WYROK SĄDU PIERWSZEJ INSTANCJI (ósma izba w składzie powiększonym)

z dnia 17 grudnia 2008 r. *

W sprawie T-196/04

Ryanair Ltd, z siedzibą w Dublinie (Irlandia), początkowo reprezentowana przez D. Gleesona, A. Collinsa, SC, V. Powera oraz D. McCanna, solicitors, a następnie przez V. Powera, D. McCanna, solicitors, J. Swifta, QC, J. Holmesa, barrister, oraz adwokata G. Berrischa,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Wspólnot Europejskich, reprezentowanej przez N. Khana, działającego w charakterze pełnomocnika,

strona pozwana,

popieranej przez

* Język postępowania: angielski.

Association of European Airlines (AEA), reprezentowanej przez adwokatów S. Völckera, F. Louisa oraz J. Heitheckera,

interwenient,

mającej za przedmiot stwierdzenie nieważności decyzji Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. dotyczącej korzyści przyznanych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przewoźnikowi lotniczemu Ryanair w związku z rozpoczęciem przezeń działalności w Charleroi (Dz.U. L 137, s. 1),

SĄD PIERWSZEJ INSTANCJI
WSPÓLNOT EUROPEJSKICH (ósma izba w składzie powiększonym),

w składzie: M.E. Martins Ribeiro, prezes, D. Šváby, S. Papasavvas, N. Wahl (sprawozdawca) i A. Dittrich, sędziowie,

sekretarz: K. Pocheć, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 12 marca 2008 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

1 Skarżąca, spółka Ryanair Ltd (zwana dalej „Ryanairem"), jest pierwszym powstałym i największym tanim przewoźnikiem lotniczym w Europie. Spółka ta była na gruncie europejskim pionierem modelu biznesowego zwanego „low cost", który polega na minimalnym obniżeniu kosztów i maksymalnym zwiększeniu wydajności we wszystkich dziedzinach jej działalności tak, aby oferować najniższe na każdym rynku ceny i przyciągać w ten sposób szerokie rzesze pasażerów.

2 Ryanair rozpoczął działalność w porcie lotniczym Charleroi (Belgia) w maju 1997 r., otwierając połączenie lotnicze z Dublinem.

3 W 2000 r. podjęto negocjacje w przedmiocie założenia przez Ryanaira w Charleroi swej pierwszej bazy na kontynencie europejskim.

4 W początkach listopada 2001 r. Ryanair zawarł dwa odrębne porozumienia (zwane następnie „spornymi porozumieniami"), jedno z Regionem Walonii, właścicielem

portu lotniczego Charleroi, a drugie z Brussels South Charleroi Airport (BSCA), kontrolowanym przez Region Walonii przedsiębiorstwem publicznym, które od dnia 4 lipca 1991 r. zarządza tym portem lotniczym i prowadzi w nim działalność jako koncesjonariusz.

5 Zgodnie z brzmieniem pierwszego porozumienia Region Walonii, poza zmianą godzin otwarcia portu lotniczego, przyznał Ryanairowi obniżkę opłat za lądowanie o około 50% w porównaniu z poziomem określonym w przepisach prawnych i zobowiązał się do pokrycia Ryanairowi wszelkich strat zysków wynikających bezpośrednio lub pośrednio ze zmiany wysokości wszelkich opłat lotniskowych czy też godzin otwarcia portu lotniczego w drodze dekretu lub aktu o charakterze regulacyjnym.

6 W zastosowaniu drugiego porozumienia Ryanair zobowiązał się do ustanowienia w porcie lotniczym Charleroi bazy dla od dwóch do czterech samolotów i dokonywania, przez okres piętnastu lat, przez każdy z tych samolotów co najmniej trzech lotów powrotnych dziennie. Spółka ta zobowiązała się ponadto, w przypadku „znacznego wycofania się" przez nią z portu lotniczego, do zwrotu całości lub części dokonanej na jej rzecz przez BSCA płatności (zob. pkt 7 i 9 poniżej).

7 BSCA natomiast zobowiązało się do uczestniczenia w ponoszonych przez Ryanaira kosztach zakładania bazy. Ten udział składał się z następujących elementów:

— płatność w wysokości do 250 000 EUR na pokrycie kosztów hotelu i utrzymania personelu Ryanaira;

— płatność w wysokości 160 000 EUR za każdą nowo otwartą trasę, do wielkości maksymalnie trzech tras, na każdy z mających w Charleroi bazę samolotów, czyli do maksymalnej kwoty 1 920 000 EUR;

— płatność w wysokości 768 000 EUR z tytułu kosztów przyjęcia do pracy i wyszkolenia personelu latającego zatrudnionego na nowo otwartych obsługiwanych przez port lotniczy Charleroi połączeniach;

— płatność w wysokości 4000 EUR na pokrycie kosztów kupna wyposażenia biurowego;

— oddanie do dyspozycji „nieodpłatnie lub niemal nieodpłatnie" różnego rodzaju pomieszczeń technicznych i biurowych.

8 Ponadto zgodnie z tym porozumieniem BSCA obciąża każdego z pasażerów Ryanaira tylko 1 EUR z tytułu świadczenia usług obsługi naziemnej, zamiast 10 EUR opłaty stosowanej w odniesieniu do innych użytkowników.

9 Wreszcie BSCA i Ryanair stworzyli razem spółkę Promocy, której celem jest finansowanie promocji działalności prowadzonej przez Ryanaira w Charleroi oraz promocji portu lotniczego Charleroi. Obie strony umowy spółki zobowiązały się do równego uczestniczenia w kosztach funkcjonowania Promocy, po pierwsze, w postaci wniesienia, w celu ustanowienia kapitału zakładowego spółki, wkładu finansowego w wysokości 62 500 EUR oraz, po drugie, w postaci corocznego wnoszenia do budżetu Promocy kwoty w wysokości odpowiadającej 4 EUR za każdego wylatującego pasażera.

10 Środki te nie zostały zgłoszone Komisji.

11 Po otrzymaniu skarg oraz wskutek publikacji w prasie Komisja pismem z dnia 11 grudnia 2002 r. [SG (2002) D/233141] poinformowała Królestwo Belgii o swej decyzji o wszczęciu przewidzianego w art. 88 ust. 2 WE postępowania w przedmiocie tych środków. Ponadto, publikując decyzję w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* z dnia 25 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 18, s. 3), wezwała ona zainteresowane strony do przedstawienia ich uwag w przedmiocie spornych środków.

12 Po przeanalizowaniu komentarzy przekazanych przez zainteresowane strony oraz przez Królestwo Belgii Komisja wydała w dniu 12 lutego 2004 r. decyzję 2004/393/WE dotyczącą korzyści przyznanych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przewoźnikowi lotniczemu Ryanair w związku z rozpoczęciem przezeń działalności w Charleroi (Dz.U. L 137, s. 1) (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją").

Zaskarżona decyzja

13 W zaskarżonej decyzji Komisja, po opisaniu przeprowadzonego postępowania administracyjnego (motywy 1–6), przypomina najpierw pokrótce zawarte w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego okoliczności faktyczne sprawy i swoją ich ocenę (motywy 7–15). Następnie przedstawia ona uwagi zainteresowanych stron (motywy 16–75) oraz komentarze Królestwa Belgii (motywy 76–136).

14 W ramach oceny sensu stricto spornych środków Komisja w pierwszej kolejności dokonuje oceny tego, czy ma miejsce pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE (motywy 137–250).

15 W tym względzie odrzuca ona możliwość zastosowania w odniesieniu do Regionu Walonii zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Stoi ona bowiem na stanowisku, że ustalanie opłat za lądowanie należy do kompetencji prawodawczych i regulacyjnych Regionu Walonii i nie stanowi działalności gospodarczej, która może być analizowana w świetle zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Zamiast działać w ramach przysługujących mu prerogatyw władzy publicznej, Region Walonii zachował się zdaniem Komisji w sposób dyskryminujący i sprzeczny z prawem, przyznając Ryanairowi w drodze umowy prywatnoprawnej na okres piętnastu lat obniżkę wysokości opłat lotniskowych, która nie przysługuje innym przewoźnikom lotniczym. Komisja wyciągnęła z tego wniosek, że obniżka wysokości opłat lotniskowych oraz gwarancja odszkodowania stanowią korzyść w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE (motywy 139–160).

16 Komisja podejmuje natomiast, pomimo pewnych trudności, próbę oceny tego, czy kryterium prywatnego inwestora może zostać uznane ze spełnione w odniesieniu do środków przyjętych przez BSCA (motywy 161–170). Po uznaniu, że przedsiębiorstwo to nie działało zgodnie z zasadą inwestora prywatnego działającego w warunkach gospodarki rynkowej, Komisja decyduje, że korzyści przyznane przez BSCA Ryanairowi stanowią korzyści w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE (motywy 161–238). Podkreśla ona w szczególności, że, w momencie podjęcia decyzji o inwestycji, „[BSCA] nie przeprowadziło analizy spójnej z postanowieniami umowy zawartej z Ryanairem i tylko z Ryanairem" [tłumaczenie nieoficjalne, podobnie jak wszystkie poniższe cytaty z tej decyzji]. W ten sposób BSCA wzięło na siebie ryzyko, jakiego nie podjąłby prywatny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej. Ryzyko to zdaniem Komisji dotyczy także danych mających kapitalne znaczenie dla biznesplanu oraz innych kwestii dotyczących stosunków między BSCA a Regionem Walonii (motywy 184 i 185).

17 Ponieważ inne kryteria uznania za pomoc, a mianowicie kryterium specyficzności (motywy 239–242), kryterium przekazania na rzecz Ryanaira zasobów państwowych (motywy 243–246) oraz kryterium wpływu na wewnątrzwspólnotową wymianę handlową i na konkurencję (motywy 247–249) zostały, zdaniem Komisji, spełnione, instytucja ta dochodzi do wniosku, że „korzyści przyznane Ryanairowi przez Region Walonii i przez BSCA stanowią pomoc państwa".

18 Komisja twierdzi w szczególności, że rozpatrywane korzyści, zarówno te ze strony BSCA, jak i te ze strony Regionu Walonii, zostały przyznane jedynie Ryanairowi, a zatem mają szczególny charakter. Podkreśla ona ponadto, że te korzyści, które zostały przyznane bezpośrednio przez Region Walonii w postaci gwarancji odszkodowania (pociągającej za sobą w odpowiednim przypadku użycie zasobów regionalnych), obniżenia wysokości opłat za lądowanie (pociągającego za sobą utratę zysku przez państwo) i, pośrednio, poprzez użycie zasobów BSCA, pociągają za sobą przeniesienie zasobów państwowych na rzecz Ryanaira. Komisja wyjaśnia wreszcie, że te korzyści, przyznane w postaci pokrycia przez państwo kosztów prowadzenia działalności, które normalnie są ponoszone przez przewoźnika, zakłócają konkurencję nie tylko na jednej lub wielu trasach oraz w jednym segmencie danego rynku, ale w całości obsługiwanej przez Ryanaira sieci.

19 Po drugie, Komisja bada, czy pomoc ta może zostać uznana za zgodną z podstawą ustanowionych w traktacie WE odstępstw. Dochodzi zaś do wniosku, że przyznana przez Region Walonii pomoc jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Przyznane Ryanairowi rabaty mają dyskryminacyjny charakter, są sprzeczne z prawem belgijskim i zasadą proporcjonalności (motywy 263–266).

20 W odniesieniu do pomocy wypłaconej przez BSCA Komisja uznaje za zgodną ze wspólnym rynkiem pomoc na otwarcie nowych linii, której kwota nie przekracza 50% kosztów uruchomienia i która nie jest wypłacana przez okres dłuższy niż 5 lat. Niespełniająca tych warunków pomoc wypłacona Ryanairowi przez BSCA jest objęta nakazem odzyskania (motywy 267–344).

21 Wreszcie Komisja przypomina polityczne wytyczne dotyczące finansowania portów i połączeń lotniczych (motywy 345–356).

22 Sentencja zaskarżonej decyzji brzmi następująco:

„Artykuł pierwszy

Pomoc wdrożona przez [Królestwo Belgii] umową z dnia 6 listopada 2001 r., zawartą między Regionem Walonii a Ryanairem, w postaci obniżki kwoty opłat lotniskowych za lądowanie, która przekracza oficjalne stawki opłat określone w art. 3 dekretu rządu walońskiego z dnia 16 lipca 1998 r. w przedmiocie opłat pobieranych za używanie należących do Regionu Walonii portów lotniczych oraz kwoty określonych w art. 7 ust. 1 i 2 tego dekretu mających ogólny charakter rabatów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu.

Artykuł 2

Pomoc wdrożona przez [Królestwo Belgii] umową z dnia 2 listopada 2001 r., zawartą między przedsiębiorstwem Brussels South Charleroi Airport (BSCA) a przewoźnikiem lotniczym Ryanair, w postaci rabatu na ceny usług obsługi naziemnej w stosunku do stosowanych oficjalnie przez ten port lotniczy stawek opłat jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu.

[Królestwo Belgii] określa kwotę podlegającej odzyskaniu pomocy, obliczając różnicę między ponoszonymi przez BSCA kosztami działalności związanymi ze świadczeniem Ryanairowi usług obsługi naziemnej a fakturowaną temu przewoźnikowi ceną. Dopóki nie zostanie przekroczony ustanowiony w dyrektywie 96/67/WE próg dwóch milionów pasażerów, [Królestwo Belgii] może pomniejszać tę kwotę o ewentualne zyski osiągane przez BSCA ze swej innej czysto komercyjnej działalności.

Artykuł 3

[Królestwo Belgii] zapewnia, że udzielone przez Region Walonii umową z dnia 6 listopada 2001 r. gwarancje odszkodowania za straty Ryanaira, które zostałyby spowodowane wykorzystaniem przez Region Walonii przysługujących mu uprawnień regulacyjnych, nie są już wiążące. Region Walonii posiada w odniesieniu do Ryanaira, podobnie jak w odniesieniu do innych przewoźników lotniczych, swobodę w ustalaniu wysokości opłat lotniskowych, godzin otwarcia portu lotniczego i innych kwestii natury normatywnej.

Artykuł 4

Pozostała przyznana przez BSCA pomoc, między innymi w postaci pomocy marketingowej, zachęt jednorazowych »one-shot« oraz oddania do dyspozycji pomieszczeń biurowych zostaje uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem jako pomoc na uruchomienie nowych linii z zastrzeżeniem następujących warunków:

1) wkłady muszą być przeznaczone na otwarcie nowej linii i być ograniczone w czasie. W odniesieniu do pokrytych połączeń wewnątrzeuropejskich okres ten nie może przekraczać pięciu lat od otwarcia linii. Wkłady te nie mogą być wypłacane w odniesieniu do linii, która została otwarta w zastępstwie innej, zamkniętej przez Ryanaira w ciągu pięciu poprzednich lat. W przyszłości pomoc nie będzie mogła zostać przyznana w odniesieniu do linii, jaką Ryanair zaplanował jako zastępstwo za inną linię, która jest obsługiwana za pośrednictwem innego portu lotniczego znajdującego się w tej samej gospodarczej i populacyjnej strefie ciążenia;

2) pomoc marketingowa, obecnie ustalona na kwotę w wysokości 4 EUR za pasażera, musi być uzasadniona w odniesieniu do każdej linii, której ta pomoc dotyczy, w opracowanym przez Ryanaira i zatwierdzonym przez BSCA planie rozwoju. Plan musi szczegółowo przedstawiać poniesione i kwalifikujące się do objęcia pomocą koszty, które muszą być bezpośrednio związane z promocją danej linii, w celu uczynienia jej rentowną po upływie początkowego okresu pięciu lat. BSCA zatwierdzi także a posteriori koszty uruchomienia, jakie zostały rzeczywiście poniesione w odniesieniu do każdej linii lotniczej po upływie okresu pięciu lat; w odpowiednim przypadku BSCA skorzysta przy wywiązywaniu się z tego obowiązku z pomocy niezależnego biegłego rewidenta;

3) podobna procedura musi zostać przeprowadzona, aby zatwierdzić, na tych samych zasadach, pomoc w postaci już wniesionej przez BSCA części wkładów;

4) odzyskaniu podlegają jednorazowe zachęty »one-shot« wypłacane ryczałtowo przy rozpoczynaniu przez Ryanaira działalności w Charleroi lub też przy otwieraniu każdej linii, z wyjątkiem tej ich części, którą [Królestwo Belgii] może uzasadnić jako bezpośrednio związaną z kosztami poniesionymi przez Ryanaira w węźle lotniskowym Charleroi, proporcjonalną i mającą charakter zachęty;

5) wielkość łącznej pomocy, z której korzysta nowa linia, nie może nigdy przekraczać 50% kosztów jej uruchomienia, kosztów działań marketingowych oraz jednorazowych zachęt »one-shot« skumulowanych w odniesieniu do dwóch danych połączeń, w tym Charleroi. Na tej samej zasadzie pomoc wypłacona w odniesieniu do jednego połączenia nie może przekraczać 50% rzeczywistych kosztów tego połączenia. Przy dokonywaniu tych ocen szczególną uwagę należy zwrócić na linie, które łączą Charleroi z większymi portami lotniczymi, takimi jak te należące do kategorii A i B określone w opinii perspektywicznej Komitetu Regionów z dnia 2 lipca 2003 r. w sprawie możliwości regionalnych lotnisk i takimi jak te wskazane w niniejszej decyzji, oraz z koordynowanymi lub całkowicie skoordynowanymi portami lotniczymi w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 95/93;

6) Ryanair musi także zwrócić te wniesione przez BSCA wkłady, które, po upływie pięcioletniego okresu przeznaczonego na uruchomienie linii, okazują się przekraczać limity wynikające z określonych w ten sposób kryteriów;

7) odzyskaniu podlegają dotacje wypłacone w odpowiednim przypadku na podstawie [spornych porozumień] w odniesieniu do linii Dublin–Charleroi;

8) [Królestwo Belgii] ustanowi, na podstawie określonych w tej decyzji obiektywnych kryteriów, mający niedyskryminacyjny charakter system pomocy, którego celem będzie zapewnienie równości traktowania przewoźników lotniczych chcących rozwijać swe nowe usługi powietrzne z portu lotniczego w Charleroi.

[…]".

Postępowanie i żądania stron

23 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 25 maja 2004 r. skarżąca wniosła niniejszą skargę.

24 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 1 listopada 2004 r. Association of European Airlines (AEA) wniosła o dopuszczenie jej do niniejszego postępowania w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji.

25 Pismem zarejestrowanym w sekretariacie Sądu w dniu 14 stycznia 2005 r. skarżąca zwróciła się, zgodnie z art. 116 § 2 regulaminu Sądu, o nieprzekazywanie interwenientowi pewnych, zawartych w aktach sprawy, informacji poufnych i sporządziła, dla potrzeb udostępnienia interwenientowi akt sprawy, jawną wersję problematycznych pism procesowych i dokumentów.

26 Postanowieniem z dnia 20 kwietnia 2005 r. prezes czwartej izby Sądu uwzględnił wniosek AEA o dopuszczenie do udziału w sprawie w charakterze interwenienta i zastrzegł późniejsze rozstrzygnięcie w przedmiocie zasadności wniosku o zachowanie poufności. Interwenient i pozostali uczestnicy postępowania przedstawili swe uwagi w wyznaczonych terminach. Interwenient poinformował Sąd, że nie wnosi zastrzeżeń w przedmiocie wniosku o zachowanie poufności pewnych informacji.

27 Na podstawie art. 14 regulaminu Sądu i na wniosek czwartej izby Sąd, po wysłuchaniu stron zgodnie z art. 51 regulaminu, postanowił przekazać sprawę powiększonemu składowi Sądu.

28 Ponieważ skład izb Sądu uległ zmianie, sędzia sprawozdawca został przydzielony do ósmej izby w składzie powiększonym, skutkiem czego niniejsza sprawa została przydzielona tej właśnie izbie.

29 Na podstawie sprawozdania sędziego sprawozdawcy Sąd (ósma izba w składzie powiększonym) postanowił otworzyć procedurę ustną oraz, w ramach środków organizacji postępowania, wezwał strony do udzielenia na piśmie odpowiedzi na szereg pytań. Strony uczyniły to w wyznaczonych terminach.

30 Na rozprawie w dniu 12 marca 2008 r. wysłuchane zostały wystąpienia stron i ich odpowiedzi na pytania Sądu.

31 Skarżąca wnosi do Sądu o:

— stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

32 Komisja i skarżąca wnoszą do Sądu o:

— oddalenie skargi;

— obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

Co do prawa

33 Skargę swą skarżąca opiera na dwóch zarzutach. Pierwszy z nich dotyczy naruszenia ustanowionego w art. 253 WE obowiązku uzasadnienia. W drugim zarzucie skarżąca

kwestionuje fakt uznania rozpatrywanych środków za pomoc państwa i powołuje się w tym względzie na naruszenie art. 87 ust. 1 WE.

34 Zdaniem Sądu należy zbadać w pierwszej kolejności zarzut drugi. W ramach tego zarzutu skarżąca zarzuca Komisji w szczególności niezastosowanie lub niewłaściwe zastosowanie zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej — która stanowi właściwe kryterium służące dokonaniu oceny tego, czy środki stanowią pomoc — w odniesieniu do całości spornych środków, i podnosi w tym względzie różnego rodzaju zastrzeżenia. Podnosi ona w istocie szereg argumentów opartych na tym, że Komisja, po pierwsze, nie uwzględniła w ramach badania spornych środków faktu, iż należy uznać Region Walonii i BSCA za jeden i ten sam podmiot, po drugie, popełniła błąd, odmawiając zastosowania w odniesieniu do środków przyjętych przez Region Walonii zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, i, po trzecie, niewłaściwie zastosowała tę zasadę w odniesieniu do BSCA.

35 Przed zbadaniem tego zarzutu Sąd uważa za właściwe poczynienie, tytułem wstępu, pewnych wyjaśnień w przedmiocie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE oraz w przedmiocie cech charakterystycznych i zakresu kontroli, jaką winien on przeprowadzić w niniejszym przypadku.

Uwagi wstępne

36 Uznanie za pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE wymaga spełnienia wszystkich przewidzianych w tym postanowieniu przesłanek. Po pierwsze, musi mieć miejsce interwencja państwa lub interwencja przy użyciu zasobów państwowych; po drugie, interwencja ta musi być w stanie wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi; po trzecie, musi przyznawać beneficjentowi korzyść poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów; po czwarte, musi

zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem (zob. wyrok Sądu z dnia 22 lutego 2006 r. w sprawie T-34/02 Le Levant 001 i in. przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-267, pkt 110, i przytoczone tam orzecznictwo).

37 W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że skarżąca podważa jedynie przesłankę dotyczącą istnienia korzyści.

38 W tym względzie z orzecznictwa wynika, że pojęcie „pomoc" w rozumieniu tego postanowienia musi oznaczać korzyści przyznane bezpośrednio lub pośrednio przy użyciu zasobów państwowych lub stanowiące dodatkowe obciążenie dla państwa lub jednostek wyznaczonych lub utworzonych w tym celu (wyroki Trybunału: z dnia 7 maja 1998 r. w sprawach połączonych od C-52/97 do C-54/97 Viscido i in., Rec. s. I-2629, pkt 13, z dnia 22 listopada 2001 r. w sprawie C-53/00 Ferring, Rec. s. I-9067, pkt 16).

39 W szczególności rozstrzygnięto, że, aby ocenić, czy środek państwowy stanowi pomoc, należy ustalić, czy przedsiębiorstwo będące beneficjentem pomocy odnosi korzyści gospodarcze, których nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych (wyroki Trybunału: z dnia 11 lipca 1996 r. w sprawie C-39/94 SFEI i in., Rec. s. I-3547, pkt 60, z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie C-342/96 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. s. I-2459, pkt 41).

40 Wreszcie podnieść należy, że ponieważ pojęcie pomocy takie, jakie zostało określone w traktacie, jest pojęciem prawnym, które należy interpretować na podstawie okoliczności obiektywnych, kontrola tego, czy dany środek jest objęty zakresem stosowania art. 87 ust. 1 WE, należy w całości — co do zasady i uwzględniając zarówno konkretne okoliczności zawisłego przed nim sporu, jak i techniczny lub złożony charakter oceny dokonanej przez Komisję — do sądu wspólnotowego (wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie C-83/98 P Francja przeciwko Ladbroke Racing i Komisji, Rec. s. I-3271, pkt 25, wyrok Sądu z dnia 17 października 2002 r. w sprawie T-98/00 Linde przeciwko Komisji, Rec. s. II-3961, pkt 40).

41 Przypomnieć natomiast należy, że dokonanie przez Komisję oceny, czy dany środek spełnia kryterium prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, jest związane z przeprowadzeniem złożonej oceny ekonomicznej. Komisja, wydając akt wymagający przeprowadzenia takiej oceny, korzysta z szerokiego zakresu swobodnego uznania, a kontrola sądowa ogranicza się do sprawdzenia przestrzegania zasad proceduralnych i dotyczących uzasadnienia, kontroli prawdziwości ustaleń faktycznych, braku naruszenia prawa oraz oczywistego błędu w ocenie stanu faktycznego, a także nadużycia władzy. W szczególności rola Sądu nie polega na zastępowaniu oceny ekonomicznej autora decyzji własną oceną (zob. podobnie postanowienie Trybunału z dnia 25 kwietnia 2002 r. w sprawie C-323/00 P DSG przeciwko Komisji, Rec. s. I-3919, pkt 43, wyrok Sądu z dnia 11 lipca 2002 r. w sprawie T-152/99 HAMSA przeciwko Komisji, Rec. s. II-3049, pkt 127, i przytoczone tam orzecznictwo).

42 W świetle tych właśnie zasad należy zbadać przedstawione przez uczestników postępowania argumenty i, w pierwszej kolejności, kwestię dotyczącą możliwości zastosowania zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej wobec przyjętych przez Region Walonii środków.

W przedmiocie możliwości zastosowania zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej wobec przyjętych przez Region Walonii środków

43 Skarżąca twierdzi w istocie, w pierwszej kolejności, że BSCA i Region Walonii stanowią jeden i ten sam podmiot. Zasadę prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej należało zatem zastosować do nich jako całości. W opinii skarżącej sporne porozumienia zostały bowiem przewidziane przez ich strony jako stanowiące jedną całość zestawienie środków finansowych. Zadaniem Komisji badającej, czy środki te stanowią pomoc państwa, jest potraktowanie tych powiązanych ze sobą środków jako elementów składowych jednej i tej samej całości.

44 Skarżąca twierdzi ponadto, że, zakładając, iż zastosowane przez Komisję dwoiste podejście było uzasadnione okolicznością polegającą na tym, że zasada prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie mogła zostać zastosowana w odniesieniu do Regionu Walonii, Komisja, aby wykluczyć zastosowanie tej zasady, błędnie doszła do wniosku, że Region Walonii nie działał w niniejszym przypadku jako podmiot gospodarczy, lecz jako organ regulujący.

45 Zdaniem Sądu należy w pierwszej kolejności zbadać, czy Region Walonii i BSCA należy uznać, dla celów zbadania spornych środków, za jeden i ten sam podmiot gospodarczy i, w odpowiednim przypadku, zbadać, czy Komisja, pomimo tożsamości interesów Regionu Walonii i BSCA, mogła słusznie wykluczyć zastosowanie zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej w odniesieniu do przyznanych przez Region Walonii korzyści ze względu na to, że jego działanie wchodzi w niniejszym przypadku w zakres prerogatyw władzy publicznej.

W przedmiocie istnienia jednego podmiotu prawnego „Region Walonii–BSCA”

— Argumenty stron

46 Skarżąca zarzuca Komisji potraktowanie, w celu kwalifikacji spornych środków, Regionu Walonii i BSCA jako odrębnych podmiotów. Jej zdaniem wprowadzenie takiego rozróżnienia jest sztuczne, ponieważ Region Walonii sprawuje kontrolę nad BSCA, z którą stanowi jeden podmiot gospodarczy. Następnie wprowadzenie takiego rozróżnienia pociąga za sobą poważne konsekwencje dla treści analizy, ponieważ umożliwiło Komisji uznanie za pomoc przyznanych przez Region Walonii korzyści bez powoływania się na zasadę prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej.

47 Skarżąca wyjaśnia, że właścicielem ponad 95% udziałów BSCA jest, bezpośrednio lub pośrednio [poprzez Société wallonne des aéroports (Sowaer) i Société de développement et de participation du bassin de Charleroi (Sambrinvest)], Region Walonii. Ponadto Region Walonii mianuje wszystkich członków zarządu BSCA, którzy ponoszą przed nim odpowiedzialność. Skarżąca podnosi także, że w trakcie negocjacji, jakie poprzedziły zawarcie spornych porozumień, Region Walonii i BSCA działały w taki sam sposób, jak działa spółka dominująca i spółka od niej zależna.

48 Ze względu na to, że port lotniczy Charleroi należy do Regionu Walonii, uznać należy, iż region ten i BSCA stanowią, w odniesieniu do ich „działań" wobec tego portu lotniczego, jeden i ten sam podmiot.

49 Zastosowane przez Komisję podejście jest zatem sztuczne, ponieważ zaprzecza ono ścisłym związkom istniejącym między Regionem Walonii a BSCA. Działając odpowiednio jako właściciel portu lotniczego Charleroi i podmiot prowadzący działalność w tym porcie lotniczym, Region Walonii i BSCA działają zdaniem skarżącej jako jeden podmiot gospodarczy. Komisja powinna była zatem zbadać środki, jakie zostały przyjęte w odniesieniu do Ryanaira, łącznie (zob. wyrok Sądu z dnia 14 października 2004 r. w sprawie T-137/02 Pollmeier Malchow przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-3541, pkt 50, wydany w oparciu o wcześniejszy wyrok Trybunału z dnia 12 lipca 1984 r. w sprawie 170/83 Hydrotherm Gerätebau, Rec. s. 2999, pkt 11, a także, analogicznie, wyrok Sądu z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie T-234/95 DSG przeciwko Komisji, Rec. s. II-2603, pkt 124). Gdyby Komisja poszła tą drogą, nie miałaby powodów do krytykowania biznesplanu BSCA.

50 Skarżąca podkreśla w tym względzie, że zawarte w motywach 153 i 161 zaskarżonej decyzji twierdzenie, zgodnie z którym istnieje pewna niejasność co do ról, jakie odgrywają Region Walonii i BSCA, świadczy o jednolitym charakterze tego zachowania.

51 Komisja podnosi, że te argumenty są pozbawione znaczenia dla sprawy; zastosowanie zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie jest w stanie podważyć zasadności zaskarżonej decyzji. Analizując biznesplan, Komisja wzięła bowiem pod uwagę porozumienia zawarte zarówno z Regionem Walonii, jak i z BSCA. Oceniła ona bowiem korzyści wynikające z przyznanej obniżki wysokości opłat za lądowanie z punktu widzenia zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Komisja stoi na stanowisku, że w wystarczający sposób dowiodła ona wewnętrznej słabości tego biznesplanu. Bez wpływu na tę analizę pozostaje to, że Region Walonii jest właścicielem portu lotniczego, w szczególności w odniesieniu do ponoszenia przez ten ostatni kosztów usług utrzymania ruchu i usług strażackich oraz w odniesieniu do pułapu wkładów BSCA w fundusz ochrony środowiska. Tak samo uznanie Regionu Walonii i BSCA za jeden i ten sam podmiot jest pozbawione jakiegokolwiek wpływu na przewidziane w biznesplanie przychody, ponieważ obniżka wysokości opłat za lądowanie nie przynosi Regionowi Walonii żadnych korzyści.

52 Na etapie dupliki Komisja dołączyła do akt sprawy nowe pochodzące od władz walońskich dokumenty, które przemawiają za oceną, zgodnie z którą, nawet przy potraktowaniu Regionu Walonii jako inwestora prywatnego, przewidziane przychody byłyby niewystarczające z punktu widzenia zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej.

— Ocena Sądu

53 Należy przypomnieć, że, jak wynika z akt sprawy, BSCA jest kontrolowanym przez Region Walonii przedsiębiorstwem publicznym. Jego kapitał w znacznej części składa się z kapitału publicznego. Dokładniej rzecz ujmując, i to nawet w opinii Komisji, Region Walonii posiadał w momencie zaistnienia okoliczności faktycznych niniejszej sprawy pośrednio lub bezpośrednio 96,28% udziałów w BSCA. W dniu 2 listopada 2001 r. BSCA i Ryanair podpisały ustanawiającą wzajemne zobowiązania umowę.

54 Natomiast Region Walonii jest właścicielem infrastruktury lotniskowej w Charleroi. W dniu 6 listopada 2001 r. zawarł on z Ryanairem porozumienie, zgodnie z którym zobowiązał się on do przyznania tej spółce, po pierwsze, rabatów na opłaty za lądowanie, i, po drugie, odszkodowania za straty, jakie spółka ewentualnie poniosłaby wskutek zmiany wysokości opłat lotniskowych czy też godzin otwarcia portu lotniczego Charleroi w drodze dekretu lub aktu o charakterze regulacyjnym. Podkreślić należy, że porozumienie to przewiduje jedynie, jak zresztą podkreśliła to Komisja w pkt 21 pisma wzywającego zainteresowane strony do przedstawienia ich uwag w przedmiocie spornych środków (zob. pkt 11 powyżej), zobowiązania przyjęte przez Region Walonii wobec Ryanaira.

55 Zarówno w decyzji o wszczęciu postępowania, jak i w zaskarżonej decyzji Komisja potwierdziła istnienie związków gospodarczych i prawnych, jakie łączą Region Walonii z BSCA, a w szczególności okoliczność, iż BSCA jest podmiotem zależnym od Regionu Walonii pod względem gospodarczym.

56 W pkt 80 pisma wzywającego zainteresowane strony do przedstawienia ich uwag w przedmiocie spornych środków (zob. pkt 11 powyżej) Komisja stwierdziła bowiem w odniesieniu do możliwości zastosowania w niniejszym przypadku zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, że „pełniona przez Region [Walonii] rola władzy publicznej i pełniona przez BSCA rola przedsiębiorstwa prowadzącego lotnisko w znacznym stopniu są ze sobą połączone, co utrudnia zastosowanie tej zasady". W piśmie tym Komisja podniosła także, w pkt 101, że „dominujący wpływ Regionu Walonii na BSCA znajduje przede wszystkim wyraz w strukturze akcjonariatu" oraz że „sposób, w jaki zostało zorganizowane BSCA, zgodnie z jego statutem z 2001 r., zastrzega kontrolę nad tym przedsiębiorstwem dla akcjonariuszy należących do kategorii A, czyli dla Regionu [Walonii] i jego wyspecjalizowanych spółek". Wreszcie Komisja podkreśla okoliczność, że „dominujący wpływ Regionu Walonii na BSCA jest bezsporny, biorąc pod uwagę sposób, w jaki władze publiczne ukształtowały, tworząc to przedsiębiorstwo w 1991 r., środowisko, w którym prowadzi ono działalność".

57 Jasno też wynika z zaskarżonej decyzji wniosek, że Region Walonii i BSCA pozostają w ścisłym związku. Komisja wskazała bowiem, że struktura finansowa BSCA ściśle opiera się na strukturze finansowej Regionu Walonii (zob. w szczególności motywy 161–166 oraz motyw 237 zaskarżonej decyzji), w szczególności w odniesieniu do pokrywania, w ramach umowy koncesji, kosztów usług utrzymania ruchu i usług strażackich (zob. motywy 208–216 zaskarżonej decyzji). W części decyzji poświęconej badaniu, czy w niniejszym przypadku ma miejsce przekazanie zasobów państwowych, Komisja podniosła także, że „Region Walonii kontroluje przedsiębiorstwo publiczne BSCA, wywiera na nie dominujący wpływ i można mu przypisać te środki" (zob. motyw 246 zaskarżonej decyzji).

58 Pomimo tych różnego rodzaju stwierdzeń Komisja rozpatrzyła sporne środki osobno w zależności od tego, czy zostały one przyznane przez Region Walonii, czy też przez BSCA.

59 W ramach zastosowania kryterium inwestora prywatnego konieczne zaś jest rozpatrzenie transakcji komercyjnej jako całości, aby w ten sposób sprawdzić, czy podmiot państwowy i podmiot kontrolowany przez państwo, traktowane łącznie, zachowywały się jak działające racjonalnie w warunkach gospodarki rynkowej podmioty gospodarcze. Komisja ma bowiem obowiązek uwzględnić przy badaniu spornych środków wszystkie mające znaczenie dla sprawy elementy i ich kontekst (zob. podobnie wyrok Sądu z dnia 6 marca 2003 r. w sprawach połączonych T-228/99 i T-233/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen przeciwko Komisji, Rec. s. II-435, pkt 270), w tym także te dotyczące sytuacji, w jakiej znajduje się organ odpowiedzialny za przyznanie danych środków.

60 Także wbrew temu, co twierdzi Komisja, łączące Region Walonii z BSCA związki gospodarcze nie są pozbawione znaczenia dla sprawy w zakresie, w jakim nie można a priori wykluczyć, że Region Walonii nie tylko brał udział w prowadzonej przez BSCA działalności (zob. przez analogię wyrok Trybunału z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04 Cassa di Risparmio di Firenze i in., Zb.Orz. s. I-289, pkt 112), lecz także uzyskał za przyznanie spornych środków finansowe świadczenie wzajemne.

61 W niniejszym przypadku trzeba zatem wyciągnąć wniosek, że należało uznać, iż Region Walonii i BSCA stanowią, dla celów zastosowania zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, jeden i ten sam podmiot. Pozostaje jednak zbadanie, czy Komisja słusznie odmówiła zastosowania zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej w stosunku do środków przyjętych przez Region Walonii ze względu na odgrywaną przezeń specyficzną rolę organu regulacyjnego.

W przedmiocie uznania Regionu Walonii za podmiot porównywalny z władzą ustawodawczą lub organem regulującym i wyłączenia stosowania w odniesieniu do przyjętych przezeń środków zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej

— Argumenty stron

62 Skarżąca kwestionuje odmowę zbadania przez Komisję przyznanych przez Region Walonii środków w świetle zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Odrzuca ona zastosowane w tym względzie przez Komisję rozumowanie (motywy 139–160 zaskarżonej decyzji), zgodnie z którym Region Walonii w sytuacji, gdy przyznaje obniżkę wysokości opłat za lądowanie i gwarancję odszkodowania, nie prowadzi działalności gospodarczej, lecz wykonuje przysługujące mu prerogatywy władzy publicznej, korzystając ze swych uprawnień ustawodawczych i regulacyjnych.

63 Po pierwsze, rozumowanie takie jest zdaniem skarżącej sprzeczne z orzecznictwem. Skarżąca twierdzi, że zastosowanie zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej jest uzależnione od charakteru prowadzonej za pomocą środków państwowych działalności gospodarczej, a nie od statusu organu odpowiedzialnego za przyznanie danych środków czy też charakteru tych środków, które wdraża on, aby przysporzyć danemu przedsiębiorstwu korzyści gospodarczej. Skarżąca wyjaśnia, że choć zasada prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie może zostać zastosowana w sytuacji, gdy organ władzy publicznej działa z wykorzystaniem przysługujących mu prerogatyw, a szczególnie gdy

nakłada on podatki lub obciąża składkami na zabezpieczenie społeczne (wyrok Trybunału z dnia 22 maja 2003 r. w sprawie C-355/00 Freskot, Rec. s. I-5263, pkt 55–58 i 80–87), może ona natomiast znaleźć zastosowanie w sytuacji, gdy władze publiczne pobierają opłatę parafiskalną.

64 W niniejszym przypadku, w zaskarżonej decyzji Komisja ograniczyła się zdaniem skarżącej do powtórzenia przepisów prawnych, na których podstawie Region Walonii może ustalać wysokość opłat lotniskowych. Nic w tej decyzji nie ułatwia jednak zrozumienia, dlaczego Komisja uznała, że Region Walonii nie działał jako właściciel portu lotniczego, lecz jako organ regulujący.

65 Skarżąca przypomina ponadto, że w trakcie postępowania administracyjnego podniosła ona, iż mieszanie się Komisji do polityki ustalania cen w porcie lotniczym Charleroi oznacza wprowadzenie sprzecznej z art. 295 WE dyskryminacji między publicznymi i prywatnymi portami lotniczymi. W odpowiedzi na to Komisja w motywie 157 zaskarżonej decyzji stwierdziła, że „Region Walonii mógłby […] zadecydować, iż zadaniem BSCA jest ustalanie wysokości opłaty za świadczone użytkownikom usługi na podstawie pewnych zasad i warunków". Zdaniem Komisji zaś, gdyby Region Walonii zachował się w taki sposób, ustalanie przez BSCA wysokości opłat za lądowanie stanowiłoby działalność gospodarczą, a nie — wykonywanie uprawnień regulacyjnych. Ustalanie to mogłoby zatem stanowić przedmiot oceny zgodnie z zasadą prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Skarżąca w zakresie dotyczącym cech charakterystycznych rozpatrywanej działalności oraz, co za tym idzie, w zakresie dotyczącym zastosowania zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, twierdzi jednak, że działalność taka nie przekształca się z „regulacyjnej" w „komercyjną" czy „gospodarczą" z tego tylko względu, iż została ona powierzona przez rząd regionalny należącemu doń przedsiębiorstwu, które podlega jego kontroli.

66 W odniesieniu konkretnie do obniżki wysokości opłat za lądowanie skarżąca twierdzi, że oddawanie do dyspozycji przewoźników lotniczych urządzeń lotniskowych stanowi korzyść gospodarczą podlegającą regułom wspólnotowego prawa konkurencji (wyrok Trybunału z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie C-163/99 Portugalia przeciwko Komisji, Rec. s. I-2613, pkt 45, wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98 Aéroports de Paris przeciwko Komisji, Rec. s. II-3929, pkt 108–124). Przyznawanie, w celu przyciągnięcia nowych klientów, rabatów na opłaty za lądowanie stanowi

zdaniem skarżącej powszechnie stosowaną w ramach tego sektora praktykę [decyzja w przedmiocie pomocy państwa NN 109/98 Zjednoczone Królestwo (Manchester Airport), 14 czerwca 1999 r., pkt 8].

67 Skarżąca przypomina, że Komisja oparła swe rozumowanie na fakcie, że skarżąca była jedynym z prowadzących działalność w porcie lotniczym Charleroi przewoźnikiem, który otrzymał obniżkę wysokości opłat za lądowanie oraz gwarancję odszkodowania. Komisja wyciągnęła z tego wniosek, że „art. 87 traktatu może zatem znaleźć zastosowanie, w przypadku gdy zysk powstały w wyniku przyznania odstępstwa od systemu stosowanych na podstawie prawa powszechnego opłat nie jest uzasadniony obiektywnymi względami gospodarczymi" (motyw 140 zaskarżonej decyzji).

68 W opinii skarżącej to rozumowanie jest zaś z wielu względów błędne. Po pierwsze, zaoferowane Ryanairowi warunki nie stanowią przyznanego jednostronnie przez władze publiczne „odstępstwa", lecz zostały uzyskane w wyniku negocjacji handlowych. Ryanair podkreśla, że wysokość obniżki, jaką udało mu się uzyskać (około 36%) przekracza widełki obniżki (między 5 a 25%), jaką Region Walonii może normalnie przyznać na podstawie lokalnych przepisów prawnych. Po drugie, przyznane Ryanairowi obniżki są uzasadnione obiektywnie istniejącymi oczywistymi względami gospodarczymi. Chcąc poprawić wyniki swej działalności, port lotniczy w Charleroi skontaktował się z szeregiem przewoźników lotniczych. Ryanair okazał się ostatecznie jedynym przewoźnikiem, który podjął ryzyko ustanowienia regularnych usług lotniczych z tego portu lotniczego. Ze względu na przyjęte zobowiązania sytuacja Ryanaira nie była taka sama jak sytuacja innych obecnych w Charleroi przewoźników lotniczych. W zamian za obniżenie cen Ryanair zobowiązał się do siedmiokrotnego zwiększenia liczby przewożonych rocznie z tego portu lotniczego pasażerów, która wynosiła wtedy około 20 000 osób. Ryanair wziął na siebie ryzyko bycia pierwszym przewoźnikiem, który zaoferował transport tak dużej ilości pasażerów, oraz stania się w ten sposób największym użytkownikiem tego słabo wykorzystanego i słabo znanego regionalnego portu lotniczego. Uwzględniając okres, na jaki Ryanair przyjął te zobowiązania, spółka ta zrezygnowała również z możliwości wycofania się z Charleroi w przypadku, w którym rentowność prowadzonej działalności okazałaby się niewystarczająca. Po trzecie, uchwalone przez Region Walonii na rzecz Ryanaira zmiany nie były ani selektywne, ani ograniczone, lecz były one dostępne na niedyskryminujących warunkach dla wszystkich stron trzecich. Zawarte z BSCA porozumienie wyraźnie stanowi, że „niniejsza umowa w żaden sposób nie stoi na przeszkodzie utrzymywaniu przez BSCA stosunków komercyjnych z innymi przewoźnikami lotniczymi czy przyjmowaniu przezeń samolotów należących do innych

przewoźników" (pkt 4.2 tego porozumienia). Ponadto Region Walonii w komunikacie prasowym z lipca 2001 r. potwierdził, że przyznane Ryanairowi korzyści są dostępne dla innych chcących rozwijać podobną działalność przewoźników.

69 W odniesieniu do zaoferowanej przez Region Walonii gwarancji odszkodowania za ewentualne straty spowodowane zmianą jego ustawodawstwa, skarżąca podnosi, że gwarancja ta nie stanowi wcale pomocy państwa. W jej opinii chodzi o mające komercyjny charakter porozumienie, które może zostać uznane za odpowiadające stosowanej w tym sektorze „klauzuli stabilizacyjnej". Nierozsądne bowiem byłoby, gdyby Ryanair wziął na siebie zobowiązania na tak długi okres i przyjął na siebie tak znaczne ryzyko, nie otrzymując w zamian od Regionu Walonii zapewnienia, że nie zmieni on warunków zawartego porozumienia bez wypłaty odszkodowania. Pozbawienie Regionu Walonii możliwości podjęcia takiego zobowiązania sprowadzałoby się zdaniem skarżącej do pozbawienia go środków działania, które są dostępne dla innych podmiotów gospodarczych. Skarżąca podkreśla, że ta gwarancja odszkodowania ma ograniczony zakres stosowania i w żaden sposób nie ogranicza przysługujących Regionowi Walonii suwerennych uprawnień ustawodawczych. Chodzi tu zatem jedynie o porozumienie o charakterze komercyjnym, którego celem jest zapewnienie trwałości zamierzonej transakcji gospodarczej.

70 Po drugie, zastosowane przez Komisję podejście jest zdaniem skarżącej wewnętrznie sprzeczne. Skarżąca podkreśla w tym względzie następującą sprzeczność: Komisja, z jednej strony, uznała, że zasada prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie ma zastosowania do Regionu Walonii, a, z drugiej strony, uwzględniła przyznane przezeń korzyści w celu oceny biznesplanu utrzymania się na rynku pod kątem tej właśnie zasady. Przypisując Regionowi Walonii korzyści wynikające z rabatów na opłaty za lądowanie oraz z gwarancji odszkodowania Komisja zdołała obejść zasadę prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej i nastręczające się ze względu na nią trudności z analizą sprawy.

71 Komisja odrzuca te argumenty.

72 Po pierwsze, Komisja kwestionuje dokonaną przez skarżącą wykładnię orzecznictwa. Twierdzi ona, że ww. w pkt 63 wyrok w sprawie Freskot przemawia za rozwiązaniem przyjętym w zaskarżonej decyzji. Przypomina ona, że Trybunał rozstrzygnął, iż obowiązkowa składka na rolniczy system zabezpieczeń nie stanowi „usługi" w rozumieniu traktatu, w szczególności ze względu na to, iż pobrana na podstawie tego systemu opłata „ma co do zasady charakter opłaty nałożonej przez ustawodawcę", ponieważ „jest ona pobierana przez organ podatkowy", ponieważ „cechy charakterystyczne tej opłaty, w tym jej stawka, także są ustalane przez ustawodawcę" i ponieważ „decyzja o ewentualnym dostosowaniu stawki opłaty należy do odpowiednich ministrów". Zdaniem Komisji wszystkie te elementy oceny mogą być bezpośrednio zastosowane do niniejszego przypadku.

73 Po drugie, Komisja przypomina, że w zaskarżonej decyzji po raz pierwszy zastosowała ona w odniesieniu do pomocy dla portu lotniczego zasadę prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Twierdzi ona, że zasada prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej jest niezgodna z jej wytycznymi z dnia 10 grudnia 1994 r. w sprawie zastosowania art. 87 WE i 88 WE oraz art. 61 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350, s. 5), zgodnie z którymi publiczne inwestycje w infrastrukturę lotniskową stanowią środek z zakresu ogólnej polityki gospodarczej. Państwo nie może zaś działać jednocześnie tak jak władza publiczna i jak prywatny inwestor. Komisja twierdzi, że wprowadzenie rozróżnienia między infrastrukturą lotniskową a zarządzaniem tą infrastrukturą jest zgodne z dwoistym podejściem zastosowanym w analizie pomocy państwa w sektorze lotnictwa, które polega na oderwaniu usług lotniskowych od infrastruktury lotniskowej.

74 Po trzecie, Komisja podkreśla sprzeczność w argumentacji skarżącej. Przypomina ona, że nie zakwestionowała nieuwzględnienia kosztów inwestycji zamierzonych przez Region Walonii w celu poprawy infrastruktury lotniskowej i stawienia czoła zwiększonemu wskutek rozpoczęcia działalności przez Ryanaira ruchowi. Chodzi tu o inwestycje znacznych rozmiarów (93 mln EUR samych tylko inwestycji bezpośrednio związanych z realizacją biznesplanu). Nielogiczne jest zarzucanie Komisji, że nie

zastosowała w odniesieniu do Regionu Walonii zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, podczas gdy zaskarżona decyzja nie dotyczy dokonanych przez ten region inwestycji w infrastrukturę. Gdyby należało przeprowadzić ocenę tych kosztów inwestycji pod kątem zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, powiększyłyby one tylko nieefektywność biznesplanu.

75 Komisja zwraca się do Sądu o zażądanie od skarżącej wycofania zarzutów, które zostały podniesione w przedmiocie analizy przyjętych przez Region Walonii środków lub też wyjaśnienia, dlaczego Region Walonii dokonał inwestycji koniecznych w celu realizacji biznesplanu, działając jak inwestor w warunkach gospodarki rynkowej, i udowodnienia, że w zaskarżonej decyzji został popełniony w tym zakresie oczywisty błąd w ocenie.

76 Wreszcie Komisja stoi na stanowisku, że kwestia, czy należy uwzględnić wartość portu lotniczego, została z pewnością podniesiona w skardze, lecz uczyniono to w sposób zbyt lakoniczny, aby można było uznać, iż rozważania poświęcone tej kwestii w replice nie powinny być interpretowane inaczej niż nowe, niedopuszczalne na podstawie art. 48 § 2 regulaminu Sądu zarzuty.

77 W szczególności, w odniesieniu do obniżki opłat za lądowanie Komisja twierdzi, że ustalanie wysokości opłat za lądowanie i dostęp do infrastruktury lotniskowej stanowi wykonywanie prerogatyw władzy publicznej. Królestwo Belgii nie zakwestionowało tego, że przyznanie rabatów w stosunku do stawek opłat za lądowanie wymaga wydania aktu ustawodawczego. Z analizy niniejszego przypadku zdaniem Komisji wynika zaś, że Region Walonii, przyznając Ryanairowi rabat w drodze umowy, nie działał ani zgodnie z mającym zastosowanie prawem, ani w granicach przysługujących mu uprawnień.

78 Za przyjęciem tych argumentów przemawia też, zdaniem Komisji, nierozerwalny związek, jaki istnieje między opłatami za lądowanie i ustanowionym przez Region Walonii funduszem ochrony środowiska, w którym partycypuje także BSCA. Rozwój portu lotniczego ma negatywne dla środowiska skutki, których Region Walonii nie może pominąć. Celem funduszu ochrony środowiska jest odpowiednia wobec tych skutków reakcja. W opinii Komisji dowodzi to, iż ustalenie wysokości opłat za lądowanie stanowi działalność regulacyjną.

79 W opinii Komisji Region Walonii obszedł trudności natury regulacyjnej, zawierając umowę ustanawiającą wyłącznie na rzecz Ryanaira rabat na opłaty lotniskowe. Gdyby zarząd portem lotniczym został przekazany prywatnemu przedsiębiorstwu, Ryanair nie mógłby uzyskać obniżki kosztów porównywalnej z tą, jaką otrzymał.

80 Jeśli chodzi o gwarancję odszkodowania, Komisja stoi na stanowisku, że jej udzielenie odzwierciedla fakt, iż Region Walonii nie działał jak przedsiębiorstwo, lecz jak władza publiczna, która korzysta ze swych uprawnień do regulacji działalności gospodarczej. Przedsiębiorstwo nie byłoby w stanie udzielić takiej gwarancji, a zresztą nie miałoby takiej potrzeby. Gwarancja ta nie ma zdaniem Komisji nic wspólnego z jednostronnym wprowadzeniem zmiany w umowie, które jest zresztą wykluczone ze względu na to, iż zawarta z Ryanairem umowa nie przewiduje takiej możliwości. Gwarancja ta wynika bezpośrednio z przysługujących Regionowi Walonii uprawnień regulacyjnych, w stosunku do których nie ma zastosowania zasada prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, jak zresztą o tym świadczy art. 2 zawartego między Ryanairem i Regionem Walonii porozumienia.

— Ocena Sądu

81 Należy przypomnieć, że zawarte między Regionem Walonii i Ryanairem porozumienie przewiduje udzielenie, po pierwsze, rabatu na opłaty za lądowanie, oraz, po drugie,

gwarancji wypłaty odszkodowania w przypadku zmiany godzin otwarcia portu lotniczego czy też wysokości opłat lotniskowych.

82 Komisja wskazuje w motywie 160 zaskarżonej decyzji, co następuje:

„Zdaniem Komisji […] zasada prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie znajduje zastosowania do zachowania Regionu Walonii, a obniżenie wysokości opłat lotniskowych i udzielenie gwarancji odszkodowania stanowią korzyść w rozumieniu art. 87 ust. 1 [WE]. Korzyści te umożliwiają Ryanairowi obniżenie kosztów prowadzenia przezeń działalności".

83 Aby dojść do takiego wniosku, Komisja uwzględniła następujące okoliczności:

— ustalanie wysokości opłat lotniskowych należy do przysługujących Regionowi Walonii uprawnień prawodawczych i regulacyjnych (motyw 144 zaskarżonej decyzji);

— ustalając wysokość opłat lotniskowych należnych od użytkowników walońskich portów lotniczych Region Walonii reguluje działalność gospodarczą, a nie działa jak przedsiębiorstwo (motywy 145 i 158 zaskarżonej decyzji);

— ustalone przez Region Walonii opłaty lotniskowe umożliwiają finansowanie transferu pewnych zasobów: w 65% są one przeznaczone dla koncesjonariusza portu lotniczego (BSCA), a w 35% — na fundusz ochrony środowiska (motywy 146–150 zaskarżonej decyzji);

— Region Walonii naruszył mające zastosowanie krajowe przepisy prawne, przyznając Ryanairowi rabat w drodze prywatnoprawnej umowy i doprowadzając w ten sposób do sytuacji „pomieszania uprawnień" (motywy 151–153 zaskarżonej decyzji);

— twierdzenie skarżącej, zgodnie z którym zaskarżona decyzja sprowadza się do wprowadzenia dyskryminacji publicznych portów lotniczych względem tych prywatnych, jest zdaniem Komisji bezzasadne, biorąc pod uwagę różnorodność istniejących w Europie sposobów ustalania wysokości opłat (motywy 154–159 zaskarżonej decyzji).

84 Przed zbadaniem zasadności tych twierdzeń Komisji Sąd uważa za właściwe przypomnieć, że, aby ustalić, czy dany środek państwowy stanowi korzyść w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE, należy wprowadzić rozróżnienie między zobowiązaniami, jakie państwo może wziąć na siebie jako prowadzące działalność gospodarczą przedsiębiorstwo, a zobowiązaniami, jakie mogą ciążyć na nim jako na władzy publicznej (zob. podobnie w przedmiocie rozróżnienia, jakiego należy dokonać między sytuacją, w której organ odpowiedzialny za przyznanie pomocy działa jak udziałowiec spółki, a sytuacją, w której działa on w charakterze władzy publicznej, wyroki Trybunału: z dnia 14 września 1994 r. w sprawach połączonych od C-278/92 do C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. s. I-4103, pkt 22, z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie C-334/99 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. s. I-1139, pkt 134).

85 Choć w przypadku gdy państwo działa w charakterze przedsiębiorstwa prowadzącego działalność taką jak prywatny inwestor, konieczna może okazać się analiza jego zachowania w świetle zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, zasada ta nie powinna mieć zastosowania, w przypadku gdy

państwo to działa jako władza publiczna. W tym drugim przypadku bowiem zachowanie państwa nigdy nie będzie porównywalne z zachowaniem podmiotu gospodarczego czy prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej.

86 Należy zatem rozstrzygnąć kwestię, czy działalność, o której mowa w niniejszym przypadku, ma charakter gospodarczy.

87 W tym względzie z orzecznictwa wynika, że działalność gospodarczą stanowi wszelka działalność polegająca na oferowaniu na danym rynku towarów lub usług (wyrok Trybunału z dnia 16 czerwca 1987 r. w sprawie 118/85 Komisja przeciwko Włochom, Rec. s. 2599, pkt 7, ww. w pkt 66 wyrok w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, pkt 107).

88 Wbrew zaś temu, co wskazała Komisja w motywie 145 zaskarżonej decyzji, uznać należy, że działalność Regionu Walonii miała charakter gospodarczy. Ustalanie kwoty opłat za lądowanie oraz udzielanie wiążącej się z wysokością tych opłat gwarancji odszkodowania jest bowiem działalnością, którą można bezpośrednio powiązać z zarządzaniem infrastrukturą lotniskową, które to zarządzanie z kolei stanowi działalność gospodarczą (zob. podobnie ww. w pkt 66 wyrok w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, pkt 107–109, 121, 122 i 125).

89 Należy podnieść w tym względzie, że ustalone przez Region Walonii opłaty lotniskowe należy uznać za wynagrodzenie za świadczone w ramach portu lotniczego w Charleroi usługi, pomimo podniesionej przez Komisję w motywie 147 zaskarżonej decyzji okoliczności, że oczywisty i bezpośredni związek istniejący między wysokością opłat a świadczoną użytkownikom usługą jest słaby.

90 W przeciwieństwie do sytuacji, o której mowa w ww. w pkt 63 wyroku w sprawie Freskot, te opłaty lotniskowe należy analizować jako świadczenie wzajemne za usługi wyświadczone przez właściciela czy koncesjonariusza portu lotniczego. Sama Komisja w motywach 147–149 zaskarżonej decyzji przyznaje, że tak w niniejszym przypadku, jak i zgodnie z jej wcześniejszą praktyką decyzyjną, właściwe jest uznanie tych opłat za wynagrodzenie, a nie za podatek.

91 Podobnie oddanie przez organ władzy publicznej do dyspozycji przewoźnika lotniczego urządzeń lotniskowych, a także ich zarządu, w zamian za uiszczenie opłaty, której stawka została swobodnie przez ten organ ustalona, może zostać uznane za działalność o charakterze gospodarczym, która może być wprawdzie wykonywana w ramach sektora publicznego, ale nie wchodzi z tego tylko względu w zakres wykonywania prerogatyw władzy publicznej. Działalność taka nie jest bowiem ze względu na swój charakter, przedmiot i zasady, które nią rządzą, związana z wykonywaniem prerogatyw, które są typowymi prerogatywami władzy publicznej (zob. a contrario wyrok Trybunału z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92 SAT Fluggesellschaft, Rec. s. I-43, pkt 30).

92 Okoliczność, że Region Walonii jest organem władzy publicznej i właścicielem stanowiących część sektora publicznego urządzeń lotniskowych, nie może zatem sama w sobie wykluczać możliwości uznania Regionu Walonii za podmiot prowadzący działalność gospodarczą (zob. podobnie ww. w pkt 66 wyrok w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, pkt 109).

93 W tym względzie Komisja na rozprawie przyznała, że właściciel publicznego portu lotniczego może jednocześnie działać jako organ regulacyjny i jako prywatny inwestor. Wskazała ona ponadto, że gdyby BSCA nie działało jako pośrednik między Regionem Walonii, jako właścicielem lotniska w Charleroi, a Ryanairem, jako klientem tego lotniska, możliwe byłoby uznanie Regionu Walonii za prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Komisja podkreśla jednak, że w niniejszym przypadku Region Walonii działał jedynie jako organ regulacyjny, korzystając ze swych uprawnień regulacyjnych oraz w dziedzinie podatków. Podnosi ona w szczególności, że w momencie zaistnienia okoliczności faktycznych niniejszej sprawy uprawnienia przysługujące Regionowi Walonii w dziedzinie ustalania

wysokości opłat lotniskowych, do których należą opłaty za lądowanie statków powietrznych — jedyne mające znaczenie dla niniejszego przypadku — zostały ustalone w dekrecie rządu walońskiego z dnia 16 lipca 1998 r. w sprawie ustalania opłat pobieranych za korzystanie z należących do Regionu Walonii portów lotniczych (*Moniteur belge* z dnia 15 września 1998 r., s. 29491), zmienionym dekretem rządu walońskiego z dnia 22 marca 2001 r. (*Moniteur belge* z dnia 10 kwietnia 2001 r., s. 11845). Zgodnie z art. 8 tego dekretu komitet konsultacyjny użytkowników składający się z przedstawiciela ministra właściwego ds. transportu, dwóch przedstawicieli spółki będącej koncesjonariuszem portu lotniczego, przedstawiciela dyrekcji generalnej transportu ministerstwa infrastruktury i transportu oraz przedstawiciela użytkowników portu lotniczego wyraża opinię w przedmiocie projektów zmiany systemu opłat. Te czynniki świadczą zdaniem Komisji o korzystaniu z prerogatyw władzy publicznej.

94 Sąd stwierdza jednak, że ta argumentacja nie może się utrzymać w zakresie, w jakim nie kwestionuje ona okoliczności polegającej na tym, iż rozpatrywana w niniejszym przypadku działalność, czyli ustalanie wysokości opłat lotniskowych, wiąże się ściśle z wykorzystywaniem portu lotniczego Charleroi i zarządzaniem nim — działalnością, którą należy uznać za gospodarczą.

95 W tym względzie należy przypomnieć, że w motywie 156 zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, co następuje:

„Port lotniczy pełni zawsze funkcję użyteczności publicznej, co wyjaśnia fakt, że jest on co do zasady poddany pewnym formom regulacji, nawet jeśli należy do przedsiębiorstwa prywatnego lub jest przez takie przedsiębiorstwo zarządzany. Zarządzające portem lotniczym podmioty prywatne mogą podlegać takiej regulacji, a ich uprawnienia do ustalania wysokości opłat są często ograniczone przepisami ustanowionymi przez krajowe organy regulacyjne ze względu na zajmowaną przez te podmioty pozycję monopolistyczną. Pozycja siły, z jakiej wychodzą w stosunku do swych użytkowników porty lotnicze, może być zatem kontrolowana przez krajowe organy regulacyjne, które ustalają nieprzekraczalne wysokości opłat (»price caps«). Twierdzenie, że port lotniczy posiada swobodę w ustalaniu swych opłat, nie podlegając pewnym formom regulacji, jest w każdym razie nieścisłe”.

96 Sama Komisja zatem, odmawiając jednocześnie zastosowania wobec przyjętych przez Region Walonii środków zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej ze względu na regulacyjny charakter wykonywanych przez ten region uprawnień, podniosła, że port lotniczy jest co do zasady poddany pewnym formom regulacji, „nawet jeśli należy do przedsiębiorstwa prywatnego lub jest przez takie przedsiębiorstwo zarządzany". Argument oparty na istnieniu różnych sposobów ustalania opłat lotniskowych wydaje się zatem sam w sobie nie wystarczać, aby wykluczyć możliwość zastosowania wobec przyznanych przez Region Walonii korzyści zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej.

97 Nie może ponadto utrzymać się twierdzenie, zgodnie z którym Region Walonii naruszył krajowe przepisy prawne, przyznając Ryanairowi rabat w drodze prywatnoprawnej umowy i doprowadzając w ten sposób do sytuacji „pomieszania uprawnień" (motywy 151–153 zaskarżonej decyzji).

98 Do Komisji bowiem należy dokonanie w ramach prowadzonego badania spornych środków rozróżnienia między działalnością o charakterze gospodarczym a działalnością, która należy sensu stricto do prerogatyw władzy publicznej. To, czy zachowanie się organu odpowiedzialnego za przyznanie pomocy jest zgodne z prawem krajowym, nie stanowi czynnika, który powinien zostać uwzględniony w celu rozstrzygnięcia kwestii, czy ten ostatni działał zgodnie z zasadą prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej lub też przyznał korzyść gospodarczą, która byłaby sprzeczna z art. 87 ust. 1 WE. Okoliczność, że dana działalność odpowiada pod względem prawnym odstępstwu od stawek przyjętych w przepisie regulacyjnym, nie pozwala na wyciągnięcie wniosku, że działalność tę należy uznać za niemającą charakteru gospodarczego.

99 Komisja, aby uzasadnić zastosowane w zaskarżonej decyzji podejście, nie może się opierać na swych wytycznych w sprawie zastosowania art. 87 WE i 88 WE oraz art. 61 porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa. Wytyczne te stanowią bowiem jedynie, że „realizacja projektów infrastrukturalnych stanowi narzędzie ogólnej polityki gospodarczej, którego Komisja nie może kontrolować z tytułu zasad rządzących pomocą państwa", wskazując jednocześnie, że „Komisja może […] oceniać te podjęte w portach lotniczych działania, które mogą pośrednio lub

bezpośrednio przysparzać korzyści przewoźnikom". Zupełnie nie przemawiając za przyjętym przez Komisję stanowiskiem, wytyczne te przypominają, że prowadzenie działalności w portach lotniczych i związane z nim ustalanie wysokości opłat, nawet jeśli są dokonywane przez organy publiczne, stanowią, z punktu widzenia stosowania prawa konkurencji, działalność gospodarczą.

100 Ponadto należy podkreślić, że Komisja, wskazując, iż „Region Walonii mógłby […] zadecydować, iż zadaniem BSCA jest ustalanie wysokości opłaty za świadczone użytkownikom usługi na podstawie pewnych zasad i warunków" (zob. motyw 157 zaskarżonej decyzji) lub też przyznając, iż system promocyjnych rabatów opłat lotniskowych nie jest sam w sobie sprzeczny z prawem wspólnotowym (motyw 159 zaskarżonej decyzji), sama uznała, że przyznanie obniżki opłat lotniskowych i gwarancji odszkodowania takie jak to rozpatrywane w niniejszym przypadku nie może być powiązane z prerogatywami władzy publicznej.

101 Sama tylko okoliczność, że w niniejszym przypadku Regionowi Walonii przysługują w dziedzinie ustalania wysokości opłat lotniskowych uprawnienia o charakterze regulacyjnym, nie wyklucza tego, iż badanie systemu rabatów tych opłat winno być dokonywane w świetle zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, ponieważ taki system mógłby zostać wprowadzony w życie przez prywatny podmiot gospodarczy.

102 Biorąc pod uwagę całość powyższych rozważań, należy wyciągnąć wniosek, że odmowa zbadania przez Komisję całości przyznanych przez Region Walonii i BSCA korzyści oraz zastosowania wobec przyjętych przez Region Walonii środków zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, pomimo łączących te dwa podmioty więzi gospodarczych, stanowi naruszenie prawa.

103 Ponieważ zastosowanie zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej było konieczne w odniesieniu do badania całości rozpatrywanych w niniejszym przypadku środków, nie tylko tych przyjętych przez BSCA, lecz także tych przyjętych przez Region Walonii, nie ma już potrzeby badania ostatniej części zarzutu opartej na błędnym zastosowaniu zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej w stosunku do BSCA. Nie można bowiem wykluczyć, że zastosowanie tej zasady względem całości, jaką stanowią Region Walonii i BSCA, mogło doprowadzić do uzyskania odmiennych rezultatów.

104 Nie może utrzymać się argument Komisji, zgodnie z którym ponowna ocena całości spornych środków w świetle zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej doprowadziłaby do uzyskania jeszcze bardziej niekorzystnych dla skarżącej rezultatów. Jak bowiem wskazuje skarżąca, badanie spornych środków, które zostało przeprowadzone osobno w zależności od tego, czy zostały one przyznane przez Region Walonii, czy też przez BSCA, wywarło znaczny wpływ na dokonaną przez Komisję analizę ze względu na to, że umożliwiło tej ostatniej uznanie za pomoc państwa środków przyjętych przez Region Walonii z pominięciem zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Z przytoczonego w pkt 41 powyżej orzecznictwa wynika zaś, że zastosowanie zasady prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej wobec całości transakcji wiąże się z przeprowadzeniem badania i złożonych ocen gospodarczych, których dokonywanie nie jest zadaniem Sądu. W tym względzie należy przypomnieć, że, w ramach rozpatrywania skargi o stwierdzenie nieważności, Sąd rozstrzyga w przedmiocie zgodności z prawem dokonanych przez Komisję w zaskarżonej decyzji ocen. Nie jest zadaniem Sądu dokonywanie w ramach rozpatrywania takiej skargi ponownej oceny celowości danej inwestycji i rozstrzyganie kwestii, czy prywatny inwestor dokonałby takiej inwestycji w momencie wydania zaskarżonej decyzji (zob. podobnie wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97 Alitalia przeciwko Komisji, Rec. s. II-3871, pkt 170, i przytoczone tam orzecznictwo).

105 Uwzględniając zatem, że Komisja naruszyła prawo, należy uwzględnić żądania skarżącej i stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji, bez konieczności dalszego badania przedstawionych na poparcie pierwszego zarzutu argumentów.

W przedmiocie kosztów

106 Zgodnie z art. 87 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja przegrała sprawę, należy obciążyć ją kosztami postępowania zgodnie z żądaniem skarżącej.

107 Zgodnie z art. 87 § 4 akapit trzeci regulaminu Sądu interwenient pokrywa własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (ósma izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

1) **Stwierdza się nieważność decyzji Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. dotyczącej korzyści przyznanych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przewoźnikowi lotniczemu Ryanair w związku z rozpoczęciem przezeń działalności w Charleroi.**

2) Komisja ponosi własne koszty, jak również koszty spółki Ryanair Ltd.

3) L'Association of European Airlines (AEA) ponosi własne koszty.

Martins Ribeiro Šváby Papasavvas

Wahl Dittrich

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 17 grudnia 2008 r.

Podpisy