycięskim oferentem, ponieważ zawarcie umowy, która zmniejsza zyski lub zwiększa straty nie byłoby zasadne z gospodarczego punktu widzenia⁽⁶¹⁾. Jeżeli podmiot publiczny lub państwo członkowskie zdecyduje się udzielić wsparcia, z przyczyn związanych z polityką publiczną, na rzecz określonej działalności i ogłosi postępowanie przetargowe na przykład na kwotę przyznanego finansowania, sam fakt organizacji takiego postępowania nie wyklucza obecności pomocy państwa, lecz może jedynie minimalizować wielkość pomocy⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Zob. wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 63.

⁽⁶²⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (2016/C 262/01) (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 89.

7.4.4. Selektywność

- (384) Korzyść gospodarcza została przyznana w sposób selektywny, ponieważ uzyskał ją tylko jeden przewoźnik lotniczy – Ryanair.
- (385) W tym kontekście należy odrzucić argument przedstawiony przez Austrię, jakoby rabaty od opłat lotniskowych udzielone przewoźnikom lotniczym obsługującym połączenia z Klagenfurtu nie miały charakteru selektywnego. Austria twierdziła, że rabaty były dostępne dla wszystkich przewoźników lotniczych zainteresowanych obsługiwaniem połączeń z Klagenfurtu, co miało sprawiać, że nie miały charakteru selektywnego.
- (386) Komisja zauważa, że poszczególne umowy zawierane ze spółką Ryanair odbiegały od tabeli opłat i różniły się od umów z innymi przewoźnikami lotniczymi, a zatem zawierały indywidualnie negocjowane warunki.

7.4.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (387) Jeśli udzielona przez państwo dotacja wzmacnia konkurencyjną pozycję beneficjenta względem jego konkurentów, uznaje się ją za środek, który zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem. Ze względów praktycznych zakłada się zatem, że do zakłócenia konkurencji dochodzi w momencie przyznania przez państwo korzyści finansowej przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, w którym istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądów europejskich przyznanie jakiegokolwiek pomocy na rzecz przedsiębiorstwa prowadzącego działalność na rynku wewnętrznym może mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (388) Od momentu wejścia w życie postanowień trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego w dniu 1 stycznia 1993 r. ⁽⁶³⁾ przewoźnicy lotniczy mogą swobodnie obsługiwać loty na trasach wewnątrz europejskich. Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, co następuje:

„Jeżeli przedsiębiorstwo prowadzi działalność w sektorze, w którym [...] konkurują ze sobą producenci z różnych państw członkowskich, każda pomoc, jaką otrzymuje ono od władz publicznych, może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi i szkodzić konkurencji w takim zakresie, w jakim jego stała obecność na rynku uniemożliwia przedsiębiorstwom konkurencyjnym zwiększenie ich udziału rynkowego i zmniejsza ich szanse na zwiększenie wywozu” ⁽⁶⁴⁾.

- (389) Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwo KFBG/DMG przyznało selektywną korzyść spółkom Ryanair, LV i AMS. Ryanair i jego spółki zależne prowadzą działalność na konkurencyjnym, ogólnounijnym rynku, a korzyść, jaką uzyskały, mogła przyczynić się do poprawy ich pozycji konkurencyjnej na tym rynku. W świetle powyższych informacji Komisja stwierdza, że korzyść przyznana spółkom Ryanair, LV i AMS może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.4.6. Wniosek

- (390) Z wymienionych powyżej powodów Komisja uznaje, że spółki Ryanair, LV i AMS otrzymały pomoc państwa wynoszącą [...] EUR w wartości bieżącej netto.

7.5. Umowy ze spółkami Ryanair i AMS z 2006 r.

7.5.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (391) Ryanair świadczy usługi transportu lotniczego. AMS świadczy usługi marketingowe. Świadczenie tego rodzaju usług stanowi działalność gospodarczą. Ryanair i AMS stanowią zatem przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.5.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (392) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków. W związku z kryteriami stosowanymi do oceny istnienia zasobów państwowych i możliwości przypisania środka państwu odsyła się do motywów 224–232.

⁽⁶³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1), rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8) oraz rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, p. 15).

⁽⁶⁴⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 Włochy przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:1991:142, pkt 26.

- (393) Komisja zauważa, że państwo jest właścicielem KFBG/DMG w 100 %. Do 2003 r. udziały w KFBG/DMG posiadały Republika Austrii (60 %), kraj związkowy Karyntia (20 %) oraz miasto Klagenfurt (20 %). W kwietniu 2003 r. kraj związkowy Karyntia przejął udziały Republiki Austrii. W związku z powyższym od 2003 r. udziały posiadały kraj związkowy Karyntia (80 %) i miasto Klagenfurt (20 %). Należy zatem uznać, że KFBG/DMG stanowi przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE, którego środki stanowią zasoby państwowe.
- (394) Umowy ze spółkami Ryanair, AMS i LV z 2006 r. również można przypisać państwu. W związku z ogólnym zaangażowaniem kraju związkowego Karyntia w działalność portu lotniczego, zwłaszcza w zawieranie umów w sprawie usług marketingowych z przewoźnikami lotniczymi, odsyła się do motywu 314 i nast.
- (395) Austria również wyraźnie potwierdziła tego rodzaju udział w odniesieniu do umów ze spółkami Ryanair i AMS z 2006 r.
- (396) W świetle tych rozważań Komisja uważa, że istnieją wystarczające przesłanki, aby stwierdzić, iż zawarcie umów między KFBG/DMG a spółkami Ryanair/AMS z 2006 r. można przypisać państwu.

7.5.3. Korzyść gospodarcza

7.5.3.1. Test prywatnego inwestora

- (397) W kwestii aktualnego braku porównywalnych portów lotniczych i umów, a także analizy *ex ante* rentowności przyrostowej umów z 2006 r. odsyła się do oceny przeprowadzonej w motywach 261–278.
- (398) W odniesieniu do porównania KLU z innymi portami lotniczymi Ryanair przedłożył badanie przeprowadzone przez spółkę Oxera w dniu 4 lipca 2011 r. Badanie to ograniczało się do porównania opłat pobieranych przez spółkę Ryanair w portach lotniczych [...] i [...] z opłatami pobieranymi przez spółkę Ryanair w KLU na podstawie umów w sprawie usług portu lotniczego. Nie podjęto w nim próby zestawienia szczególnych umów w sprawie usług marketingowych obowiązujących w KLU z potencjalnymi umowami oferowanymi w innych portach lotniczych. W przypadku każdej trasy objętej przedmiotowymi umowami stosowne umowy w sprawie usług marketingowych należało jednak ocenić łącznie z odpowiadającą im umową w sprawie usług portu lotniczego. Elementy przywołane w badaniu spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. nie spełniają podstawowego wymogu w zakresie analizy porównawczej, mianowicie wymogu „wystarczająco dokładnego zdefiniowania rozpatrywanych dziedzin działalności gospodarczej” w celu zidentyfikowania porównywalnych uczestników rynku.
- (399) Ponadto w badaniu spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. nie przyjęto solidnego punktu odniesienia dla cen rynkowych za usługi portu lotniczego. Choć opisano w nim wybrane, porównywalne porty lotnicze jako porty lotnicze „których większość udziałów należy do prywatnych właścicieli i które są finansowane z prywatnych środków albo które [...] postępują jak prywatny inwestor”, port lotniczy [...] należy do spółki Manchester Airports Group, która w większości stanowi własność państwową, podczas gdy w badaniu spółki Oxera z dnia 4 lipca 2011 r. nie stwierdzono, że port lotniczy [...] prowadzony jest jak prywatny inwestor. W odniesieniu do portu lotniczego [...] w badaniu stwierdzono, że był własnością prywatną, jednak nie wspomniano, iż port lotniczy [...] przynosił straty zanim został sprzedany w 2013 r., co mogłoby być przyczyną zakwestionowania, czy niskie opłaty lotniskowe przyjęte za punkt odniesienia w tej sprawie były strategią przynoszącą trwałe efekty dla prywatnego inwestora.

7.5.3.2. Test prywatnego inwestora – w odniesieniu do łącznej analizy umów w sprawie usług marketingowych i umowy w sprawie usług portu lotniczego

- (400) Komisja uważa, że przy zastosowaniu testu prywatnego inwestora umowa w sprawie usług marketingowych między spółką Ryanair a KFBG, z jednej strony, oraz umowa w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS, z drugiej strony, muszą być oceniane łącznie jako jeden środek.
- (401) W związku z umowami z 2002 r. szereg przesłanek rzeczywiście wskazuje na fakt, że umowy z 2006 r. należy oceniać jako jeden środek, ponieważ zostały zawarte w ramach jednej transakcji.
- (402) Po pierwsze, w umowie w sprawie usług marketingowych określono, że „niniejsza umowa opiera się na zobowiązaniu spółki Ryanair do obsługi trasy między STN a KLU [...]”. Powyższe stwierdzenie odwołuje się do umowy w sprawie usług marketingowych między spółką Ryanair a KFBG i wskazuje raz jeszcze na fakt, że umowa w sprawie usług marketingowych i umowa w sprawie usług portu lotniczego są nierozdzielnie powiązane.
- (403) Po drugie, umowy zostały zawarte przez praktycznie te same strony. W związku z AMS, spółką zależną spółki Ryanair, oraz w związku z DMG, spółką zależną spółki KFBG, Komisja odsyła do motywu 326.

- (404) Po trzecie, obie umowy obowiązywały do dnia 21 kwietnia 2007 r., tzn. obowiązywały w tym samym okresie. Równoczesne wygaśnięcie obu umów po upływie tego samego okresu również pokazuje, że są one ze sobą powiązane i od siebie uzależnione.
- (405) Podsumowując, umowa w sprawie usług marketingowych zawarta między DMG a AMS jest zatem nierozzerwalnie powiązana z umową w sprawie usług portu lotniczego podpisaną przez spółkę Ryanair i KFBG. Powyższe uwagi wskazują, że bez umowy w sprawie usług portu lotniczego umowa w sprawie usług marketingowych nie zostałaby zawarta. W umowie w sprawie usług marketingowych wyraźnie określono bowiem, że opiera się ona na połączeniu między STN a KLU obsługiwanym trzy razy w tygodniu i zasadniczo przewidziano w niej usługi marketingowe świadczone przy pomocy strony internetowej dotyczącej podróży www.ryanair.com mające na celu promowanie tej trasy.
- (406) Z tych względów Komisja uznaje za stosowne przeprowadzenie łącznej analizy umowy w sprawie usług portu lotniczego z dnia 23 sierpnia 2006 r. i umowy w sprawie usług marketingowych z dnia 21 grudnia 2006 r. w celu ustalenia, czy stanowią one pomoc państwa.
- (407) W swoich uwagach do decyzji o rozszerzeniu postępowania Austria zgodziła się z podejściem przyjętym w tej decyzji, polegającym na analizowaniu umowy w sprawie usług portu lotniczego i umowy w sprawie usług marketingowych podpisanych tego samego dnia w analogiczny sposób.
- (408) Niektóre zainteresowane strony natomiast, w szczególności Ryanair i AMS, kwestionują takie podejście, uważając, że umowa w sprawie usług marketingowych powinna być analizowana oddzielnie. W swoich uwagach do decyzji o rozszerzeniu postępowania Ryanair sprzeciwił się łącznej ocenie umów w sprawie usług portu lotniczego oraz umów w sprawie usług marketingowych (odwołując się również do poprzednich uwag w tej sprawie⁽⁶⁵⁾), ponieważ zostały one podpisane przez różne podmioty i nie były one ze sobą powiązane. Ryanair stwierdził, że zawarcie umowy w sprawie usług marketingowych nie było warunkiem obsługiwanym przez tego przewoźnika lotniczego tras prowadzących do i z portu lotniczego.
- (409) Fakty potwierdzają jednak, że podejście obrane w decyzji o rozszerzeniu postępowania i przyjęte przez Austrię jest właściwie umotywowane, co wykazano w motywach 324–333. W związku z powyższym umowę w sprawie usług portu lotniczego i umowę w sprawie usług marketingowych należy oceniać łącznie.

7.5.3.3. Ramy czasowe oceny kosztów i przychodów przyrostowych

- (410) Prywatny inwestor dokona oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów. Ramy czasowe wydają się realistyczne z tych samych przyczyn, które przedstawiono powyżej w motywach 368–369.
- (411) Za początek ram czasowych oceny przedmiotowych umów prywatny inwestor przyjąłby datę podpisania umowy w sprawie usług marketingowych, tj. 21 grudnia 2006 r., uzupełniającej umowę w sprawie usług portu lotniczego. Zakończenie obu umów nastąpiło w dniu 21 kwietnia 2007 r.
- (412) Ostrożny inwestor prywatny nie wziąłby pod uwagę zapisanej w obydwu umowach możliwości ich przedłużenia. W dniu podpisania umów ostrożny inwestor prywatny nie dysponowałby wystarczającymi przesłankami, by liczyć na odnowienie umów dotyczących tanich przewoźników lotniczych. Data końcowa oceny wypadłaby zatem w dniu 21 kwietnia 2007 r.

7.5.3.4. Ocena

- (413) W związku z oceną przedmiotowych umów odsyła się do ustaleń zawartych w motywach 373–377.
- (414) Na wniosek Komisji Austria przygotowała przegląd kosztów i przychodów przyrostowych, których można było się spodziewać w momencie zawierania poszczególnych umów. Austria przygotowała te dane w odniesieniu do każdej zawartej umowy, co podsumowano w tabeli 11.

Tabela 11

Rentowność przyrostowa umów ze spółkami Ryanair i AMS z 2006 r. wyliczona przez Austrię

4 miesiące	
Stopa oprocentowania kapitału:	8 %

⁽⁶⁵⁾ Zob. np. odpowiedź na pytanie nr 4 z uwag spółki Ryanair z dnia 4 lipca 2011 r.

Zniżka za liczbę pasażerów:	7,62
Połączenie trzy razy w tygodniu	54
LFZ (B737-800):	189
Maksymalna masa startowa (B737-800):	67

Wyliczenia

Wartości empiryczne na podstawie umów		
Rotacja		54
Obciążenie:		85 %
Odlatujący pasażerowie		8 675
		Zniżka za liczbę pasażerów
Zniżki		7,62
4 miesiące		1
Opłata za lądowanie		[...]
Obsługa ramp		[...]
Obsługa ruchu		[...]
Infrastruktura w strefie operacyjnej lotniska		[...]
Infrastruktura w strefie ogólnodostępnej		[...]
Opłata pasażerska		[...]
Zniżka		[...]
Łączne przychody		[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera		[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej		[...]
Nadwyżka projektu		[...]
Opłaty marketingowe AMS		[...]
(umowa z dnia 21 grudnia 2006 r.)		
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych		
Strony trzecie obsługujące ruch w 51 %		[...]
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa w wysokości 8 EUR		[...]

Wartości empiryczne na podstawie umów		
Koszty projektu na podstawie BAB 2005		
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]
Koszty/wydatki projektu		
Brakująca kwota		
Opłaty na podstawie umowy		
Opłata za lądowanie	[...]	za postój na ziemi i obsługę między rejsami
Obsługa ramp	[...]	za postój na ziemi i obsługę między rejsami
Obsługa ruchu	[...]	za postój na ziemi i obsługę między rejsami
Infrastruktura w strefie operacyjnej lotniska	[...]	za postój na ziemi i obsługę między rejsami
Infrastruktura w strefie ogólnodostępnej	[...]	w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera
Opłata pasażerska	[...]	w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera
Koordinacja czasów na start lub lądowanie	[...]	za postój na ziemi i obsługę między rejsami
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa	[...]	w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera
Zniżka za liczbę pasażerów	[...]	w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera
Opłata ACG	[...]	za postój na ziemi i obsługę między rejsami

(415) Opracowując tabelę 11, Austria uwzględniła następujące kwestie:

- Oczekiwany przyrost ruchu, tzn. oczekiwany przyrost liczby pasażerów, wyliczono na podstawie przewidywanej liczby lotów tygodniowo (54 rotacji w przewidywanym okresie z 189 miejscami, maksymalną masą startową w wysokości 67 ton i współczynnikiem obciążenia na poziomie 85 %) oraz ekstrapolowano na okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Ryanair. W efekcie Austria wskazała 8 675 pasażerów dla przewidywanego okresu.
- Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności lotniczej (opłaty za obsługę naziemną i lądowanie na podstawie obowiązujących w danym momencie opłat lotniskowych) obliczono w oparciu o czteromiesięczny okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego na podstawie warunków uzgodnionych ze spółką Ryanair. Jako przychody przyrostowe Austria wskazała łączną kwotę [...] EUR za cztery miesiące.
- Austria wskazała, że w łącznych przychodach z działalności lotniczej w wysokości [...] EUR uwzględniono potrącenie w związku z zastosowaniem programu zniżek lotniskowych dla przewoźników lotniczych KFVG, obowiązującego od dnia 1 września 2005 r. Celem programu było trwałe zwiększenie liczby pasażerów w ramach istniejących połączeń lotniczych dzięki zniżce za liczbę pasażerów. Zastosowanie tej zniżki doprowadziło do pomniejszenia o [...] EUR.
- Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej (opłaty za postój, wydatki w terminalach itp.) obliczono w oparciu o czteromiesięczny okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego. W swojej analizie Austria oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, wyliczając ją na podstawie średnich przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera w latach 2001–2005. W efekcie Austria wskazała kwotę [...] EUR za okres czterech miesięcy.
- Jako oczekiwane koszty przyrostowe, tzn. koszty wynikające z transakcji ze spółkami Ryanair i AMS, które nie występowałyby w scenariuszu alternatywnym, Austria wskazała następujące płatności:
 - płatności określone w umowie w sprawie usług marketingowych między AMS a DMG ([...] EUR rocznie),

- płatności na rzecz strony trzeciej (Tyrolean Airways), działającej w charakterze subagenta na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z motywem 379 lit. e). Austria wykazała płatności w wysokości [...] EUR rocznie,
 - płatności na cele bezpieczeństwa uiszczane na rzecz właściwych organów publicznych Austrii: uwzględniono opłatę za zapewnienie bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR rocznie, którą spółka KFBG musiała wnieść zgodnie z umową między KFBG a spółką Ryanair,
 - przyrostowe koszty operacyjne wynikające z oczekiwanego przyrostu ruchu w trakcie obowiązywania umowy: [...] EUR od dodatkowej rotacji i tony maksymalnej masy startowej oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego dodatkowego odlatującego pasażera. Austria oświadczyła, że te dwie kwoty są najlepszymi preliminarzami dla wartości, które mogą zostać oszacowane na potrzeby wyliczeń *ex ante* prywatnego inwestora w momencie podpisania umów. Wynikają one z systemu księgowania kosztów obowiązującego w 2005 r. (BAB 2005), obejmującego czynniki generujące koszty związane z opłatą za lądowanie, opłatą pasażerską i opłatą za obsługę ramp. System księgowania kosztów BAB 2005 szczegółowo wykazał różnorodne koszty pierwotne, wtórne i ogólne, które składają się na koszty całkowite. Austria dokładnie wyjaśniła procedurę wyliczania przez spółkę KFBG kosztów przyrostowych z określonych pozycji kosztów pierwotnych.
- f) Austria oświadczyła, że spółka KFBG nie spodziewała się w grudniu 2006 r. żadnych przyrostowych kosztów inwestycji w związku z dodatkowym ruchem. KLU dysponował wówczas znaczną niewykorzystaną przepustowością, która miała zostać przeznaczona na obsługę dodatkowego ruchu. Terminal w KLU charakteryzował się łączną przepustowością na poziomie 600 000 pasażerów rocznie, a na koniec 2006 r. z jego usług skorzystało około 409 000 pasażerów. Oczekiwany przyrost ruchu o 23 000 pasażerów nie wymagałby zatem żadnych inwestycji, ponieważ istniejący terminal byłby w stanie sprostać przyrostowi ruchu.
- g) Stopa dyskontowa przyjęta przez KFBG opierała się na stopie dyskontowej w wysokości 8 %, stosowanej i opublikowanej przez port lotniczy w Wiedniu.
- (416) Po przeanalizowaniu informacji przedstawionych przez Austrię Komisja stwierdza, że podejście przyjęte przez Austrię przy szacowaniu liczby pasażerów i obliczaniu na tej podstawie oczekiwanych przychodów przyrostowych z działalności lotniczej jest zasadne. To samo dotyczy się oczekiwanych przychodów przyrostowych z działalności lotniczej, pomniejszenia w związku z programem zniżek lotniskowych, oczekiwanych przychodów przyrostowych z działalności pozalotniczej, przyrostowych kosztów obsługi naziemnej realizowanej przez stronę trzecią oraz kosztów z tytułu opłat na rzecz Austro Control. Również przyrostowe koszty operacyjne od rotacji i w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera oraz stopę dyskontową w wysokości 8 % wyliczono w prawidłowy sposób. Na podstawie dostępnych danych dotyczących oczekiwanego przyrostu ruchu oświadczenie Austrii w związku z przyrostowymi kosztami inwestycji także wydaje się uzasadnione.

7.5.3.5. Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej

- (417) Ponieważ w przypadku umów ze spółkami Ryanair i AMS z 2006 r. oczekiwany zdyskontowany wynik jest ujemny, Komisja stwierdza, że przy zawieraniu tych umów przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie postępowało jak inwestor prywatny. Port lotniczy nie mógł oczekiwać, że pokryje koszty przyrostowe wynikające z tych umów. Ponieważ w związku z powyższym przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie postąpiło jak inwestor prywatny, jego decyzja o zawarciu umów na takich warunkach wiązała się z przyznaniem korzyści gospodarczej spółkom Ryanair i AMS.
- (418) Wynik ten w odniesieniu do umów z 2006 r. nie jest sprzeczny z programem zniżek lotniskowych z 2005 r. (który zastosowano w tych umowach), ponieważ nie uwzględnia on korzyści gospodarczej, jak wyjaśniono w motywach 261–288. Umowy z 2006 r. przewidują zastosowanie tego programu w połączeniu z umową w sprawie usług marketingowych. Stanowią one zatem odejście od zwykłego stosowania programu zniżek lotniskowych z 2005 r. Im większy stopień takiego odejścia, tym większa korzyść przyznana w ramach umów z 2006 r.

7.5.4. Selektywność

- (419) Korzyść gospodarcza została przyznana w sposób selektywny, ponieważ uzyskała ją tylko jeden przewoźnik lotniczy – Ryanair. W tym kontekście Komisja zauważa również, że umowy ze spółką z Ryanair z 2006 r. odbiegają od wykazu opłat oraz umów z innymi przewoźnikami lotniczymi.

7.5.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (420) Komisja stwierdza, że korzyść przyznana spółkom Ryanair i AMS może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi z powodów wymienionych wyżej w motywach 387–389.

7.5.6. Wniosek

- (421) Z wymienionych powyżej powodów Komisja uznaje, że spółki Ryanair i AMS otrzymały pomoc państwa wynoszącą 141 326 EUR.

7.6. Umowa ze spółką HLX z 2003 r.

7.6.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (422) Spółka HLX, poprzez świadczenie usług transportu lotniczego, prowadzi działalność gospodarczą, a zatem uznaje się ją za przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.6.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (423) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków. W związku z kryteriami stosowanymi do oceny istnienia zasobów państwowych i możliwości przypisania środka państwu odsyła się do motywów 224–232.
- (424) Komisja zauważa, że państwo jest właścicielem KFBG/DMG w 100 %. Do 2003 r. udziały w KFBG/DMG posiadały Republika Austrii (60 %), kraj związkowy Karyntia (20 %) oraz miasto Klagenfurt (20 %). W kwietniu 2003 r. kraj związkowy Karyntia przejął udziały Republiki Austrii. W związku z powyższym od 2003 r. udziały posiadały kraj związkowy Karyntia (80 %) i miasto Klagenfurt (20 %). Należy zatem uznać, że KFBG/DMG stanowi przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE, którego środki stanowią zasoby państwowe.
- (425) Umowę z HLX z 2003 r. można również przypisać państwu z tych samych powodów, o których mowa powyżej w motywie 314. Austria wyraźnie potwierdziła także aktywne zaangażowanie kraju związkowego Karyntia oraz miasta Klagenfurt w zawarcie umowy z HLX w 2003 r.
- (426) Ponadto koszty umów z 2003 r. poniosły kraj związkowy Karyntia i miasto Klagenfurt (zob. sekcja 7.1.), co zdaniem Komisji wyraźnie wskazuje na możliwość przypisania środka państwu, jak wyjaśniono powyżej w motywie 314.
- (427) Komisja uważa zatem, że zawarcie umowy między KFBG/DMG a HLX w 2003 r. można przypisać państwu.

7.6.3. Korzyść gospodarcza

7.6.3.1. Test prywatnego inwestora

- (428) W kwestii aktualnego braku porównywalnych portów lotniczych i umów, a także analizy *ex ante* rentowności przyrostowej umów z 2006 r. odsyła się do oceny przeprowadzonej w motywach 261–278.

7.6.3.2. Ramy czasowe oceny kosztów i przychodów przyrostowych

- (429) Prywatny inwestor dokona oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów. Ramy czasowe wydają się realistyczne z tych samych przyczyn, które przedstawiono powyżej w motywach 368–369.
- (430) Za początek ram czasowych oceny przedmiotowej umowy prywatny inwestor przyjąłby datę rozpoczęcia współpracy i świadczenia usługi transportu lotniczego przez HLX, tj. 30 sierpnia 2003 r. Nawet jeżeli oficjalne podpisanie umowy nastąpiłoby w późniejszym terminie, dostępne informacje sugerują, że strony skutecznie uzgodniły treść umowy we wcześniejszym terminie, przed rozpoczęciem operacji transportu lotniczego w ramach umowy. Zakończenie umowy nastąpiło w dniu 31 marca 2008 r.
- (431) Ostrożny inwestor prywatny nie wzięłyby pod uwagę możliwości przedłużenia umowy. W dniu podpisania takiej umowy ostrożny inwestor prywatny nie dysponowałby wystarczającymi przesłankami, by liczyć na odnowienie umów dotyczących tanich przewoźników lotniczych. Data końcowa oceny wypadałaby zatem w dniu 31 marca 2008 r.

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Nadwyżka z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przychody z działalności pozalotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Liczba usług marketingowych zgodnie z umową o współpracy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korekta zgodnie z kosztami projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Korekta zgodnie z kosztami projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych						
Strony trzecie obsługujące ruch w 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – bezpieczeństwo lotnicze)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu na podstawie BAB 2002						
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma kosztów projektu						[...]
Koszty ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza kosztów i korzyści wykazuje dodatni zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)					[...]	

(434) Opracowując tabelę 12, Austria uwzględniła następujące kwestie:

- Oczekiwany przyrost ruchu, tzn. oczekiwany przyrost liczby pasażerów, wyliczono na podstawie przewidywanej liczby rotacji rocznie (996 rotacji rocznie w przewidywanym okresie, z wyjątkiem 770 rotacji w pierwszym roku oraz 655 rotacji w ostatnim roku, z 148 miejscami, maksymalną masą startową w wysokości 68 ton i współczynnikiem obciążenia na poziomie 70 %) oraz ekstrapolowano na okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego z HLX.
- Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności lotniczej (opłaty za obsługę naziemną i lądowanie na podstawie obowiązujących w danym momencie opłat lotniskowych) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego na podstawie warunków uzgodnionych z HLX. Jako przychody przyrostowe Austria wskazała łączną kwotę [...] EUR.
- Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej (opłaty za postój, wydatki w terminalach itp.) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego. W swojej analizie Austria oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. W rezultacie Austria wskazała kwotę [...] EUR rocznie.
- Ponadto w swojej analizie Austria uwzględniła jako przychody przyrostowe płatności, które spółka KFBG otrzymała od kraju związkowego Karyntia ([...] EUR rocznie).

- e) Jako oczekiwane koszty przyrostowe, tzn. koszty wynikające z transakcji z HLX, które nie występowałyby w scenariuszu alternatywnym, Austria wskazała następujące płatności:
- płatności z tytułu usług marketingowych określone w umowie w sprawie usług marketingowych między KFBG a HLX; [...] EUR w pierwszym roku; [...] EUR w kolejnych latach oraz [...] EUR w ostatnim roku,
 - płatności na rzecz strony trzeciej (Tyrolean Airways), działającej w charakterze subagenta na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z motywem 379 lit. e). Austria wykazała płatności w wysokości [...] EUR rocznie,
 - płatności na cele bezpieczeństwa uiszczane na rzecz właściwych organów publicznych Austrii: uwzględniono opłatę za zapewnienie bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR rocznie, którą spółka KFBG musiała wnieść zgodnie z umową między KFBG a HLX. Podobnie uwzględniona została płatność w wysokości [...] EUR rocznie na rzecz Austro Control, którą spółka KFBG również musiała uregulować na podstawie tej umowy,
 - przyrostowe koszty operacyjne wynikające z oczekiwanego przyrostu ruchu w trakcie obowiązywania umowy: [...] EUR od dodatkowej rotacji i tony maksymalnej masy startowej oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego dodatkowego odlatującego pasażera. Austria oświadczyła, że te dwie kwoty są najlepszymi preliminarzami dla wartości, które mogą zostać oszacowane na potrzeby wyliczeń *ex ante* prywatnego inwestora w momencie podpisania umów. Wynikają one z systemu księgowania kosztów obowiązującego w 2002 r. (BAB 2002), obejmującego czynniki generujące koszty związane z opłatą za lądowanie, opłatą pasażerską i opłatą za obsługę ramp. System księgowania kosztów BAB 2002 szczegółowo wykazał różnorodne koszty pierwotne, wtórne i ogólne, które składają się na koszty całkowite. Austria dokładnie wyjaśniła procedurę wyliczania przez spółkę KFBG kosztów przyrostowych z określonych pozycji kosztów pierwotnych.
- f) Austria oświadczyła, że spółka KFBG nie spodziewała się w sierpniu 2003 r. żadnych przyrostowych kosztów inwestycji w związku z dodatkowym ruchem. KLU dysponował wówczas znaczną niewykorzystaną przepustowością, która miała zostać przeznaczona na obsługę dodatkowego ruchu. Terminal w KLU charakteryzował się łączną przepustowością na poziomie 600 000 pasażerów rocznie, a na koniec 2002 r. z jego usług skorzystało około 220 000 pasażerów. Oczekiwany przyrost ruchu o 103 000 pasażerów nie wymagałby zatem żadnych inwestycji, ponieważ istniejący terminal byłby w stanie sprostać przyrostowi ruchu.
- g) Stopa dyskontowa przyjęta przez KFBG opierała się na stopie dyskontowej w wysokości 8 %, stosowanej i opublikowanej przez port lotniczy w Wiedniu. Jest ona powszechnie stosowana przez KFBG w obliczeniach finansowych.
- (435) Komisja stwierdza, że podejście przyjęte przez Austrię przy szacowaniu liczby pasażerów i obliczaniu na tej podstawie oczekiwanych przychodów przyrostowych z działalności lotniczej jest zasadne. To samo tyczy się kosztów przyrostowych z tytułu obsługi naziemnej realizowanej przez stronę trzecią oraz kosztów z tytułu opłat na rzecz Austro Control. Również przyrostowe koszty operacyjne od rotacji i w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera oraz stopę dyskontową w wysokości 8 % wyliczono w prawidłowy sposób. Na podstawie dostępnych danych dotyczących oczekiwanego przyrostu ruchu oświadczenie Austrii w związku z przyrostowymi kosztami inwestycji także wydaje się uzasadnione.
- (436) Po przeanalizowaniu informacji przedstawionych przez Austrię Komisja nie zgadza się jednak z niektórymi punktami analizy i dlatego wprowadza zmiany w następujących punktach:
- a) Jako oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej Austria w swojej analizie oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera w, wyliczając ją na podstawie średnich przychodów z tego rodzaju działalności w przeliczeniu na każdego pasażera w latach 2000–2004. W analizie umowy z 2003 r. przeprowadzonej w sierpniu 2003 r. racjonalny inwestor prywatny przyjąłby jednak średnie przychody z działalności pozalotniczej w latach 1999–2002, bezpośrednio sprzed wejścia umowy w życie. Z informacji przedstawionych przez Austrię wynika, że w latach 1999–2002 średnia ta wynosiła faktycznie [...] EUR. W związku z powyższym Komisja wykorzysta w analizie kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. Nowy, skorygowany wynik wynosi zatem [...] EUR rocznie.
 - b) Komisja nie zgadza się z Austrią co do uwzględnienia płatności, które spółka KFBG otrzymała od kraju związkowego Karyntia ([...] EUR rocznie), wniesionych jako wsparcie operacyjne na potrzeby sfinansowania umowy z HLX z 2003 r. (zob. sekcja 7.1 powyżej), jako przychody przyrostowe z tych samym powodów, o których mowa powyżej (zob. motyw 381).
- (437) Komisja skorygowała również kwoty płatności z tytułu działań marketingowych, ponieważ wskazane wysokości nie odpowiadały kwotom określonym w umowie z dnia 24 maja 2004 r. W następstwie Komisja zastosowała dokładne kwoty płatności z tytułu działań marketingowych wskazane w umowie.

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych						
Strony trzecie obsługujące ruch w 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – bezpieczeństwo lotnicze)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu na podstawie BAB 2002						
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma kosztów projektu						[...]
Koszty ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza kosztów i korzyści wykazuje ujemny zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)						[...]

7.6.3.4. Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej

- (439) Ponieważ w przypadku umowy z HLX z 2003 r. oczekiwany zdyskontowany wynik jest ujemny, Komisja stwierdza, że przy jej zawieraniu spółka KFBG nie postępowała jak inwestor prywatny. Port lotniczy nie mógł oczekiwać, że pokryje koszty przyrostowe wynikające z tej umowy. Ponieważ w związku z powyższym spółka KFBG nie postąpiła jak inwestor prywatny, jej decyzja o zawarciu umowy na takich warunkach wiązała się z przyznaniem korzyści gospodarczej spółce HLX.

7.6.4. Selektywność

- (440) Korzyść gospodarcza została przyznana w sposób selektywny, ponieważ uzyskał ją tylko jeden przewoźnik lotniczy – HLX. W tym kontekście Komisja również zauważa, że umowa ze spółką HLX z 2003 r. odbiega od wykazu opłat oraz umów z innymi przewoźnikami lotniczymi.

7.6.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (441) Komisja stwierdza, że korzyść przyznana HLX może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi z powodów wymienionych wyżej w motywach 387–389.

7.6.6. Wniosek

- (442) Z wymienionych powyżej powodów Komisja uznaje, że spółka HLX otrzymała pomoc państwa wynoszącą [...] EUR w wartości bieżącej netto.

7.7. Umowa ze spółką Tuifly z 2008 r.

7.7.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

- (443) Spółka Tuifly, poprzez świadczenie usług transportu lotniczego, prowadzi działalność gospodarczą, a zatem uznaje się ją za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.7.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (444) Aby przedmiotowe środki stanowiły pomoc państwa, muszą być finansowane z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tych środków. W związku z kryteriami stosowanymi do oceny istnienia zasobów państwowych i możliwości przypisania środka państwu odsyła się do motywów 224–232.
- (445) Komisja zauważa, że państwo jest właścicielem KFBG/DMG w 100 %, tj. miasto Klagenfurt posiada udziałów 20 %, a KLH – 80 %. Jak opisano w motywach 24–26, KLH był osobą prawną *sui generis* podlegającą prawu publicznemu. Należy zatem uznać, że KFBG/DMG stanowi przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE. Zdaniem Komisji każda korzyść przyznana z zasobów KFBG/DMG oznaczałaby utratę zasobów państwowych, stanowiąc tym samym przekazanie zasobów państwowych z powodów określonych w motywie 313.
- (446) Umowę z Tuifly z 2008 r. również można przypisać państwu. Jak opisano w motywach 228–232, decyzje KLH i miasta Klagenfurt można było przypisać państwu. Obaj udziałowcy KFBG powoływali radę nadzorczą KFBG/DMG (która z kolei powoływała zarząd), w związku z czym rada nadzorcza (i zarząd) KFBG oddawały układ partii politycznych reprezentowanych w rządzie kraju związkowego Karyntia. Ponadto każda decyzja zarządu, dotycząca inwestycji na kwotę powyżej 50 000 EUR, wymagała zgody rady nadzorczej. Zgodnie z § 5 statutu KLH stały nadzór nad holdingiem sprawował rząd kraju związkowego Karyntia. Rząd Karyntii miał obowiązek zapewnić, aby wszystkie decyzje podejmowane przez KLH uwzględniały interes kraju związkowego.
- (447) Zawierając umowę z Tuifly, przedsiębiorstwo KFBG/DMG również aktywnie reprezentowało interesy kraju związkowego Karyntia dotyczące istnienia i utrzymania funkcjonującego portu lotniczego w Klagenfurcie dla tego kraju związkowego.
- (448) Austria oświadczyła, że kraj związkowy Karyntia był zaangażowany w decyzję o zawarciu umowy z Tuifly z 2008 r. oraz właściwie informowany o tej umowie za pośrednictwem zarządów i rad nadzorczych KLH, KFBG i DMG. Kraj związkowy Karyntia uważał, że zawarcie umowy leży w jego interesie. Austria potwierdziła, że umowy zawarte między KFBG/DMG a Tuifly można przypisać krajowi związkowemu Karyntia w rozumieniu orzecznictwa w sprawie Stardust Marine ⁽⁶⁶⁾.
- (449) W świetle tych rozważań Komisja uważa, że istnieją wystarczające przesłanki, aby stwierdzić, iż zawarcie umowy między KFBG/DMG a Tuifly z 2008 r. można przypisać państwu.

7.7.3. Korzyść gospodarcza

7.7.3.1. Test prywatnego inwestora

- (450) W kwestii analizy *ex ante* rentowności przyrostowej umowy ze spółką Tuifly odsyła się do oceny przeprowadzonej w motywach 263–279.

7.7.3.2. Ramy czasowe oceny kosztów i przychodów przyrostowych

- (451) Prywatny inwestor dokona oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów. Ramy czasowe wydają się realistyczne z tych samych przyczyn, które przedstawiono powyżej w motywach 368–369.
- (452) Za początek ram czasowych oceny przedmiotowej umowy prywatny inwestor przyjąłby datę rozpoczęcia współpracy i świadczenia usługi transportu lotniczego, tj. 1 kwietnia 2008 r. Zakończenie umowy nastąpiło w dniu 31 marca 2013 r.

7.7.3.3. Ocena

- (453) W związku z oceną przedmiotowych umów odsyła się do ustaleń zawartych w motywach 373–377.
- (454) Na wniosek Komisji Austria przygotowała przegląd kosztów i przychodów przyrostowych, których można było się spodziewać w momencie zawierania właściwej umowy, co podsumowano w tabeli 14.

⁽⁶⁶⁾ Wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2002:294.

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Składka przewoźnika lotniczego – brak podejścia zgodnie z metodą obliczania wartości brutto						
Udział w kosztach reprezentowany przez niepokryte koszty						
Udział Land Kärnten i Kärntner Landesholding w kosztach						
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]		
Nadwyżka z działalności pozalotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liczba usług marketingowych zgodnie z umową o współpracy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korekta zgodnie z kosztami projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Korekta zgodnie z kosztami projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych						
Strony trzecie obsługujące ruch 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – bezpieczeństwo lotnicze)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu na podstawie BAB 2007						
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma kosztów projektu/krańcowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Analiza kosztów i korzyści wykazuje dodatni zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)					[...]	

(455) Opracowując tabelę 14, Austria uwzględniła następujące kwestie:

- a) Oczekiwany przyrost ruchu, tzn. oczekiwany przyrost liczby pasażerów, wyliczono na podstawie przewidywanej liczby rotacji rocznie (801 rotacji rocznie w przewidywanym okresie z 148 miejscami, maksymalną masą startową w wysokości 68 ton i współczynnikiem obciążenia na poziomie 70 %) oraz ekstrapolowano na okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Tuifly.

- b) Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności lotniczej (opłaty za obsługę naziemną i lądowanie na podstawie obowiązujących w danym momencie opłat lotniskowych) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego na podstawie warunków uzgodnionych ze spółką Tuifly. Jako przychody przyrostowe Austria wskazała łączną kwotę [...] EUR.
- c) Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej (opłaty za postój, wydatki w terminalach itp.) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego. W swojej analizie Austria oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. W rezultacie Austria wskazała kwotę [...] EUR rocznie.
- d) Ponadto w swojej analizie Austria uwzględniła jako przychody przyrostowe płatności, które spółka KFBG otrzymała od kraju związkowego Karyntia ([...] EUR rocznie).
- e) Jako oczekiwane koszty przyrostowe, tzn. koszty wynikające z transakcji ze spółką Tuifly, które nie występowałyby w scenariuszu alternatywnym, Austria wskazała następujące płatności:
- płatności z tytułu usług marketingowych określone w umowie w sprawie usług marketingowych między KFBG a spółką Tuifly, tj. [...] EUR rocznie,
 - płatności na rzecz strony trzeciej (Tyrolean Airways), działającej w charakterze subagenta na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z motywem 379 lit. e). Austria wykazała płatności w wysokości [...] EUR rocznie,
 - płatności na cele bezpieczeństwa uiszczane na rzecz właściwych organów publicznych Austrii: uwzględniono opłatę za zapewnienie bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR rocznie, którą spółka KFBG musiała wnieść zgodnie z umową między KFBG a spółką Tuifly. Podobnie uwzględniona została płatność w wysokości [...] EUR rocznie na rzecz Austro Control, którą spółka KFBG również musiała uregulować na podstawie tej umowy,
 - przyrostowe koszty operacyjne wynikające z oczekiwanego przyrostu ruchu w trakcie obowiązywania umowy: [...] EUR od dodatkowej rotacji i tony maksymalnej masy startowej oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego dodatkowego odlatującego pasażera. Austria oświadczyła, że te dwie kwoty są najlepszymi preliminarzami dla wartości, które mogą zostać oszacowane na potrzeby wycień *ex ante* prywatnego inwestora w momencie podpisania umów. Wynikają one z systemu księgowania kosztów obowiązującego w 2007 r. (BAB 2007), obejmującego czynniki generujące koszty związane z opłatą za lądowanie, opłatą pasażerską i opłatą za obsługę ramp. System księgowania kosztów BAB 2008 szczegółowo wykazał różnorodne koszty pierwotne, wtórne i ogólne, które składają się na koszty całkowite. Austria dokładnie wyjaśniła procedurę wyciszania przez spółkę KFBG kosztów przyrostowych z określonych pozycji kosztów pierwotnych.
- f) Austria oświadczyła, że spółka KFBG nie spodziewała się w kwietniu 2008 r. żadnych przyrostowych kosztów inwestycji w związku z dodatkowym ruchem. KLU dysponował wówczas znaczną niewykorzystaną przepustowością, która miała zostać przeznaczona na obsługę dodatkowego ruchu. Terminal w KLU charakteryzował się łączną przepustowością na poziomie 600 000 pasażerów rocznie, a na koniec 2007 r. z jego usług skorzystało około 210 000 pasażerów. Oczekiwany przyrost ruchu o 83 000 pasażerów nie wymagałby zatem żadnych inwestycji, ponieważ istniejący terminal byłby w stanie sprostać przyrostowi ruchu.
- g) Stopa dyskontowa przyjęta przez KFBG opierała się na stopie dyskontowej w wysokości 8 %, stosowanej i opublikowanej przez port lotniczy w Wiedniu. Jest ona powszechnie stosowana przez KFBG w obliczeniach finansowych.
- (456) Komisja stwierdza, że podejście przyjęte przez Austrię przy szacowaniu liczby pasażerów i obliczaniu na tej podstawie oczekiwanych przychodów przyrostowych z działalności lotniczej jest zasadne. To samo tyczy się kosztów przyrostowych z tytułu obsługi naziemnej realizowanej przez stronę trzecią oraz kosztów z tytułu opłat na rzecz Austro Control. Również przyrostowe koszty operacyjne od rotacji i w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera oraz stopę dyskontową w wysokości 8 % wyciszono w prawidłowy sposób. Na podstawie dostępnych danych dotyczących oczekiwanego przyrostu ruchu oświadczenie Austrii w związku z przyrostowymi kosztami inwestycji także wydaje się uzasadnione.
- (457) Po przeanalizowaniu informacji przedstawionych przez Austrię Komisja nie zgadza się jednak z niektórymi punktami analizy i dlatego wprowadza zmiany w następujących punktach:
- a) Jako oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej Austria oszacowała w swojej analizie kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, wyciszając ją na podstawie średnich przychodów z tego rodzaju działalności w przeliczeniu na każdego pasażera w latach 2000–2004. W analizie umowy z 2008 r., przeprowadzonej w kwietniu 2008 r., racjonalny inwestor prywatny przyjąłby jednak

średnie przychody z działalności pozalotniczej w latach 2003–2007, bezpośrednio poprzedzające zawarcie umowy. Z informacji przedstawionych przez Austrię wynika, że w latach 2003–2007 średnia ta wynosiła faktycznie [...] EUR. W związku z powyższym Komisja wykorzystała w analizie kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. Nowy, skorygowany wynik wynosi zatem [...] EUR rocznie.

- b) Komisja nie zgadza się z Austrią co do uwzględniania w analizie płatności otrzymanych przez KFVG od kraju związkowego Karyntia ([...] EUR rocznie) jako przychody przyrostowe z tych samych powodów, o których mowa w motywie 381.

(458) Komisja skorygowała również kwoty płatności z tytułu działań marketingowych, ponieważ wskazane wysokości nie odpowiadały kwotom określonym w umowie z dnia 1 kwietnia 2008 r. W następstwie Komisja zastosowała dokładne kwoty płatności z tytułu działań marketingowych wskazane w umowie.

(459) Z uwagi na wymagane zmiany Komisja skorygowała analizę w stosownych przypadkach, co podsumowano w tabeli 15.

Tabela 15

Rentowność przyrostowa umowy ze spółką Tuifly z 2008 r. wyliczona przez Austrię i skorygowana przez Komisję

Okres obowiązywania umowy: 5 lat		
Stopa oprocentowania kapitału:	8 %	
Zniżka za liczbę pasażerów:	0,00	
LFZ (B737-700):	148	Miejsca
Maksymalna masa startowa (B737-700):	68	Maksymalna masa startowa

Przedstawienie wartości brutto

Model obliczeniowy

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Rotacje:	836	836	836	836	836	
Obciążenie:	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Odlatujący pasażerowie:	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
Zniżki:	0	0	0	0	0	
Okres: 5 lat	1	2	3	4	5	Suma projektu
	Kwiecień 2008 – marzec 2009	Kwiecień 2009 – marzec 2010	Kwiecień 2010 – marzec 2011	Kwiecień 2011 – marzec 2012	Kwiecień 2012 – marzec 2013	
Oплата za lądowanie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Obsługa ramp	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Obsługa ruchu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktura w strefie operacyjnej lotniska	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktura w strefie ogólnodostępnej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Oплата pasażerska	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Zniżka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Wartości empiryczne na podstawie umów						
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa (wiedeńska administracja podatkowa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Opłata za koordynację startów i lądowań	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przelew na rzecz SCA Vienna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Opłata za miejsce – w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przelew na rzecz subagentów za obsługę pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Przychody zgodnie z regulaminem opłat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego pasażera	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Nadwyżka z działalności pozalotniczej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Płatności z tytułu działań marketingowych zgodnie z umową o współpracy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych						
Strony trzecie obsługujące ruch w 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control – bezpieczeństwo lotnicze	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Koszty projektu na podstawie BAB 2002						
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Suma kosztów projektu/krańcowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Analiza kosztów i korzyści wykazuje dodatni zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)					[...]	

7.7.3.4. Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej

(460) Ponieważ w przypadku umowy ze spółką Tuifly z 2008 r. oczekiwany zdyskontowany wynik jest ujemny, Komisja stwierdza, że przy jej zawieraniu spółka KFBG nie postępowała jak inwestor prywatny. Port lotniczy nie mógł oczekiwać, że pokryje koszty przyrostowe wynikające z tej umowy. Ponieważ w związku z powyższym spółka KFBG nie postąpiła jak inwestor prywatny, jej decyzja o zawarciu umowy na takich warunkach wiązała się z przyznaniem korzyści gospodarczej spółce Tuifly.

7.7.4. *Selektywność*

- (461) Korzyść gospodarcza została przyznana w sposób selektywny, ponieważ uzyskał ją tylko jeden przewoźnik lotniczy – Tuifly. W tym kontekście Komisja również zauważa, że umowa ze spółką Tuifly z 2008 r. odbiega od wykazu opłat oraz umów z innymi przewoźnikami lotniczymi.

7.7.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową*

- (462) Komisja stwierdza, że korzyść przyznana spółce Tuifly może zakłócić konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi z powodów wymienionych wyżej w motywach 387–389.

7.7.6. *Wniosek*

- (463) Z wymienionych powyżej powodów Komisja uznaje, że spółka Tuifly otrzymała pomoc państwa wynoszącą [...] EUR w wartości bieżącej netto.

7.8. **Umowa ze spółką Air Berlin z 2009 r.**7.8.1. *Korzyść gospodarcza*7.8.1.1. *Test prywatnego inwestora*

- (464) W kwestii analizy *ex ante* rentowności przyrostowej umowy ze spółką Air Berlin odsyła się do oceny przeprowadzonej w motywach 263–279.

7.8.1.2. *Ramy czasowe oceny kosztów i przychodów przyrostowych*

- (465) Prywatny inwestor dokona oceny kosztów i przychodów przyrostowych w odniesieniu do okresu stosowania umów. Ramy czasowe wydają się realistyczne z tych samych przyczyn, które przedstawiono powyżej w motywach 368–369.
- (466) Za początek ram czasowych oceny przedmiotowej umowy prywatny inwestor przyjąłby datę rozpoczęcia współpracy i świadczenia usługi transportu lotniczego, tj. 25 października 2009 r. Zakończenie umowy nastąpiło w dniu 31 marca 2013 r.
- (467) Ostrożny inwestor prywatny nie wziąłby pod uwagę zapisanej w umowie możliwości jej przedłużenia. W dniu podpisania takiej umowy ostrożny inwestor prywatny nie dysponowałby wystarczającymi przesłankami, by liczyć na odnowienie umów dotyczących tanich przewoźników lotniczych. Data końcowa oceny wypadłaby zatem w dniu 31 marca 2013 r.

7.8.1.3. *Ocena*

- (468) W związku z oceną przedmiotowych umów odsyła się do ustaleń zawartych w motywach 373–377.
- (469) Na wniosek Komisji Austria przygotowała przegląd kosztów i przychodów przyrostowych, których można było się spodziewać w momencie zawierania właściwej umowy, co podsumowano w tabeli 16.

Tabela 16

Rentowność przyrostowa umowy ze spółką Air Berlin z 2009 r. wyliczona przez Austrię

3 lata i 4 miesiące		
Stopa oprocentowania kapitału:	8 %	
Zniżka za liczbę pasażerów:	0,00	
LFZ (B737-700):	148	Miejsca
Maksymalna masa startowa (B737-700):	68	Maksymalna masa startowa

Wartości empiryczne na podstawie umów							
Korekta zgodnie z kosztami projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Korekta zgodnie z kosztami projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Koszty projektu na podstawie kosztów krańcowych							
Strony trzecie obsługujące ruch w 51 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Opłata za zapewnienie bezpieczeństwa (zapłacona w całości przez przewoźnika lotniczego)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Koszty projektu na podstawie BAB 2002							
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Suma kosztów projektu/krańcowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Analiza kosztów i korzyści wykazuje dodatni zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)						[...]	

(470) Opracowując tabelę 16, Austria uwzględniła następujące kwestie:

- a) Oczekiwany przyrost ruchu, tzn. oczekiwany przyrost liczby pasażerów, wyliczono na podstawie przewidywanej liczby rotacji rocznie (801 rotacji rocznie w przewidywanym okresie z 148 miejscami, maksymalną masą startową w wysokości 64 ton i współczynnikiem obciążenia na poziomie 70 %) oraz ekstrapolowano na okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Air Berlin. W efekcie Austria wskazała 82 984 pasażerów dla przewidywanego okresu.
- b) Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności lotniczej (opłaty za obsługę naziemną i lądowanie na podstawie obowiązujących w danym momencie opłat lotniskowych) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego na podstawie warunków uzgodnionych ze spółką Air Berlin. Jako przychody przyrostowe Austria wskazała łączną kwotę [...] EUR.
- c) Oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej (opłaty za postój, wydatki w terminalach itp.) obliczono w oparciu o okres obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego. W swojej analizie Austria oszacowała kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. W rezultacie Austria wskazała kwotę [...] EUR rocznie.
- d) Ponadto w swojej analizie Austria uwzględniła jako przychody przyrostowe płatności, które spółka KFBG otrzymała od kraju związkowego Karyntia ([...] EUR rocznie).
- e) Jako oczekiwane koszty przyrostowe, tzn. koszty wynikające z transakcji ze spółką Air Berlin, które nie występowałyby w scenariuszu alternatywnym, Austria wskazała następujące płatności:
 - płatności z tytułu usług marketingowych określone w umowie w sprawie usług marketingowych między KFBG a spółką Air Berlin, tj. [...] EUR rocznie,
 - płatności na rzecz strony trzeciej (Tyrolean Airways), działającej w charakterze subagenta na potrzeby świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z motywem 379 lit. e). Austria wykazała płatności w wysokości [...] EUR rocznie,
 - płatności na cele bezpieczeństwa uiszczane na rzecz właściwych organów publicznych Austrii zostały w całości uregulowane przez spółkę Air Berlin, dlatego nie zostały wymienione jako koszty przyrostowe operatora portu lotniczego,

- przyrostowe koszty operacyjne wynikające z oczekiwanego przyrostu ruchu w trakcie obowiązywania umowy: [...] EUR od dodatkowej rotacji i tony maksymalnej masy startowej oraz [...] EUR w przeliczeniu na każdego dodatkowego odlatującego pasażera. Austria oświadczyła, że te dwie kwoty są najlepszymi preliminarzami dla wartości, które mogą zostać oszacowane na potrzeby wyliczeń *ex ante* prywatnego inwestora w momencie podpisania umów. Wynikają one z systemu księgowania kosztów obowiązującego w 2008 r. (BAB 2008), obejmującego czynniki generujące koszty związane z opłatą za lądowanie, opłatą pasażerską i opłatą za obsługę ramp. System księgowania kosztów BAB 2008 szczegółowo wykazał różnorodne koszty pierwotne, wtórne i ogólne, które składają się na koszty całkowite. Austria dokładnie wyjaśniła procedurę wyliczania przez przedsiębiorstwo KFBG/DMG kosztów przyrostowych z określonych pozycji kosztów pierwotnych.
- f) Austria oświadczyła, że spółka KFBG nie spodziewała się w październiku 2009 r. żadnych przyrostowych kosztów inwestycji w związku z dodatkowym ruchem. KLU dysponował wówczas znaczną niewykorzystaną przepustowością, która miała zostać przeznaczona na obsługę dodatkowego ruchu. Terminal w KLU charakteryzował się łączną przepustowością na poziomie 600 000 pasażerów rocznie, a w 2008 r. z jego usług skorzystało około 180 000 pasażerów. Oczekiwany przyrost ruchu o 83 000 pasażerów nie wymagałby zatem żadnych inwestycji, ponieważ istniejący terminal byłby w stanie sprostać przyrostowi ruchu.
- g) Stopa dyskontowa przyjęta przez KFBG/DMG opierała się na stopie dyskontowej w wysokości 8 %, stosowanej i opublikowanej przez port lotniczy w Wiedniu. Jest to stopa dyskontowa powszechnie stosowana przez KFBG w obliczeniach finansowych.
- (471) Komisja stwierdza, że podejście przyjęte przez Austrię przy szacowaniu liczby pasażerów i obliczaniu na tej podstawie oczekiwanych przyrostowych z działalności lotniczej jest zasadne. To samo dotyczy się kosztów przyrostowych z tytułu obsługi naziemnej realizowanej przez stronę trzecią oraz kosztów z tytułu opłat na rzecz Austro Control. Również przyrostowe koszty operacyjne od rotacji i w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera oraz stopę dyskontową w wysokości 8 % wyliczono w prawidłowy sposób. Na podstawie dostępnych danych dotyczących oczekiwanego przyrostu ruchu oświadczenie Austrii w związku z przyrostowymi kosztami inwestycji także wydaje się uzasadnione.
- (472) Po przeanalizowaniu informacji przedstawionych przez Austrię Komisja nie zgadza się jednak z niektórymi punktami analizy i dlatego wprowadza zmiany w następujących punktach:
- a) Jako oczekiwane przychody przyrostowe z działalności pozalotniczej Austria oszacowała w swojej analizie kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, wyliczając ją na podstawie średnich przychodów z tego rodzaju działalności w przeliczeniu na każdego pasażera w latach 2000–2004. W analizie umowy z 2009 r., przeprowadzonej w październiku 2009 r., ostrożny inwestor prywatny przyjąłby jednak raczej średnie przychody z działalności pozalotniczej w latach 2004–2008. Z informacji przedstawionych przez Austrię wynika, że w latach 2004–2008 średnia ta wynosiła faktycznie [...] EUR. W związku z powyższym Komisja wykorzysta w analizie kwotę [...] EUR w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera. Nowy, skorygowany wynik wynosi zatem [...] EUR rocznie.
- b) Komisja nie zgadza się z Austrią co do uwzględniania w analizie płatności otrzymanych przez KFBG od kraju związkowego Karyntia ([...] EUR rocznie) jako przychody przyrostowe z tych samym powodów, o których mowa w motywie 381.
- c) Komisja skorygowała również kwoty płatności z tytułu działań marketingowych, ponieważ wskazane wysokości nie odpowiadały kwotom określonym w umowie z dnia 25 października 2010 r. W następstwie Komisja zastosowała dokładne kwoty płatności z tytułu działań marketingowych wskazane w umowie.
- (473) Z uwagi na wymagane zmiany Komisja skorygowała analizę w stosownych przypadkach, co podsumowano w tabeli 17.

Tabela 17

Rentowność przyrostowa umowy ze spółką Air Berlin z 2009 r. wyliczona przez Austrię i skorygowana przez Komisję

Okres obowiązywania umowy: 3 lata i 5 miesięcy		
Stopa oprocentowania kapitału:	8 %	
Zniżka za liczbę pasażerów:	0,00	

Wartości empiryczne na podstawie umów

Koszty projektu na podstawie BAB 2002							
Uzależnione od liczby lotów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Uzależnione od liczby pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Suma kosztów projektu/krańcowych		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogółem		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nadwyżka		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Czynnik dyskontujący		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Analiza kosztów i korzyści wykazuje dodatni zdyskontowany wynik w wysokości (w EUR)						[...]	

7.8.1.4. Wniosek dotyczący korzyści gospodarczej

- (474) Ponieważ w przypadku umowy ze spółką Air Berlin z 2009 r. oczekiwany zdyskontowany wynik jest dodatni, Komisja stwierdza, że przy jej zawieraniu przedsiębiorstwo KFBG/DMG postępowało jak inwestor prywatny. Port lotniczy mógł oczekiwać, że pokryje koszty przyrostowe wynikające z tej umowy. Ponieważ w związku z powyższym przedsiębiorstwo KFBG/DMG postąpiło jak inwestor prywatny, jego decyzja o zawarciu umowy na takich warunkach nie wiązała się z przyznaniem korzyści gospodarczej spółce Air Berlin. Ponadto istnieją dane wskazujące, że w 2009 r. spółka KFBG była zaangażowana w strategię i długoterminowe działania ukierunkowane na ogólną rentowność KLU.

7.8.2. Wniosek

- (475) Z wymienionych powyżej powodów Komisja uznaje, że spółka Air Berlin nie otrzymała pomocy państwa.

7.9. Wniosek dotyczący istnienia pomocy

- (476) Z wymienionych powyżej powodów finansowanie KFBG, umowy ze spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi oraz umowy ze spółkami HLX i Tuifly stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (477) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE państwa członkowskie muszą informować Komisję o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy i nie mogą wprowadzać w życie projektowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.

8.1. Finansowanie KFBG

- (478) Ponieważ finansowanie KLU zostało już przekazane do dyspozycji KFBG/DMG, Komisja uznaje, że Austria nie zastosowała się do zakazu określonego w art. 108 ust. 3 TFUE ⁽⁶⁷⁾.
- (479) Ponadto w oparciu o ocenę przedstawioną w motywach 480–483 środków pomocy objętych postępowaniem wyjaśniającym przyznanych na rzecz KFBG/DMG nie można uznać za zwolnione z obowiązku zgłaszania na podstawie decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. ⁽⁶⁸⁾, mającej zastosowanie do pomocy udzielanej przed dniem 31 stycznia 2012 r.
- (480) Decyzja w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. przewiduje zwolnienie z obowiązku zgłaszania w odniesieniu do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych przyznawanej przedsiębiorstwom w związku z usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym, które spełniają warunki określone w tej decyzji. W szczególności w decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. uznano zgodność pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych na rzecz portów lotniczych (i) w których roczny przepływ nie przekracza poziomu 1 000 000 pasażerów; (ii) o rocznym obrocie przed opodatkowaniem w wysokości poniżej 100 mln w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym przydzielona została usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, które otrzymują roczną rekompensatę w wysokości poniżej 30 mln EUR.

⁽⁶⁷⁾ Wyrok z dnia 14 stycznia 2004 r. w sprawie T-109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ 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).

- (481) Aby można było skorzystać ze zwolnienia, rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym musiała ponadto spełniać warunki określone w art. 4, 5 i 6 wspomnianej decyzji. Artykuł 4 decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. zawierał wymóg, by świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym powierzano danemu przedsiębiorstwu w drodze jednego lub kilku urzędowych aktów, określających między innymi charakter i czas trwania obowiązków świadczenia usługi publicznej, parametry do obliczeń, kontroli i dokonywania przeglądów rekompensat oraz warunki przeciwdziałania przydzielaniu nadmiernej rekompensaty i jej ewentualnego zwrotu. Artykuł 5 decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. stanowił, że kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych z tytułu wypełniania obowiązków świadczenia usługi publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów i rozsądnego zysku. Ponadto art. 6 decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. zawierał wymóg przeprowadzania regularnych kontroli przez państwa członkowskie, aby przedsiębiorstwa nie otrzymywały rekompensaty, której wysokość przekracza kwotę określoną zgodnie z art. 5.
- (482) Według Austrii eksploatację KLU można uznać za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Komisja jest jednak zdania, że na podstawie informacji przedłożonych przez Austrię nie da się zakwalifikować działalności KLU jako usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. Austria nie określiła jednoznacznej definicji domniemanego zobowiązania KFBG/DMG do świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym ani nie przedstawiła zasad regulujących jej prawo do rekompensaty. Przedsiębiorstwo KFBG/DMG nie udostępniło ponadto Komisji żadnych dokumentów określających zakres domniemych obowiązków świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym, jakie musiało wypełniać. W związku z powyższym Komisja stwierdza brak aktu powierzenia, który nakładałby na operatora KLU obowiązek świadczenia rzeczywistej usługi w ogólnym interesie gospodarczym. Kraj związkowy Karyntia nie określił wskaźników służących do obliczania, kontroli i przeglądu rekompensaty ani ustaleń dotyczących unikania i zwrotów nadwyżek rekompensat. Wymogi zawarte w art. 4, 5 i 6 decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r. dotyczące treści aktów powierzenia nie zostały zatem spełnione.
- (483) Komisja uważa, iż w oparciu o powyższe informacje nie można stwierdzić, że pomoc na rzecz przedsiębiorstwa KFBG/DMG była zwolniona z obowiązku zgłaszania na podstawie decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2005 r.
- (484) W związku z powyższym Komisja uznaje, że Austria nie zapewniła zgodności z klauzulą zawieszającą określoną w art. 108 ust. 3 TFUE, rozpatrywane środki stanowią zatem pomoc państwa niezgodną z prawem.

8.2. Umowy ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 i 2006 r.

- (485) Pomoc państwa przyznano spółce Ryanair i jej spółkom zależnym na podstawie umów z 2002 i 2006 r. bez wcześniejszego zgłoszenia. Pomoc państwa przyznana spółce Ryanair i jej spółkom zależnym stanowi zatem pomoc niezgodną z prawem.

8.3. Umowa ze spółką HLX z 2003 r. oraz umowa ze spółką Tuifly z 2008 r.

- (486) Pomoc państwa przyznano spółkom HLX i Tuifly na podstawie umów z 2003 i 2008 r. bez wcześniejszego zgłoszenia. Stanowi ona zatem pomoc niezgodną z prawem.

9. OCENA ZGODNOŚCI POMOCY

9.1. Finansowanie KFBG

- (487) W art. 107 ust. 3 TFUE przewiduje się pewne odstępstwa od ogólnej zasady ustanowionej w art. 107 ust. 1 TFUE, zgodnie z którą pomoc państwa nie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Przedmiotową pomoc można ocenić na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, który stanowi, że: „pomoc przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem” może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

9.1.1. Zgodność na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (488) Ponieważ Austria (ani beneficjenci pomocy) nie przedstawiła argumentów za zatwierdzeniem pomocy bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE, wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. zapewniają ramy na potrzeby oceny, czy pomoc na rzecz portów lotniczych można uznać za zgodną z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

- (489) Zgodnie z pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja jest zdania, że w odniesieniu do spraw zawisłych dotyczących pomocy operacyjnej niezgodnej z prawem ⁽⁶⁹⁾, którą przyznano portom lotniczym przed dniem 4 kwietnia 2014 r., nie należy stosować przepisów zawiadomienia w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem. Komisja będzie zamiast tego stosować zasady określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. i przed rozpoczęciem okresu przejściowego.
- (490) W motywie 478 Komisja stwierdziła już, że wkłady finansowe na rzecz KFBG/DMG stanowią pomoc państwa niezgodną z prawem przyznaną przed dniem 4 kwietnia 2014 r.
- (491) W świetle przepisów zawartych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., o których mowa w motywie 492, Komisja musi ustalić, czy przedmiotowy środek stanowi niezgodną z prawem pomoc inwestycyjną czy operacyjną.
- (492) Zgodnie z motywem 18 w pkt 25 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc inwestycyjna oznacza „pomoc na sfinansowanie aktywów trwałych, a w szczególności na pokrycie niedopasowania poziomu płynności do kosztów kapitału”. Ponadto zgodnie z pkt 107 wspomnianych wytycznych pomoc inwestycyjna może oznaczać zarówno kwotę pomocy wypłaconą z góry (tj. na pokrycie ponoszonych z góry kosztów inwestycji), jak i pomoc w formie okresowych rat (na pokrycie kosztów kapitału w postaci rocznej amortyzacji i kosztów finansowania).
- (493) Pomoc operacyjna z kolei oznacza pokrywanie wszystkich lub części kosztów operacyjnych portu lotniczego i oznacza „koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym takie kategorie kosztów, jak koszty związane z personelem, zakontraktowanymi usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej” ⁽⁷⁰⁾.
- (494) Można uznać, że wkłady finansowe przeznaczone na pokrycie rocznych strat z działalności operacyjnej KFBG/DMG z uwagi na koszty umów w sprawie usług marketingowych, które spółka KFBG zawarła z różnymi przewoźnikami lotniczymi, stanowią pomoc operacyjną na rzecz KFBG/DMG.
- (495) W sekcji 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. określono kryteria, na podstawie których Komisja oceni zgodność pomocy operacyjnej z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Zgodnie z pkt 172 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Komisja zastosuje wspomniane kryteria do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej, w tym do spraw dotyczących zgłoszeń oczekujących na rozpatrzenie i niezgłoszonej pomocy niezgodnej z prawem.
- (496) Niezgodną z prawem pomoc operacyjną przyznaną przed datą publikacji wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. można uznać za zgodną w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych, jeżeli spełnione są następujące warunki ⁽⁷¹⁾:
- *przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania*: warunek ten jest spełniony między innymi, jeżeli pomoc zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączność z regionami lub pobudza rozwój regionalny ⁽⁷²⁾,
 - *konieczność interwencji państwa*: pomoc państwa należy stosować w sytuacjach, w których taka pomoc może przynieść istotną poprawę, której nie może zapewnić samoistne działanie rynku ⁽⁷³⁾,
 - *pomoc państwa jako właściwy instrument polityki*: warunek ten jest spełniony, jeżeli państwo członkowskie może wykazać, że pomoc jest odpowiednia do osiągnięcia zamierzonego celu ⁽⁷⁴⁾,

⁽⁶⁹⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem (Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22).

⁽⁷⁰⁾ Motyw 22 w pkt 25 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷¹⁾ Zgodnie z pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. nie wszystkie warunki określone w sekcji 5.1 tych wytycznych mają zastosowanie do pomocy operacyjnej przyznanej w przeszłości.

⁽⁷²⁾ Pkt 137, 113 i 114 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷³⁾ Pkt 137 i 116 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷⁴⁾ Pkt 137 i 120 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- *istnienie efektu zachęty*: warunek ten jest spełniony, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej, uwzględniając ewentualne istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu, prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu ⁽⁷⁵⁾,
- *proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)*: aby pomoc operacyjna dla portów lotniczych była proporcjonalna, musi być ograniczona do minimum niezbędnego do prowadzenia działalności objętej pomocą ⁽⁷⁶⁾,
- *uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej* ⁽⁷⁷⁾.

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

- (497) Celem poddawanej ocenie pomocy operacyjnej, na którą składają się straty KFBG/DMG od 2000 r. oraz odpowiednie wkłady finansowe miasta Klagenfurt, kraju związkowego Karyntia i KLU przedstawione w tabeli 2, jest utrzymanie właściwego poziomu eksploatacji KLU.
- (498) Zgodnie z pkt 113 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych będzie uznawana za przyczyniającą się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli zwiększa mobilność obywateli Unii i poprawia łączalność z regionami, przeciwdziała zbyt niemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii lub pociąga za sobą rozwój danego regionu.
- (499) KLU ma istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu Karyntia, dla którego niezbędne jest dobre połączenie ze stolicą Austrii – Wiedniem – oraz głównymi ośrodkami biznesowymi Niemiec. KLU odpowiada ponadto potrzebom regionu w zakresie łączalności, mając na uwadze zwłaszcza jego sektor turystyczny oraz uprawianie sportów letnich i zimowych w Alpach. Profil działalności KLU stanowi odpowiedź na wspomniane potrzeby regionu, oferując wygodną infrastrukturę dla wielu regularnych połączeń lotniczych do głównych ośrodków biznesowych w Niemczech (Berlin, Hamburg, Kolonia/Bonn i w przeszłości Monachium) oraz do Wiednia.
- (500) W związku z powyższym pomoc operacyjna dla portu lotniczego w Klagenfurcie ma wkład w łączalność i rozwój regionu. Według informacji przedstawionych przez Austrię w rocznym sprawozdaniu finansowym KFBG podstawę rozbudowy portu lotniczego w Klagenfurcie stanowiła również solidna prognoza dotycząca ruchu pasażerskiego.
- (501) Ponadto należy ocenić, czy możliwe powielenie infrastruktury portu lotniczego mogłoby przemawiać przeciwko uznaniu, że działalność KLU odpowiada jasno określonej roli leżącemu we wspólnym interesie.
- (502) W tym zakresie wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. definiują obszar ciężenia portu lotniczego jako geograficzną granicę rynku, która zazwyczaj obejmuje obszar o promieniu około 100 km lub wymagający około 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości. Jednocześnie wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pozwalają na odejście od standardowej definicji obszaru ciężenia danego portu lotniczego w celu uwzględnienia specyfiki każdego z portów lotniczych. Wielkość i kształt obszaru ciężenia są różne w przypadku poszczególnych portów lotniczych i zależą od różnych ich właściwości, w tym modelu biznesowego, lokalizacji i obsługiwanych kierunków.
- (503) Uwzględniając tę koncepcję, można założyć, że port lotniczy w Grazu (położony 128 km od Klagenfurtu), port lotniczy w Mariborze (położony 137 km od Klagenfurtu), port lotniczy w Trieście (położony 203 km od Klagenfurtu) oraz port lotniczy w Salzburgu (położony 223 km od Klagenfurtu) nie leżą w tym samym obszarze ciężenia.
- (504) Z kolei port lotniczy w Lublanie w Słowenii znajduje się w pobliżu. Najkrótsza trasa drogowa z Klagenfurtu do portu lotniczego w Lublanie wynosi 80 km i prowadzi przełęcz górską Ljubel w Karawankach na wysokości 1 068 m n.p.m. Władze Austrii wskazały, że podróż samochodem osobowym lub autobusem poniżej 60 minut jest nierealna. Po pierwsze droga jest wąska, kręta, stroma i trudna do pokonania dla kierowcy nawet w normalnych warunkach, a tym bardziej w sezonie zimowym. Po drugie, jest ona zamykana kilka razy w roku z powodu obrywów skalnych lub osunięć ziemi. Najkrótszym alternatywną trasą wiodłaby autostradą do Villach, a następnie tunelem pod Karawankami, przy czym wynosiłaby ona około 130 km. Nie ma żadnego połączenia obsługiwane przez kolej dużych prędkości, a czas podróży pociągiem wynosi od 2 godzin 10 minut do 2 godzin 48 minut. W świetle takiej sytuacji geograficznej można stwierdzić, że port lotniczy w Lublanie nie znajduje się w obszarze ciężenia KLU, ponieważ czas podróży między obydwojema portami lotniczymi często jest dłuższy od podróży w najlepszych warunkach.

⁽⁷⁵⁾ Pkt 137 i 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷⁶⁾ Pkt 137 i 125 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

⁽⁷⁷⁾ Pkt 137 i 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

- (505) Ponadto KLU i port lotniczy w Lublanie charakteryzują się znacząco różniącymi się od siebie modelami działalności gospodarczej. Klagenfurt oferuje głównie regularne połączenia lotnicze między Klagenfurtem a głównymi ośrodkami biznesowymi, takimi jak Wiedeń, Berlin, Hamburg, Kolonia/Bonn, oraz szereg lotów czarterowych do różnych miejsc wakacyjnych podróży. Kierunki obsługiwane w KLU ograniczają się zatem do potrzeb mieszkańców Karyntii, tzn. do szybkich i łatwych połączeń z głównymi niemieckojęzycznymi ośrodkami biznesu oraz łatwego dostępu do połączeń turystycznych w Karyntii.
- (506) Port lotniczy w Lublanie, będąc głównym portem lotniczym stolicy Słowenii, obsługuje ponad milion pasażerów rocznie i oferuje szeroki wachlarz regularnych i czarterowych połączeń międzynarodowych do całej Europy z naciskiem na państwa Europy Wschodniej.
- (507) Komisja uważa zatem, że pomoc operacyjna przyznana dla portu lotniczego w Klagenfurcie przyczyniła się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania w postaci poprawy łączalności i rozwoju regionalnego Karyntii poprzez funkcjonowanie infrastruktury transportowej w celu zaspokojenia potrzeb transportowych regionu.

9.1.1.2. Konieczność interwencji państwa

- (508) Zgodnie z pkt 116 i nast. wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc operacyjna na rzecz portów lotniczych będzie uznawana za konieczną, jeżeli przynosi istotną poprawę, której nie może zapewnić samoistne działanie rynku. W wytycznych wskazano ponadto, że zapotrzebowanie na finansowanie publiczne kosztów operacyjnych będzie zazwyczaj proporcjonalnie większe w przypadku mniejszych portów lotniczych ze względu na wysokie koszty stałe oraz że porty lotnicze o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 200 000–700 000 pasażerów mogą nie być w stanie pokryć ponoszonych przez siebie kosztów operacyjnych w znacznym stopniu.
- (509) W przeszłości KLU obsługiwał w przybliżeniu 520 000 pasażerów rocznie. Roczna liczba pasażerów w KLU ustabilizowała się na poziomie około 230 000, czyli zdecydowanie mniej niż 700 000 pasażerów. Port lotniczy nie był w stanie uzyskać wystarczających przychodów, aby pokryć swoje koszty operacyjne w znacznym stopniu, co – jak wskazano w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. – jest typową sytuacją dla portów lotniczych tych rozmiarów. Bez przedmiotowej pomocy przedsiębiorstwo KFBG/DMG prawdopodobnie byłoby zmuszone opuścić rynek, pozbawiając Karyntię infrastruktury transportowej, która ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dostępności tego regionu i rozwoju (turystyki).
- (510) Komisja uznaje zatem, że pomoc operacyjna na rzecz portu lotniczego w Klagenfurcie jest konieczna.

9.1.1.3. Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki

- (511) Zgodnie z pkt 120 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc operacyjna powinna stanowić odpowiedni instrument polityki umożliwiający osiągnięcie zamierzonego celu lub rozwiązanie konkretnego problemu. Ponieważ KLU przynosiło straty na poziomie operacyjnym, jedynym odpowiednim instrumentem jest pomoc operacyjna, dzięki której port lotniczy mógł kontynuować działalność zapewniając łączalność z regionem Karyntii. Wydaje się, że pozostałe instrumenty, takie jak pomoc inwestycyjna lub środki regulacyjne, nie są odpowiednie w celu zaradzenia problemom finansowym, z jakimi boryka się KLU na poziomie operacyjnym. Komisja uznaje zatem, że pomoc operacyjna na rzecz KLU stanowi odpowiedni instrument.

9.1.1.4. Istnienie efektu zachęty

- (512) Zgodnie z pkt 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. pomoc operacyjna ma efekt zachęty, jeżeli w sytuacji braku pomocy operacyjnej, uwzględniając ewentualne istnienie pomocy inwestycyjnej oraz poziom ruchu, prawdopodobne jest, że poziom działalności gospodarczej danego portu lotniczego ulegnie znacznemu zmniejszeniu.
- (513) Potrzeby regionu Karyntia w zakresie transportu, co przekłada się na przepływ pasażerów, którego poziom ustabilizował się w latach 2004–2010 i wynosi 400 000 osób rocznie (i spadł dopiero w 2012 r. do 230 000 osób rocznie). Mimo stosunkowo stałej liczby pasażerów port lotniczy nie jest jednak w stanie pokryć ponoszonych kosztów operacyjnych. Dane liczbowe przedłożone przez Austrię pokazują, że bez pomocy operacyjnej port lotniczy poniósłby znaczne straty w większości określonych lat ⁽⁷⁸⁾. W związku z powyższym

⁽⁷⁸⁾ Według danych liczbowych przedłożonych przez Austrię dochód netto bez pomocy operacyjnej wyniósłby w 2002 r. – 1 401 180 EUR; w 2003 r. 145 056 EUR; w 2004 r. – 1 597 060 EUR; w 2005 r. – 758 979 EUR; w 2006 r. – 778 887 EUR; w 2007 r. 230 145 EUR; w 2008 r. – 703 000 EUR; w 2009 r. – 1 324 969 EUR.

spółka KFBG bez pomocy operacyjnej zmuszona byłaby zmniejszyć ruch w celu ograniczenia kosztów i strat. W przeciwnym razie zapewne zbankrutowałyby, co z kolei prawdopodobnie wiązałoby się z zaprzestaniem działalności portu lotniczego. Bez pomocy operacyjnej port lotniczy nie mógłby utrzymywać obecnego poziomu ruchu, a jego działalność gospodarcza musiałaby zostać ograniczona.

9.1.1.5. Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum)

- (514) Jeżeli chodzi o konieczność pomocy, środki będące przedmiotem postępowania wyjaśniającego były ograniczone do minimum niezbędnego do zrównoważenia strat i umożliwienia KLU kontynuowanie rentownej działalności. Pomoc była konieczna do utrzymania płynności przedsiębiorstwa i nie przekroczyła kwoty wymaganej do pokrycia strat z działalności operacyjnej. Pomoc była zatem ograniczona do niezbędnego minimum.
- (515) W związku z powyższym Komisja uznaje, że pomoc operacyjna na rzecz KLU jest proporcjonalna.

9.1.1.6. Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej

- (516) Zgodnie z pkt 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., oceniając zgodność pomocy operacyjnej na rzecz portu lotniczego ze wspólnym rynkiem, Komisja bierze pod uwagę zakłócenia konkurencji i wpływ na wymianę handlową. Na istnienie potencjalnych zakłóceń konkurencji lub wpływu na wymianę handlową może wskazywać fakt, iż port lotniczy znajduje się na tym samym obszarze ciężenia co inny port lotniczy dysponujący niewykorzystaną przepustowością.
- (517) Jak przedstawiono w motywie 503 i nast., uwzględniając koncepcję obszaru ciężenia obejmującego promień około 100 km i czas podróży wynoszący 60 minut, można przyjąć, że port lotniczy w Lublanie nie jest położony w obszarze ciężenia portu lotniczego w Klagenfurcie.
- (518) Ponadto Austria potwierdziła, że infrastruktura portu lotniczego KLU została udostępniona wszystkim przewoźnikom lotniczym na niedyskryminujących warunkach. KLU jest otwarty dla różnych przewoźników lotniczych, którzy chcieliby go użytkować, bez specjalnych ograniczeń. Dostęp do tej infrastruktury jest oferowany w sposób równy i niedyskryminujący w rozumieniu wytycznych z 2014 r.

9.1.2. Wniosek

- (519) Na podstawie powyższego Komisja dochodzi do wniosku, że pomoc przyznana KLU jest zgodny z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE w świetle warunków zgodności określonych w sekcji 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (520) Ponadto Komisja uznaje, że ponieważ ustaliła, iż pomoc operacyjna na rzecz KFBG/DMG jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., nie musi rozpatrywać żadnych innych przedstawionych przez Austrię podstaw potencjalnej zgodności z rynkiem wewnętrznym.

9.2. Umowy z przewoźnikami lotniczymi – obowiązujące ramy prawne

- (521) Komisja zauważa, że Austria nie przedstawiła żadnych argumentów potwierdzających, że pomoc przyznana na rzecz spółki Ryanair i jej spółek zależnych jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (522) Zgodnie z orzecznictwem ⁽⁷⁹⁾ Trybunału Sprawiedliwości Komisja przypomina, że do obowiązków Austrii należy wskazanie podstawy prawnej, na której środek pomocy państwa można uznać za zgodny z rynkiem wewnętrznym, oraz wykazanie spełnienia wszystkich wymaganych warunków. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zwróciła się do Austrii o przedstawienie informacji na temat tego, czy zgodność z rynkiem wewnętrznym można ustalić na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. lub bezpośrednio na podstawie TFUE. Austria nie przekazała jednak żadnych informacji w celu wykazania, że spełnione zostały odpowiednie warunki w zakresie zgodności pomocy na rozpoczęcie działalności z rynkiem wewnętrznym, określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. lub bezpośrednio w TFUE. Zainteresowane strony, które przedstawiły uwagi, również nie wysunęły żadnych argumentów przemawiających za zgodnością środka pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym.

⁽⁷⁹⁾ Zob. wyrok z dnia 28 kwietnia 1993 r. w sprawie C-364/90 Włochy przeciwko Komisji ECLI:EU:C:1993:157, pkt 20.

9.2.1. Umowy ze spółką Ryanair z 2002 r.

- (523) Umowy z 2002 r. podpisano przed opublikowaniem wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. w dniu 9 grudnia 2005 r. Co do zgodności środków pomocy przyznanych przed tą datą należy stwierdzić, że pkt 85 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. oraz pkt 174 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. odsyłają do zasad obowiązujących w chwili udzielenia pomocy.
- (524) Przed przyjęciem wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Komisja przyjęła wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. ⁽⁸⁰⁾. Jednak te wytyczne nie traktowały w sposób szczególny problemu pomocy operacyjnych, mających na celu promocję ruchu lotniczego wylatującego z regionalnych portów lotniczych. Problem ten pojawił się stopniowo w związku z sukcesywnym przepełnieniem niektórych dużych europejskich portów lotniczych i rozwojem działalności tanich linii lotniczych, których w 1994 r. tak naprawdę nie było. W związku z tym wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. nie zapewniają właściwej podstawy zgodności w zakresie pomocy dla przewoźników lotniczych w niniejszej sprawie. Dlatego też Komisja musi ocenić zgodność środka z rynkiem wewnętrznym bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (525) W tym zakresie należy zauważyć, że z biegiem czasu Komisja dopracowała sposób oceniania tego rodzaju pomocy, przy czym niektóre punkty pozostały niezmiennie. Te niezmiennie punkty wynikają z ogólnych zasad dotyczących zgodności pomocy w świetle cytowanego wyżej przepisu TFUE.
- (526) Stąd w decyzji dotyczącej portu lotniczego w Manchesterze z czerwca 1999 r. ⁽⁸¹⁾ Komisja uznała za zgodne z przepisami dotyczącymi pomocy państwa obniżki opłat lotniskowych udzielone w sposób niedyskryminujący i ograniczony w czasie w ramach środków mających na celu promocję nowych tras.
- (527) Następnie w decyzji z lutego 2004 r. dotyczącej portu lotniczego w Charleroi ⁽⁸²⁾ Komisja wyjaśniła, że „pomoc operacyjna przeznaczona na wsparcie uruchomienia nowych połączeń lotniczych lub zwiększenie częstotliwości niektórych połączeń może być narzędziem niezbędnym do rozwoju małych regionalnych portów lotniczych. Może ona rzeczywiście przekonać zainteresowane przedsiębiorstwa, by podjęły ryzyko zainwestowania w nowe trasy. Niemniej, aby uznać tę pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) TFUE, należy ustalić, czy ta pomoc jest niezbędna i proporcjonalna w stosunku do celu, jakemu służy, i czy nie zakłóca wymiany handlowej w sposób sprzeczny ze wspólnym interesem”. Komisja określiła zatem pewne warunki, jakie muszą być spełnione, aby uznać tę pomoc operacyjną za zgodną z rynkiem wewnętrznym, tj. w szczególności:
- pomoc musi stanowić wkład w realizację celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, polegającego na rozwoju regionalnego portu lotniczego poprzez zwiększenie natężenia ruchu netto na nowych trasach,
 - pomoc musi być niezbędna w tym znaczeniu, że nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez to samo lub inne przedsiębiorstwo lub trasy podobnej,
 - pomoc musi wywoływać efekt zachęty w tym znaczeniu, że musi przyczyniać się do rozwoju działalności, która po określonym czasie stanie się rentowna, co sprawia, że pomoc jest ograniczona w czasie,
 - pomoc musi być proporcjonalna, tj. jej kwota musi być związana ze zwiększeniem natężenia ruchu netto,
 - pomoc musi być przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminujący oraz nie może łączyć się z innymi rodzajami pomocy.
- (528) W wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. i w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. bardzo dokładnie określono te zasady zgodności, jednak pozostaje faktem, że Komisja może uznać pomoc operacyjną przyznaną przewoźnikom lotniczym za zgodną z rynkiem wewnętrznym, o ile pomoc ta przyczynia się do rozwoju mniejszych portów lotniczych poprzez zwiększenie natężenia ruchu netto na nowych trasach; jest niezbędna w tym znaczeniu, że nie dotyczy trasy już obsługiwanej przez tego samego lub innego przewoźnika

⁽⁸⁰⁾ Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (94/C 350/07) (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽⁸¹⁾ Zob. decyzja NN 109/98 z dnia 14 czerwca 1999 r. „Zjednoczone Królestwo, Manchester Airport”.

⁽⁸²⁾ Decyzja Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. dotycząca przywilejów udzielonych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair w trakcie jego lokalizacji w Charleroi (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1). Decyzja ta została unieważniona wyrokiem z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair Ltd przeciwko Komisji ECLI:EU:T:2008:585. Świadczy to jednak o zmieniającym się sposobie oceniania przez Komisję przedmiotowych pomocy.

lub trasy podobnej; jest ograniczona w czasie, a trasa, na którą pomoc jest przyznana, może stać się rentowna; kwota pomocy jest związana ze zwiększeniem natężenia ruchu netto i pomoc jest przyznana w sposób przejrzysty i niedyskryminujący oraz nie łączy się z innymi rodzajami pomocy.

- (529) W tym zakresie w pkt 212 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że przeanalizuje zgodność umów ze spółkami Ryanair, AMS i LV z 2002 r. z rynkiem wewnętrznym w świetle tych kryteriów. Należy zauważyć, że ani Austria, ani inna zainteresowana strona nie zakwestionowały ich zastosowania.
- (530) Podsumowując, Komisja uważa, że w przedmiotowym przypadku należy przeanalizować zgodność z rynkiem wewnętrznym umów z 2002 r. w świetle wyżej wymienionych zasad bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

9.2.2. Umowy ze spółką Ryanair z 2006 r.

- (531) W odniesieniu do pomocy państwa na rozpoczęcie działalności wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. stanowią, że: „Komisja będzie stosowała zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłoszonych środków pomocy na rozpoczęcie działalności, względem których musi podjąć decyzję począwszy od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku środków zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosowała zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.”.
- (532) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. stanowią z kolei, że:

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

- (533) Ponieważ umowy ze spółką Ryanair z 2006 r. zostały zawarte po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. w dniu 9 grudnia 2005 r., wytyczne te stanowią obowiązującą podstawę prawną oceny zgodności tych umów z rynkiem wewnętrznym.

9.2.3. Umowa ze spółką HLX z 2003 r.

- (534) Umowę z HLX z 2003 r. podpisano przez opublikowaniem wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. w dniu 9 grudnia 2005 r. Co do zgodności środków pomocy przyznanych przed tą datą Komisja odsyła do motywów 523–530.
- (535) Podsumowując, Komisja uważa, że w przedmiotowym przypadku należy przeanalizować zgodność z rynkiem wewnętrznym umowy z HLX z 2003 r. w świetle wyżej wymienionych ogólnych zasad bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

9.2.4. Umowa ze spółką Tuifly z 2008 r.

- (536) W związku z obowiązującymi ramami prawnymi odsyła się do motywów 531–533. Ponieważ umowa ze spółką Tuifly z 2008 r. została zawarta po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. w dniu 9 grudnia 2005 r., wytyczne te stanowią obowiązującą podstawę prawną oceny zgodności tych umów z rynkiem wewnętrznym.

9.3. Umowy ze spółkami Ryanair, LV i AMS z 2002 r.

9.3.1. Ocena zgodności na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE: pomoc musi być ograniczona w czasie i dotyczyć trasy, która może stać się rentowna

- (537) Komisja zauważa, że mimo wezwania Austrii do udzielenia odpowiednich informacji Austria nie dostarczyła żadnych analiz rentowności trasy Klagenfurt–Londyn, stanowiącej przedmiot umowy z 2002 r. w celu uzasadnienia słuszności przyznania pomocy wynikającej z przedmiotowych umów. Z danych zawartych w aktach sprawy wynika, że z punktu widzenia organów, które przyznały przedmiotową pomoc, nie istniała jakakolwiek

wyraźna prognoza, że trasa Klagenfurt–Londyn może stać się rentowna bez pomocy w mniej odległej perspektywie. Komisja podkreśla w tym zakresie, że w wyjaśnieniach przedstawionych przez władze austriackie dotyczących wpływu gospodarczego istnienia trasy lotniczej obsługiwanej przez spółkę Ryanair analizowany jest wpływ, jaki trasa ta może mieć na rozwój regionu, ale nie ma prognoz dotyczących przyszłej rentowności tej trasy lub innych tras, które Ryanair będzie obsługiwał w przyszłości.

- (538) Tytułem dopełnienia Komisja zauważa, że mimo że te środki były ograniczone w czasie, to pięcioletni okres ich obowiązywania przewidziany w każdej z umów nie był niezbędny ani proporcjonalny do kosztów poniesionych na uruchomienie nowej trasy, ponieważ w sektorze lotnictwa okres obowiązywania umowy krótszy niż trzy lata na ogół jest wystarczający.
- (539) Komisja uważa w związku z tym, że umowy z 2002 r. nie spełniają kryterium, zgodnie z którym środki muszą być ograniczone w czasie i dotyczyć tras, które mogą przynosić zysk. Ponieważ kryterium to nie jest spełnione, nie ma potrzeby, żeby Komisja oceniała pozostałe, wyżej wymienione kryteria.

9.3.2. *Pomoc musi być proporcjonalna, tj. jej kwota musi być związana ze zwiększeniem natężenia ruchu netto*

- (540) Austria nie przekazała żadnych informacji dotyczących związku pomocy dotyczącej przedmiotowych umów ze zwiększeniem natężenia ruchu netto. Nie odniesiono się przede wszystkim do kosztów rozruchu poniesionych przez spółkę Ryanair w związku z uruchomieniem trasy Klagenfurt–Londyn. Ponadto w umowach z 2002 r. nie ma żadnego zapisu zapewniającego ograniczenie pomocy udzielonej spółce Ryanair do uzasadnionej części tych kosztów. Komisja uważa zatem, że umowy z 2002 r. nie spełniają wymogu, zgodnie z którym pomoc musi być proporcjonalna, tj. jej kwota musi być związana ze zwiększeniem natężenia ruchu netto.

9.3.3. *Wniosek*

- (541) Komisja uważa, że umowy ze spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi z 2002 r. stanowią pomoc niezgodną z prawem i są niezgodne z rynkiem wewnętrznym.

9.4. **Umowy ze spółkami Ryanair i AMS z 2006 r. – ocena zgodności na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.**

- (542) Biorąc pod uwagę, że określone w pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. warunki zgodności pomocy na rozpoczęcie działalności mają charakter kumulacyjny, Komisja jest zdania, że aby ustalić niezgodność pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym wystarczy wykazać, że jeden z tych warunków nie został spełniony. Komisja rozpoczyna analizę od warunku określonego w pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (543) Jeden z wymogów pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. stanowi między innymi, że kwota pomocy w ciągu jednego roku nie może przekroczyć 50 % wysokości kosztów kwalifikowalnych poniesionych w ciągu tego roku i, w całym okresie wypłacania pomocy, średnio 30 % kosztów kwalifikowalnych. Koszty kwalifikowalne określono jako „dodatkw[e] koszt[y] rozpoczęcia działalności, które wynikają z uruchomienia nowej trasy lub zwiększenia częstotliwości lotów i których operator lotniczy nie ponosiłby w optymalnym rytmie działalności”.
- (544) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że w umowach ze spółką Ryanair z 2006 r. nie przedstawiono żadnego związku między przyznaną pomocą a kosztami kwalifikowalnymi. W związku z tym Komisja zwróciła się do Austrii o przedstawienie szczegółowych informacji na temat związku między pomocą a kosztami kwalifikowalnymi. Ani Austria, ani strony trzecie przedstawiające uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania nie przedstawiły takich informacji. W świetle powyższego i biorąc pod uwagę, że umowy z przedmiotowymi przewoźnikami lotniczymi nie zawierają żadnych odniesień do kosztów tych przewoźników, a tym bardziej do kosztów kwalifikowalnych, Komisja uznaje, że nie spełniono warunku zgodności określonego w pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (545) Podsumowując, przedmiotowej pomocy przyznanej na rzecz spółki Ryanair nie można uznać za pomoc na rozpoczęcie działalności zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ nie spełniono co najmniej jednego z warunków zgodności. Komisja uważa, że umowy ze spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi z 2006 r. stanowią pomoc niezgodną z prawem i są niezgodne z rynkiem wewnętrznym.

9.5. Umowa ze spółką HLX z 2003 r.

9.5.1. Ocena zgodności na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE

- (546) Należy przeanalizować zgodność z rynkiem wewnętrznym umowy z HLX z 2003 r. w świetle wyżej wymienionych zasad bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

9.5.2. Pomoc musi być ograniczona w czasie i dotyczyć trasy, która może stać się rentowna

- (547) Komisja zauważa, że mimo wezwania Austrii do udzielenia odpowiednich informacji Austria nie dostarczyła żadnych analiz rentowności nowych tras, stanowiących przedmiot umowy z 2003 r. w celu uzasadnienia słuszności przyznania pomocy wynikającej z przedmiotowych umów. Z danych zawartych w aktach sprawy wynika, że z punktu widzenia organów, które przyznały przedmiotową pomoc, nie istniała jakkolwiek wyraźna prognoza, że nowe trasy mogą stać się rentowne bez pomocy w mniej lub bardziej odległej perspektywie. Komisja podkreśla w tym zakresie, że w wyjaśnieniach przedstawionych przez władze austriackie dotyczących wpływu gospodarczego istnienia tras lotniczych obsługiwanych przez HLX analizowany jest wpływ, jaki trasy te mogą mieć na rozwój regionu, ale nie ma prognoz dotyczących przyszłej rentowności tych tras obsługiwanych przez HLX.
- (548) Tytułem dopełnienia Komisja zauważa, że mimo że te środki były ograniczone w czasie, to czteroletni okres ich obowiązywania przewidziany w umowie nie był niezbędny ani proporcjonalny do kosztów poniesionych na uruchomienie nowej trasy, ponieważ w sektorze lotnictwa okres obowiązywania umowy krótszy niż trzy lata na ogół jest wystarczający.
- (549) Komisja uważa w związku z tym, że umowa ze spółką HLX z 2003 r. nie spełnia kryterium, zgodnie z którym środki muszą być ograniczone w czasie i dotyczyć tras, które mogą przynosić zysk. Ponieważ kryterium to nie jest spełnione, nie ma potrzeby, żeby Komisja oceniała pozostałe, wyżej wymienione kryteria.

9.5.3. Wniosek

- (550) Komisja uważa, że umowa ze spółką HLX z 2003 r. stanowi pomoc niezgodną z prawem i jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

9.6. Umowa ze spółką Tuifly z 2008 r. – ocena zgodności na podstawie wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

- (551) Biorąc pod uwagę, że określone w pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. warunki zgodności pomocy na rozpoczęcie działalności mają charakter kumulacyjny, Komisja jest zdania, że aby ustalić niezgodność pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym wystarczy wykazać, że jeden z tych warunków nie został spełniony. Komisja rozpoczyna analizę od warunku określonego w pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (552) Jeden z wymogów pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. stanowi między innymi, że kwota pomocy w ciągu jednego roku nie może przekroczyć 50 % wysokości kosztów kwalifikowalnych poniesionych w ciągu tego roku, a w całym okresie wypłacania pomocy nie może przekroczyć średnio 30 % kosztów kwalifikowalnych. Koszty kwalifikowalne określono jako „dodatko[w]e koszt[y] rozpoczęcia działalności, które wynikają z uruchomienia nowej trasy lub zwiększenia częstotliwości lotów i których operator lotniczy nie ponosiłby w optymalnym rytmie działalności”.
- (553) Komisja zauważyła, że w umowie ze spółką Tuifly z 2008 r. nie przedstawiono żadnego związku między przyznaną pomocą a kosztami kwalifikowalnymi. W związku z tym Komisja zwróciła się do Austrii o przedstawienie szczegółowych informacji na temat związku między pomocą a kosztami kwalifikowalnymi. Ani Austria, ani strony trzecie przedstawiające uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania nie przedstawiły takich informacji. W świetle powyższego i biorąc pod uwagę, że umowy z przedmiotowymi przewoźnikami lotniczymi nie zawierają żadnych odniesień do kosztów tych przewoźników, a tym bardziej do kosztów kwalifikowalnych, Komisja uznaje, że nie spełniono warunku zgodności określonego w pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (554) Podsumowując, przedmiotowej pomocy przyznanej na rzecz spółki Tuifly nie można uznać za pomoc na rozpoczęcie działalności zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ nie spełniono co najmniej jednego z warunków zgodności. Komisja uważa, że umowa ze spółką Tuifly z 2008 r. stanowi pomoc niezgodną z prawem i jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

10. WNIOSEK

- (555) Komisja stwierdza, że Austria sprzecznie z prawem przyznała pomoc państwa na rzecz KFBG z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Dotacje te jednak stanowią pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (556) Ponadto Komisja stwierdza, że umowy w sprawie usług portu lotniczego i usług marketingowych zawarte między KFBG a spółką Ryanair i jej spółkami zależnymi w 2002 i 2006 r. wiążą się z pomocą państwa przyznaną z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE oraz stanowią pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (557) Komisja stwierdza również, że umowa w sprawie usług portu lotniczego i usług marketingowych zawarta między KFBG a HLX w 2003 r. wiąże się z pomocą państwa przyznaną z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE oraz stanowi pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (558) Wreszcie Komisja stwierdza, że umowa w sprawie usług portu lotniczego i usług marketingowych zawarta między KFBG/DMG a spółką Tuifly w 2008 r. wiąże się z pomocą państwa przyznaną z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE oraz stanowi pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

11. ODZYSKANIE ŚRODKÓW

- (559) Zgodnie ze stałym orzecznictwem Trybunału, w przypadku gdy Komisja uzna środki pomocy za niezgodne z rynkiem wewnętrznym musi ona podjąć decyzję, czy dane państwo członkowskie winno zmienić lub znieść taką pomoc ⁽⁸³⁾.
- (560) Art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ⁽⁸⁴⁾ stanowi, że: „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta (zwaną dalej „decyzją o windykacji [odzyskaniu]„)”. Komisja nie wymaga windykacji [odzyskania] pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego. Zgodnie ze stałym orzecznictwem Trybunału, w przypadku gdy Komisja uzna środki pomocy za niezgodne z rynkiem wewnętrznym, celem zobowiązania nałożonego na państwo członkowskie jest przywrócenie sytuacji sprzed przyznania pomocy ⁽⁸⁵⁾. W tym zakresie Trybunał uważa, że cel jest osiągnięty, gdy beneficjenci zwrócą kwoty przyznane w ramach pomocy niezgodnej z prawem, tracąc w ten sposób korzyść, którą odnieśli w porównaniu z konkurentami. W ten sposób przywrócona jest sytuacja sprzed przyznania pomocy ⁽⁸⁶⁾.
- (561) W analizowanym przypadku żadna ogólna zasada prawa Unii Europejskiej nie uniemożliwia odzyskania środków pomocy niezgodnych z prawem i z rynkiem wewnętrznym wskazanych w ramach niniejszej decyzji. W szczególności ani Austria, ani zainteresowane strony nie przedstawiły przemawiających za tym argumentów.
- (562) Austria musi zatem podjąć wszelkie konieczne środki w celu odzyskania od spółki Ryanair i jej spółek zależnych, HLX oraz spółki Tuifly środków pomocy przyznaných niezgodnie z prawem na podstawie wspomnianych umów.

11.1. Ustalenie kwoty pomocy

- (563) Kwoty pomocy do odzyskania z tytułu każdej umowy i aneksu należy ustalić w opisany poniżej sposób. W odniesieniu do każdej analizowanej transakcji (w stosownych przypadkach obejmującej umowę o świadczenie usług portu lotniczego i umowę o świadczenie usług marketingowych) należy uznać, że wygenerowała roczną kwotę pomocy, dla każdego roku, w którym umowy stanowiące transakcję były wykonywane. Każda z tych kwot

⁽⁸³⁾ Wyrok z dnia 12 lipca 1973 r. w sprawie 70/72 Komisja przeciwko Niemcom, ECLI:EU:C:1973:87, pkt 13.

⁽⁸⁴⁾ 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).

⁽⁸⁵⁾ Wyrok z dnia 14 września 1994 r. w sprawach połączonych C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji ECLI:EU:C:1994:325, pkt 75

⁽⁸⁶⁾ Wyrok z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie C-75/97 Belgia przeciwko Komisji ECLI:EU:C:1999:311, pkt 64–65.

obliczana jest na podstawie ujemnej części przepływów przyrostowych (przychody minus koszty) możliwych do przewidzenia w momencie zawierania transakcji. Kwoty te odpowiadają kwotom, których odliczenie od kwoty za usługi marketingowe (lub dodanie do opłat lotniskowych i opłat za usługi obsługi naziemnej fakturowanych przewoźnikom lotniczym) należało przewidzieć każdego roku, aby bieżąca wartość netto umowy była dodatnia, inaczej mówiąc, aby umowa była zgodna z zasadą prywatnego inwestora.

- (564) Aby uwzględnić faktyczną korzyść odniesioną przez przewoźnika lotniczego i jego spółki zależne zgodnie z postanowieniami tych umów, kwoty wymienione w poprzednim motywie mogą zostać skorygowane, w oparciu o dowody przedstawione przez Austrię w zależności od różnicy między faktycznymi płatnościami za usługi marketingowe, stwierdzonymi *ex post*, jakie otrzymał przewoźnik lotniczy lub jego spółki zależne zgodnie z postanowieniami umowy w sprawie usług marketingowych, a odpowiednimi prognozowanymi (*ex ante*) kosztami usług marketingowych.

11.2. Daty rzeczywistego zakończenia określonych umów

- (565) Ponadto Komisja uważa, że faktyczna korzyść, jaką odniósł przewoźnik lotniczy, jest ograniczona w czasie do rzeczywistego okresu obowiązywania danej umowy. Po rozwiązaniu każdej umowy spółka Ryanair i jej spółki zależne nie otrzymywały żadnych płatności z tytułu tych umów i nie miały dostępu do infrastruktury portu lotniczego ani do usług obsługi naziemnej zgodnie z postanowieniami tych umów. W konsekwencji kwoty pomocy obliczone w sposób podany powyżej i związane z daną umową wynoszą zero w odniesieniu do lat, w których umowa przestała obowiązywać (w szczególności z powodu wcześniejszego rozwiązania przez przewoźnika lotniczego).
- (566) W konsekwencji kwoty pomocy do odzyskania od spółek Ryanair i AMS z tytułu niektórych umów, które zostały wcześniej rozwiązane, muszą zostać obniżone do zera dla okresu od daty rzeczywistego zakończenia umowy do daty zakończenia przewidywanego w momencie zawierania umowy. Uwaga ta ma zastosowanie do wszystkich umów z dnia 22 lutego 2002 r., które nie pozostały w mocy do 27 czerwca 2007 r., lecz przestały obowiązywać w dniu 29 października 2005 r., gdy spółka Ryanair zakończyła świadczenie usług portu lotniczego wraz z ostatnią usługą lotniczą do Londynu.
- (567) Podobnie kwoty pomocy do odzyskania od spółki Tuifly z tytułu przedwcześnie rozwiązanej umowy z 2008 r. muszą zostać obniżone do zera dla okresu od daty rzeczywistego zakończenia umowy do daty zakończenia przewidywanego w momencie zawierania umowy. Dotyczy to okresu począwszy od dnia 25 października 2009 r., gdy spółka Tuifly po raz ostatni świadczyła usługę lotniczą z KLU.

11.3. Uwzględnione płatności z tytułu działań marketingowych

- (568) Jeżeli chodzi o płatności określone w drugiej umowie w sprawie usług marketingowych między DMG a AMS ([...] EUR rocznie), Komisja uwzględniła tę umowę w swojej ocenie testu prywatnego inwestora. Podobnie płatności określone w drugiej umowie w sprawie usług marketingowych zostaną uwzględnione w niniejszym rozdziale przy obliczaniu kwot pomocy do odzyskania.
- (569) Austria stwierdziła, że druga umowa została zastąpiona trzecią umową i nie weszła w życie. Austria nie przedłożyła jednak żadnych dokumentów w celu potwierdzenia tego argumentu, stwierdzając jedynie brak dokumentów potwierdzających płatności w bilansie księgowym KFBB, aby udowodnić, że spółka ta nie dokonała żadnych płatności w ramach drugiej umowy w sprawie usług marketingowych.
- (570) Jako że Komisja nie otrzymała od Austrii żadnych dowodów na piśmie w celu wykazania prawidłowości tego stwierdzenia, druga umowa w sprawie usług marketingowych również zostanie uwzględniona przy obliczaniu kwoty do odzyskania. Może zostać ona skorygowana na późniejszym etapie na podstawie dowodów przedłożonych przez Austrię.
- (571) W poniższych tabelach przedstawiono informacje o poszczególnych kwotach, na podstawie których obliczono kwoty do odzyskania. Kwoty te składają się z części ujemnej przepływów przyrostowych (przychody minus koszty) ustalonych w ramach testu prywatnego inwestora i pomniejszone są w przypadku okresów, w których płatności nie były należne po podpisaniu umów lub gdy umowy zostały wcześniej rozwiązane.

Tabela 18

Informacje dotyczące przybliżonych kwot otrzymanej pomocy i kwot pomocy do odzyskania od spółki Ryanair i jej spółek zależnych

(EUR)

Nazwa beneficjenta/umowa	Orientacyjna kwota pomocy otrzymana w ramach wykonania poszczególnych umów						Orientacyjna kwota pomocy do odzyskania
	Lipiec 2002 – czerwiec 2003	Lipiec 2003 – czerwiec 2004	Lipiec 2004 – czerwiec 2005	Lipiec 2005 – październik 2005	2006	2007	
Ryanair, LV i AMS: umowy z dnia 22.2.2002	1 248 180	248 180	248 180	82 727			1 827 267
Ryanair i AMS: umowy z dnia 21.12.2006						141 326	141 326

Tabela 19

Informacje dotyczące przybliżonych kwot otrzymanej pomocy i kwot pomocy do odzyskania od HLX

(EUR)

Nazwa beneficjenta/umowa	Orientacyjna kwota pomocy otrzymana w ramach wykonania umów						Orientacyjna kwota pomocy do odzyskania
	Sierpień 2003 – sierpień 2004	Sierpień 2004 – sierpień 2005	Sierpień 2005 – sierpień 2006	Sierpień 2006 – sierpień 2007	Sierpień 2007 – marzec 2008		
HLX: umowa z 2003	1 418 984	2 273 855	2 273 855	2 273 855	1 326 414		9 566 963

Tabela 20

Informacje dotyczące przybliżonych kwot otrzymanej pomocy i kwot pomocy do odzyskania od spółki Tuifly

(EUR)

Nazwa beneficjenta/umowa	Orientacyjna kwota pomocy otrzymana w ramach wykonania umów						Orientacyjna kwota pomocy do odzyskania
	Kwiecień 2008 – marzec 2009	Kwiecień 2009 – październik 2009	Kwiecień 2010 – marzec 2011	Kwiecień 2011 – marzec 2012	Kwiecień 2012 – marzec 2013		
Tuifly: umowa z 2008	789 955	344 136					1 134 091

(572) Jak wyjaśniono w motywie 326, Komisja uznaje, że, na potrzeby stosowania zasad pomocy państwa, spółki Ryanair, LV i AMS stanowią jeden podmiot gospodarczy oraz że umowy w sprawie usług marketingowych i odpowiadające im umowy o świadczenie usług portu lotniczego należy uznać za stanowiące jedną transakcję pomiędzy tym podmiotem a KFBG/DMG. W związku z tym Komisja uznaje, że Ryanair, LV i AMS ponoszą solidarną odpowiedzialność za całość zwrotu pomocy uzyskanej z tytułu umów zawartych w 2002 i 2006 r. w przybliżonej kwocie głównej wynoszącej 1 827 267 EUR i 141 326 EUR.

- (573) Komisja uznaje, że HLX ponosi odpowiedzialność za całość zwrotu pomocy uzyskanej z tytułu umowy zawartej w 2003 r. w przybliżonej kwocie głównej wynoszącej 9 566 963 EUR. Spółka HLX została założona w 2002 r. i należała do sojuszu TUI Airlines. W dniu 15 stycznia 2007 r. spółka HLX połączyła się z Hapagfly, wcześniej Hapag-Lloyd Flug, tworząc wspólną markę Tuifly, którą zarejestrowano pod tą nazwą w lipcu 2010 r. Z tego powodu spółkę Tuifly można uznać za następcę prawnego HLX, a zatem za odpowiedzialną za całość zwrotu pomocy otrzymanej przez HLX ⁽⁸⁷⁾.
- (574) Komisja uznaje, że spółka Tuifly ponosi odpowiedzialność za całość zwrotu pomocy uzyskanej z tytułu umowy zawartej w 2008 r. w przybliżonej kwocie głównej wynoszącej 1 134 091 EUR.
- (575) Władze austriackie zobowiązane są do odzyskania wspomnianych wyżej kwot w terminie czterech miesięcy od dnia notyfikacji niniejszej decyzji.
- (576) Władze austriackie są ponadto zobowiązane do doliczenia do kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu odsetek naliczonych od dnia, w którym przedmiotowa pomoc została udostępniona przedsiębiorstwu, tj. od dnia każdej faktycznej wypłaty pomocy, do daty rzeczywistego jej odzyskania ⁽⁸⁸⁾, zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ⁽⁸⁹⁾. W tym zakresie data rozpoczęcia naliczania odsetek od kwot podlegających odzyskaniu odnosi się do dnia, w którym przyznano poszczególne kwoty pomocy, tj. raty ⁽⁹⁰⁾.
- (577) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli państwo członkowskie napotka na nieprzewidziane i nieprzewidywalne trudności bądź też dostrzeże konsekwencje, których Komisja nie uwzględniła, wówczas państwo to może zgłosić takie kwestie Komisji do rozpatrzenia wraz z propozycją stosownych zmian. W takim przypadku Komisja oraz dane państwo członkowskie muszą wspólnie i w dobrej wierze przezwyciężyć powstałe trudności, postępując jednocześnie w pełnej zgodności z postanowieniami TFUE.
- (578) Komisja wzywa Austrię, by zgłaszała wszelkie problemy napotkane podczas wykonywania niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Finansowanie publiczne przyznane KFBG/DMG w formie wkładów finansowych w latach 2000–2010 stanowi pomoc państwa zgodną z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

Artykuł 2

Program zniżek lotniskowych KLU z 2005 r. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 3

Uгода między KFBG a AUA nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 4

Umowa w sprawie usług portu lotniczego między KFBG a Air Berlin z dnia 8 lipca 2010 r. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽⁸⁷⁾ Przeniesienie odpowiedzialności w przypadku połączenia spółek potwierdzono m.in. w wyroku z dnia 12 lutego 2015 r. w sprawie C-37/14 Komisja Europejska/Republika Francuska ECLI:EU:C:2015:90, motywy 83–86; Wyrok z dnia 16 grudnia 2010 r. w sprawie C-480/09 AceaElectrabel Produzione SpA przeciwko Komisji, ECLI:EU:C:2010:787, motywy 67–68.

⁽⁸⁸⁾ Zob. art. 14 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 659/1999.

⁽⁸⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

⁽⁹⁰⁾ Zgodnie z informacjami przedłożonymi przez władze austriackie w dniu 8 i 10 czerwca 2016 r. (e-mail).

Artykuł 5

Pomoc państwa w wysokości 1 827 267 EUR bezprawnie przyznana przez Austrię z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE na rzecz spółek Ryanair, LV i AMS jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 6

Pomoc państwa w wysokości 141 326 EUR bezprawnie przyznana przez Austrię z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE na rzecz spółek Ryanair i AMS jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 7

Pomoc państwa w wysokości 9 566 963 EUR bezprawnie przyznana przez Austrię z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE na rzecz spółki HLX jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 8

Pomoc państwa w wysokości 1 134 091 EUR bezprawnie przyznana przez Austrię z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE na rzecz spółki Tuifly jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 9

1. Austria odzyskuje od beneficjentów pomoc, o której mowa w art. 5–8.
2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 271/2008 ⁽⁹¹⁾.
4. Austria anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 1–4, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 10

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 5–8, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Austria zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 11

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Austria przekazuje Komisji następujące informacje:
 - a) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy), do odzyskania od beneficjentów;
 - b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
 - c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentom nakazano zwrot pomocy.

⁽⁹¹⁾ 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.Ú. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 5–8, Austria na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji [...] bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Austria dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjentów.

Artykuł 12

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Austrii.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2016 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL