

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 183)

(Jedynie tekst w języku słowackim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/60/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 11 marca 2008 r. Komisja poinformowała Republikę Słowacką o swojej decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 108 ust. 2 TFUE (poprzednio art. 88 ust. 2 Traktatu WE) w sprawie umowy pomiędzy bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (zwanej dalej „umową” lub „umową z Ryanair”) i jednocześnie podjęła decyzję o wydaniu nakazu udzielenia informacji, zgodnie z przepisami art. 10 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽³⁾ [obecnie art. 108 TFUE] (zwanego dalej „rozporządzeniem proceduralnym”), w odniesieniu do wszystkich dokumentów, danych i informacji potrzebnych Komisji, aby umożliwić jej ocenę wspomnianego środka. W dniu 11 czerwca 2008 r. Republika Słowacka przekazała Komisji uwagi dotyczące wszczęcia postępowania.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 TFUE. Treść tych dwóch zbiorów postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE.

⁽²⁾ Dz.U. C 173 z 8.7.2008, s. 9.

⁽³⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

- (2) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania i wydaniu nakazu udzielenia informacji została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag dotyczących przedmiotowego środka w ciągu jednego miesiąca od dnia publikacji.

- (3) Komisja otrzymała takie uwagi od dwóch zainteresowanych stron. Przekazała je Republice Słowackiej pocztą elektroniczną w dniu 11 września 2008 r. Republika Słowacka otrzymała możliwość ustosunkowania się do tych uwag. Na wniosek władz słowackich w dniu 26 listopada 2008 r. odbyło się spotkanie. Komisja otrzymała uwagi Republiki Słowackiej pocztą elektroniczną z dnia 17 grudnia 2008 r.

2. PODSTAWY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (4) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zwróciła uwagę, że spółka akcyjna Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (zwana dalej „BTS” lub „portem lotniczym”) jest głównym międzynarodowym portem lotniczym Republiki Słowackiej. Akcjonariuszami BTS są obecnie Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej (34 %) oraz Krajowy Fundusz Własności Republiki Słowackiej ⁽⁵⁾ (zwany dalej „Krajowym Funduszem Własności”) (66 %).

⁽⁴⁾ Zob. przypis 2.

⁽⁵⁾ Krajowy Fundusz Własności jest osobą prawną ustanowioną w 1991 r. na mocy ustawy Rady Narodowej nr 253/1991 w sprawie zakresu działalności organów Republiki Słowackiej w odniesieniu do przenoszenia własności państwowej na inne osoby oraz Krajowego Funduszu Własności Republiki Słowackiej (szczegółowe informacje na stronie <http://www.natfund.gov.sk/>). Celem funkcjonowania funduszu i jego główną działalnością jest przenoszenie własności państwowej przeznaczonej do prywatyzacji na podmioty niepaństwowe. Fundusz pozostaje pod bezpośrednim nadzorem Rady Narodowej Republiki Słowackiej, której przedstawiany jest do zatwierdzenia budżet funduszu, wraz z propozycjami wykorzystania własności funduszu zgodnie z art. 28 ust. 3 lit. b) ustawy, rocznym sprawozdaniem finansowym i rocznym sprawozdaniem z działalności funduszu.

- (5) Decyzja o wszczęciu postępowania jest oparta na informacjach przedłożonych przez stronę skarżącą i przedstawionych przez środki masowego przekazu⁽⁶⁾, według których BTS udzieliła przewoźnikowi lotniczemu Ryanair, na podstawie umowy z dnia 5 grudnia 2005 r., zniżki od opłat lotniskowych w przypadku nowych planowanych i istniejących połączeń (tj. tych, które już były obsługiwane z portu lotniczego). Umowa ta jest ważna do dnia 30 czerwca 2016 r.
- (6) W umowie z Ryanair rzekomo określono tzw. „opłatę za obsługę” (jednolita cena za różne usługi), która obejmuje obsługę samolotów i inne usługi z tym związane, obsługę pasażerów, obsługę ramp, kontrolę ładunku, łączność i obsługę lotów, usługi pomocnicze oraz dostęp do terminali i infrastruktury.
- (7) Stosowane stawki są rzekomo znacznie niższe niż stawki w wykazie opublikowanym oficjalnie w Zbiorze Informacji Lotniczych⁽⁷⁾ (zwanym dalej „AIP”). Kwota opłaty za obsługę rzekomo różni się w zależności od tego, czy przewoźnik lotniczy obsługuje nowe regularne połączenie, czy istniejące połączenie. Poniższa tabela zawiera zestawienie opłat, jakie Ryanair musiałby rzekomo uiszczać, gdyby były pobierane zgodnie z AIP, oraz opłat, jakie Ryanair faktycznie uiszcza:

Tabela 1

Porównanie opłat wynikających z AIP i opłat wynikających z umowy Ryanair

(w EUR)

	Opłaty wynikające z AIP ⁽¹⁾	Opłaty rzekomo uiszczane przez Ryanair w przypadku nowych połączeń ⁽²⁾	Zniżka w przypadku nowego połączenia	Opłaty rzekomo uiszczane przez Ryanair w przypadku istniejących połączeń ⁽³⁾	Zniżka w przypadku istniejących połączeń
Opłata za lądowanie	780				
Opłata pasażerska	2 030				
Opłata za obsługę naziemną	250 ⁽⁴⁾				
Razem	3 060	[...] (*)	[...]	[...]	[...]

(1) Do obliczeń przyjęto przykładowy samolot Boeing 737-800 ze 189 siedzeniami, wskaźnikiem obciążenia 83 % i maksymalną masą startową 69,9 ton.

(2) Umowa rzekomo przewiduje znaczne obniżenie opłat. Przy danym wskaźniku wykorzystania miejsc pasażerskich (157 pasażerów) Ryanair płaci portowi lotniczemu łączną opłatę [...] za pasażera ([...] przy 157 pasażerach; wylot i przylot) w przypadku nowego regularnego połączenia.

(3) Opłata za obsługę w przypadku istniejących połączeń wynosi rzekomo [...] za samolot typu Boeing 737-800 (odlot i przylot).

(4) Opłaty za obsługę naziemną są uregulowane odrębnymi umowami pomiędzy portem lotniczym a przewoźnikiem lotniczym. Według strony skarżącej bardzo konkurencyjna opłata za obsługę wynosi około 250 EUR za samolot.

(*) Informacja poufna.

- (8) Tzw. opłata za obsługę w przypadku nowych połączeń została by zastosowana wobec wszystkich połączeń przez pierwsze 12 miesięcy od wejścia w życie umowy. W każdym kolejnym roku opłata za obsługę w przypadku nowych połączeń zostanie zwiększona o [...]. Po pierwszych [...] latach opłata za obsługę mająca zastosowanie do nowych połączeń będzie równa opłacie za obsługę stosowanej w stosunku do istniejących połączeń. Opłata za obsługę obejmowałaby również opłatę za postój. Ponadto ewentualne wprowadzenie nowych opłat w przyszłości, których Ryanair nie musiałby ponieść, jeszcze bardziej zwiększyłoby różnicę między obniżoną taryfą a taryfą AIP.
- (9) W oparciu o powyższe informacje w decyzji o wszczęciu postępowania poruszone zostały trzy następujące kwestie:

— czy decyzję BTS o zawarciu umowy z Ryanair można przypisać władzom słowackim,

⁽⁶⁾ ETREND, 31.3.2006, <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

⁽⁷⁾ Strona skarżąca dostarczyła Komisji wykaz opłat opublikowany w AIP, ważny od grudnia 2005 r.:

— opłata za lądowanie: 425 SKK (ok. 11,20 EUR) za tonę (maksymalna masa startowa);

— opłata za postój: 9 SKK (ok. 0,237 EUR) za tonę na godzinę;

— opłata pasażerska: 490 SKK (ok. 12,90 EUR) za pasażera;

— opłata za podejście do lądowania i kontrolę ruchu lotniczego: 230 SKK (ok. 6,07 EUR) za tonę.

Opłata za lądowanie, opłata za postój i opłata pasażerska pobierane są przez port lotniczy. Opłaty za podejście do lądowania i kontrolę lotniskową są pobierane przez służby kontroli ruchu lotniczego Republiki Słowackiej.

- czy godząc się na obniżenie opłat lotniskowych w przypadku nowych i istniejących połączeń obsługiwanych przez Ryanair na okres od podpisania umowy do dnia 30 czerwca 2016 r., spółka BTS postąpiła jak prywatny inwestor,
- czy jeśli opłaty za obsługę w odniesieniu do nowych i istniejących połączeń stanowiłyby pomoc państwa, pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (10) W odniesieniu do pierwszej kwestii Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania zwróciła uwagę, że w dniu 22 października 2007 r. akcjonariusze BTS, działając na wniosek Ministerstwa Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej, mianowali nowego Prezesa Zarządu BTS. W związku z tym Komisja podała w wątpliwość brak możliwości przypisania państwu umowy, na który powoływała się Republika Słowacka.
- (11) W odniesieniu do drugiej kwestii Komisja musiała zbadać, czy w tym konkretnym przypadku zachowaniem BTS kierowała perspektywa rentowności i czy domniemana korzyść Ryanair jest korzyścią, której przewoźnik nie uzyskałby w normalnych warunkach rynkowych.
- (12) W tym względzie władze słowackie twierdziły, że BTS, jako operator portu lotniczego, działa podobnie, jak każde inne przedsiębiorstwo na rynku, tj. ustala opłaty za usługi świadczone przewoźnikom lotniczym w porcie lotniczym dla każdego przewoźnika indywidualnie, na podstawie negocjacji, tzn. w drodze umowy pomiędzy stronami i zgodnie ze swoją polityką handlową.
- (13) Uważały również, że przyznawanie obniżek stanowi zwykłą praktykę handlową stosowaną wobec wszystkich przewoźników lotniczych, a także, że zniżki „zachęcają przewoźników lotniczych do przywożenia większej liczby pasażerów do portu lotniczego, co umożliwia operatorowi portu lotniczego, spółce BTS, generowanie wyższych dochodów, zarówno z tytułu opłat za usługi świadczone na rzecz przewoźników lotniczych, jak i z innej działalności handlowej BTS w porcie lotniczym, która nie jest powiązana z transportem lotniczym, ale ma na celu zwiększenie atrakcyjności portu lotniczego dla pasażerów; innymi słowy wspieranie działalności przewoźników lotniczych stanowi bezpośrednie wsparcie na rzecz rozwoju samego portu lotniczego”.
- (14) Władze słowackie nie przekazały jednak Komisji warunków umowy ani szczegółowych informacji na temat okoliczności jej zawarcia. W związku z tym Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania wyraziła wątpliwości, czy zachowaniem BTS kierowała perspektywa długookresowej rentowności. Nie można było więc wykluczyć ewentualności, że w wyniku zawarcia umowy Ryanair odniósł korzyść, której nie uzyskałby w normalnych warunkach rynkowych.
- (15) W odniesieniu do trzeciego pytania Komisja wyraziła wątpliwości, czy warunki zgodności określone w komunikacie Komisji dotyczącym finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (zwanym „wytocznymi z 2005 r.”)⁽⁸⁾ zostały w niniejszym przypadku spełnione i czy środek pomocy państwa można uznać za zgodny ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (16) Nakazem udzielenia informacji, wydanym zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia proceduralnego, Republika Słowacka została wezwana do dostarczenia wszystkich dokumentów, informacji i danych niezbędnych do oceny środka, a w szczególności:
- warunków umowy,
 - analiz, dokumentów wewnętrznych lub innych pism, na podstawie których negocjowano umowę,
 - planu operacyjnego portu lotniczego i innych strategicznych dokumentów dotyczących strategii operacyjnej stosowanej wobec Ryanair,
 - zasad/okoliczności negocjacji opłat z innymi przewoźnikami lotniczymi oraz polityki opłat wobec innych przedsiębiorstw oferujących przeloty z/do Bratysławy (Air Slovakia, ČSA, Lufthansa, SkyEurope),
 - istniejącej umowy akcjonariuszy zawartej pomiędzy Krajowym Funduszem Własności a Republiką Słowacką w odniesieniu do BTS, oraz
 - informacji wymaganych w pkt 70 decyzji o wszczęciu postępowania.

3. UWAGI REPUBLIKI SŁOWACKIEJ

- (17) Władze słowackie rozpoczęły swoje uwagi od przedstawienia informacji na temat połączeń obsługiwanych przez Ryanair (11 połączeń) i innych przewoźników lotniczych (Sky Europe – 9 regularnych połączeń i 9 połączeń obsługiwanych w sezonie letnim; ČSA – 1 połączenie; Air Slovakia – 4 połączenia; Lufthansa – 1 połączenie i Aeroflot – 1 połączenie) z portu lotniczego w 2008 r.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

- (18) W swoich uwagach władze słowackie wyjaśniły ponadto, że AIP dotyczy standardowych opłat w porcie lotniczym. Jednak w celu poprawy rentowności i lepszego wykorzystania swoich możliwości port lotniczy może przyznać, w oparciu o indywidualne umowy, zniżki od tych standardowych opłat. Zniżki te są oparte na różnych kryteriach, takich jak liczba przewożonych pasażerów, częstotliwość obsługiwanych tras lub wprowadzenie nowych tras. Jeśli przewoźnik lotniczy nie spełnia kryteriów uzgodnionych w indywidualnej umowie, traci prawo do zniżek.
- (19) Władze słowackie wyjaśniły ponadto, że BTS jako przedsiębiorstwo handlowe samo ponosi odpowiedzialność za własną strategię cenową i rentowność umów, które zawiera z poszczególnymi przewoźnikami lotniczymi. BTS przedstawia radzie konsultacyjnej tylko swoją ogólną roczną strategię w zakresie liczby pasażerów w porcie lotniczym, ogólnych przychodów i kosztów, inwestycji i środków finansowania tych inwestycji. Ta prezentacja rocznej strategii nie uwzględnia indywidualnych przewoźników lotniczych ani indywidualnych umów.
- (20) Władze słowackie wyjaśniły także, że ze względu na niezależności BTS nie są w stanie dostarczyć Komisji informacji odnoszących się do rentowności poszczególnych tras, a także nie mogą przedstawić dokumentacji procesu negocjacji, które prowadzono w związku z umową z Ryanair.
- (21) Według władz słowackich umowa pomiędzy BTS a Ryanair została zawarta na warunkach handlowych i nie wiąże się z pomocą państwa.

3.1. Umowa Ryanair z dnia 5 grudnia 2005 r.

- (22) Władze słowackie dostarczyły również egzemplarz „Umowy o usługach w porcie lotniczym” z dnia 5 grudnia 2005 r., zawartej pomiędzy BTS a Ryanair. Umowa określa operacyjne i finansowe warunki, na jakich Ryanair uruchamia i obsługuje loty komercyjne do i z portu lotniczego. Umowa zaczęła obowiązywać w dniu jej podpisania (tj. 5 grudnia 2005 r.), a wygasa w dniu 30 czerwca 2016 r.
- (23) Umowa nie została zawarta na zasadzie wyłączności, co oznacza, że strony zgodziły się, iż warunki zagwarantowane Ryanair w umowie mogą również być dostępne na przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasadach każdemu innemu przewoźnikowi lotniczemu, który zobowiązałby się do działalności w porcie lotniczym w równoważnym zakresie.
- (24) Ryanair zobowiązał się w tej umowie do zapłacenia za minimum [...] tras dziennie od dnia 1 lipca 2009 r. również w przypadku, gdyby obsługiwał mniej tras w okresie od dnia 1 lipca 2009 r. do dnia 30 czerwca

2016 r. Spółka BTS zobowiązała się do zapewnienia Ryanair odpowiednich obiektów portu lotniczego, aby umożliwić przewoźnikowi obsługę uzgodnionego minimum [...] tras dziennie.

3.1.1. Opłata za obsługę ponoszona przez Ryanair

- (25) Po podpisaniu umowy za usługi świadczone przez port lotniczy Ryanair będzie uiszczać jednolitą opłatę za każdy samolot (wylot i przylot), tzw. „opłatę za obsługę”, wynoszącą [...] za samolot typu B 737-800. Opłata ta wzrośnie w stosunku do poprzedniego roku o [...] z dniem 1 stycznia każdego roku, z wyjątkiem przypadku, w którym połączenie jest „nowym połączeniem” (zobacz poniżej). Obejmuje ona opłatę za lądowanie, opłatę za wylot z portu lotniczego i opłaty za obsługę, w tym opłaty z tytułu ochrony i bezpieczeństwa⁽⁹⁾. Nie obejmuje opłaty za podejście do lądowania pobieranej przez służby kontroli ruchu lotniczego ani opłat za postój samolotu, ponieważ port lotniczy nie jest bazą samolotów Ryanair.
- (26) Zgodnie z umową, jeśli port lotniczy wprowadzi opłaty z tytułu bezpieczeństwa lub opłaty inne niż opłaty już zawarte w „opłacie za obsługę”, będzie musiał pobrać te opłaty bezpośrednio od pasażerów.

3.1.2. Opłata w przypadku nowych połączeń

- (27) Władze słowackie wyjaśniają również, że „nowe połączenie” w rozumieniu umowy oznacza regularnie wykonywany lot, który nie był wykonywany przez innego przewoźnika lotniczego w trakcie obowiązywania rozkładu lotów w tym samym okresie roku poprzedzającego rok wejścia umowy w życie. Opłata będzie miała zastosowanie tylko w przypadku gdy przewoźnik lotniczy wykona minimalną liczbę [...] lotów tygodniowo. O przypisaniu połączenia decyduje kod IATA/ICAO portu lotniczego; innymi słowy określenie nowego połączenia wiąże się z portem lotniczym, a nie z miastem. Opłata w przypadku nowych połączeń obejmuje te same elementy, co zwykła opłata za obsługę.
- (28) Ryanair uiszcza na rzecz portu lotniczego następujące opłaty za usługi, za każdy okres 12 miesięcy od chwili uruchomienia obsługi nowego połączenia:

— Rok 1: [...] za samolot typu B 737-800 (wylot + przylot),

— Rok 2: [...] za samolot typu B 737-800 (wylot + przylot),

— Rok 3: [...] za samolot typu B 737-800 (wylot + przylot),

— Rok 4: [...] za samolot typu B 737-800 (wylot + przylot),

⁽⁹⁾ Opłaty te obejmują środki bezpieczeństwa (np. pożarnicze), kontrole bezpieczeństwa pasażerów i bagażu oraz inne wymagane prawnie środki ochrony.

- Rok 5: [...] za samolot typu B 737-800 (wylot + przylot),
 - Rok 6: [...] za samolot typu B 737-800 (wylot + przylot), oraz
 - po sześciu latach będzie miała zastosowanie zwykła opłata Ryanair za obsługę (zob. motyw 25 powyżej).
- (29) Opłaty w przypadku nowych połączeń nie wzrastają każdego roku o [...].

3.1.3. Inne usługi świadczone na rzecz Ryanair

- (30) Port lotniczy, jako agent obsługi naziemnej, zapewnia Ryanair również możliwość rezerwacji i sprzedaży biletów. Zgodnie z umową Ryanair płaci na rzecz portu lotniczego prowizję w wysokości [...] za wszystkie nowe rezerwacje Ryanair (bez opłat lotniskowych, opłat za zmianę rezerwacji, innych opłat oraz opłat za obsługę pasażerów i innych opłat) sprzedane przez port lotniczy i opłacone kartą debetową/kredytową. Prowizja jest ustalona zgodnie z następującym planem:
- średnia miesięczna opłata za każdego odlatującego pasażera do kwoty [...] EUR: [...] prowizja od całej kwoty,
 - średnia miesięczna opłata za każdego odlatującego pasażera w przedziale od [...] EUR do [...] EUR: [...] prowizja od całej kwoty, oraz
 - średnia miesięczna opłata za każdego odlatującego pasażera w wysokości [...] EUR lub wyższa: [...] prowizja od całej kwoty.

4. UWAGI OSÓB TRZECICH

4.1. BTS

- (31) Uwagi BTS zostały przekazane w piśmie z dnia 8 lipca 2008 r.

4.1.1. Możliwość przypisania umowy państwu

- (32) W odniesieniu do swoich akcjonariuszy BTS wyjaśniła ponadto, że w chwili podpisania umowy (dnia 5 grudnia 2005 r.) Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej było jedynym akcjonariuszem portu lotniczego. Krajowy Fundusz Własności Republiki Słowackiej otrzymał prawo własności do

akcji BTS dopiero później w procesie prywatyzacji. BTS jest więc zdania, że nie ma konieczności dalszego wykazywania roli i wpływu Krajowego Funduszu Własności.

- (33) BTS uważa, że zniżki przyznane Ryanair w żadnym wypadku nie zostały zapewnione przy użyciu zasobów państwowych, ponieważ jako prywatna spółka akcyjna BTS nie dysponowała zasobami państwowymi. W opinii BTS sam fakt, że państwo jest akcjonariuszem BTS, nie wiąże się automatycznie z zasobami państwowymi. Zgodnie z art. 295 Traktatu WE nie ma rozróżnienia pomiędzy własnością publiczną a własnością prywatną.

- (34) BTS wyjaśnia ponadto, że decyzji o podpisaniu umowy nie można przypisać państwu, choć ministerstwo, jako jedyny akcjonariusz, wyznaczyło członków zarządu, którzy negocjowali i podpisali wspomnianą umowę. Zdaniem spółki członkowie ci zostali wybrani zgodnie z dokumentem założycielskim BTS w oparciu o przejrzyste procedury selekcji, słowacki kodeks handlowy i dokument założycielski BTS, a zarząd zarządza działalnością spółki i podejmuje decyzje biznesowe oraz decyzje o charakterze operacyjnym i organizacyjnym, chyba że decyzje te są zarezerwowane dla innych organów. Ponadto zgodnie ze słowackim kodeksem handlowym zarząd jest zobowiązany do działania dla dobra spółki i jest odpowiedzialny za spowodowane szkody, chyba że zostanie wykazane, że jego członkowie działali w ramach swoich obowiązków z należytą starannością i w dobrej wierze dla dobra spółki. Członkowie zarządu ponoszą odpowiedzialność, nawet jeśli ich działania zostały zatwierdzone przez radę nadzorczą.

- (35) BTS wyjaśnia, że zarząd, który wynegocjował i zawarł umowę, działał według własnego uznania bez interwencji akcjonariusza. Zarząd BTS nigdy nie był zobowiązany do przedstawienia do zatwierdzenia akcjonariuszowi czy jakimkolwiek innemu organowi strategii biznesowej spółki stosowanej wobec poszczególnych przewoźników.

4.1.2. Ceny AIP a ceny wynikające z umowy

- (36) W odniesieniu do opłat pasażerskich i opłat za lądowanie, według obowiązującego AIP, port lotniczy stwierdza, że opłaty te nie uległy zmianie w ostatnich latach. Tylko w 2008 r. opłaty za lądowanie zostały obniżone o 7 % ze względu na zwiększone wykorzystanie portu lotniczego. Poniższa tabela podsumowuje zmiany opłat w okresie od 2003 r. do 2008 r.

Tabela 2

Zmiany cen AIP w porcie BTS, w SKK

Opłata w SKK	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Opłata pasażerska (za pasażera)	490	490	490	490	490	490
Opłata za lądowanie (za 1 tonę masy startowej samolotu)	425	425	425	425	425	395

- (37) Ponadto port lotniczy jest zdania, że ceny podane w AIP są jedynie cenami sugerowanymi, a nie cenami obowiązującymi dla BTS. Ceny te mają zastosowanie do przewoźników lotniczych, którzy nie przyjmują żadnych innych zobowiązań umownych wobec BTS w zakresie liczby obsługiwanych tras, częstotliwości lotów, liczby pasażerów czy czasu trwania obsługi w porcie lotniczym. W ocenie BTS wszelkie ustalenia umowne, które wykraczają poza zakres typowych zasad określanych w regulacjach i normach, muszą być wzajemnie zrównoważone i muszą znaleźć odzwierciedlenie w cenach. To daje operatorowi portu lotniczego możliwość różnicowania cen za świadczone usługi w związku z zobowiązaniami przyjmowanymi przez przewoźników lotniczych, w celu maksymalnego zwiększenia korzyści ekonomicznych dla portu lotniczego.
- (38) BTS wyjaśnia ponadto, że ponieważ umowa zawiera klauzulę dotyczącą corocznego wzrostu cen o [...], różnica między cenami stosowanymi wobec Ryanair i cenami AIP stopniowo się zmniejsza. Ponadto jednorazowa obniżka cen AIP w 2008 r. nie była odzwierciedlona w cenach stosowanych wobec Ryanair, co dodatkowo zmniejszyło różnicę.
- (39) W odniesieniu do innych cen publikowanych w AIP, BTS wyjaśnia ponadto, że opłata za podejście do lądowania i za kontrolę ruchu lotniczego nie jest zawarta w cenie uzgodnionej między BTS i Ryanair, ponieważ usługa ta nie jest świadczona przez BTS. BTS wyjaśnia również, że zgodnie z AIP obowiązującym w omawianym okresie, postój samolotów przez pierwsze dwie godziny jest bezpłatny. W związku z tym BTS nie rozumie, jak Ryanair może czerpać jakkolwiek faktyczną korzyść w ramach umowy w odniesieniu do bezpłatnego postoju, skoro, po pierwsze, ten warunek jest zgodny z obowiązującym AIP, a po drugie samoloty Ryanair nie pozostają w porcie lotniczym dłużej niż dwie godziny ⁽¹⁰⁾.
- (40) W ocenie BTS powyższe informacje wykazują, że ceny umowne uzgodnione między BTS i Ryanair nie odbiegają od cen zalecanych w AIP pomimo ich odmiennej struktury, że ceny te odzwierciedlają zobowiązania przyjęte przez Ryanair i że pozwalają one BTS na osiągnięcie korzyści ekonomicznych porównywalnych lub większych niż w przypadku innych przewoźników. BTS wyjaśnia również, że sama obniżka ceny jednostkowej nie może prowadzić do uznania, że odbiorca uzyskał korzyść ekonomiczną.

4.1.3. Test prywatnego inwestora a umowa z Ryanair

- (41) BTS wyjaśnia ponadto, że jej celem przy podpisaniu umowy nie było w pierwszej kolejności dążenie do stymulowania regionalnego rozwoju gospodarczego czy ewentualnego napływu inwestycji. Stwierdza, że głównym celem jej decyzji gospodarczej było zwiększenie przychodów z działalności lotniczej i pozalotniczej, dywersyfikacja ryzyka i zmniejszenie zależności od Sky Europe – jedynego kluczowego przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym – oraz zapewnienie bardziej stabilnego wzrostu liczby pasażerów w porcie lotniczym. Zdaniem BTS wszystkie te czynniki przyczyniłyby się do wzrostu jej wartości rynkowej.

Tabela 3

Rozwój regularnego transportu w porcie lotniczym w latach 2004-2007, w liczbie pasażerów

Regularny transport w liczbie pasażerów	2004		2005		2006		2007	
Ryanair	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
SKYEurope	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
ČSA	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
Slovenské aerolínie ⁽¹⁾	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
AIR Slovakia	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
Razem	463 155	100 %	808 341	100 %	1 483 122	100 %	1 551 362	100 %

⁽¹⁾ Słowacki narodowy przewoźnik, który został sprzedany Austrian Airlines i który zbankrutował w 2006 r.

- (42) BTS utrzymuje również, że ponieważ umowa została zawarta w grudniu 2005 r., do porównania należałoby wykorzystać dane z tamtego okresu, tj. opłaty lotniskowe stosowane w innych europejskich portach lotniczych konkurujących z BTS w przyciąganiu przewoźników lotniczych porównywalnych z Ryanair.

⁽¹⁰⁾ Port lotniczy nie jest bazą Ryanair.

- (43) BTS utrzymuje ponadto, że – jak powszechnie wiadomo – prywatne porty lotnicze zazwyczaj oferują zniżki przewoźnikom lotniczym, licząc na zwiększenie rentowności. Może się wydawać, że zniżki udzielone Ryanair stanowią korzyść ekonomiczną, jeżeli porówna się ceny jednostkowe jako takie bez uwzględnienia korzyści ekonomicznych i skutków dla portu lotniczego. Zdaniem BTS cen jednostkowych nie można oceniać bez uwzględnienia innych ustaleń umownych i bez ich powiązania z liczbą przewożonych pasażerów, całkowitą roczną liczbą pasażerów, masą samolotów, regularnością i liczbą lotów w ciągu roku, sezonowością i związanymi z nią kosztami oraz innymi czynnikami wpływającymi na rentowność portu lotniczego jako takiego. Wszystkie te czynniki wpływają na przychody i koszty portu lotniczego i należy je uwzględnić przy porównywaniu cen naliczanych poszczególnym przewoźnikom.
- (44) BTS uważa, że zawierając umowę postąpił jak prywatny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej. Spółka dokonała wyliczenia finansowego rentowności umowy z Ryanair przed jej podpisaniem. Odbyło się kilka telekonferencji pomiędzy zarządem BTS a Ryanair w celu wynegocjowania warunków. W swoich wyliczeniach BTS oszacowała koszty i przewidywane przychody wynikające z umowy i oparła się na doświadczeniach różnych portów lotniczych wyniesionych ze współpracy z tanimi przewoźnikami lotniczymi.
- (45) BTS wyjaśnia ponadto, że w chwili zawarcia umowy port lotniczy miał dostateczną przepustowość operacyjną pozwalającą na zwiększanie liczby pasażerów w kolejnych latach, a więc nie przewidywała dodatkowego wzrostu kosztów stałych w związku ze wzrostem przepustowości. Stwierdza również, że umowa z innym przewoźnikiem lotniczym zapewniającym wzrost liczby pasażerów porównywalny do Ryanair została by zawarta na podobnych warunkach. W odniesieniu do charakteru usług świadczonych przez BTS na rzecz pasażerów i samolotów Ryanair spółka wyjaśnia, że usługi te są znacznie tańsze niż usługi świadczone na rzecz standardowych przewoźników.
- (46) BTS wyjaśnia ponadto, że przychód będący wynikiem umowy zawartej z Ryanair stanowi źródło „gwarantowanego przychodu”. Jest tak w szczególności, ponieważ zgodnie z art. 2.1 umowy w okresie od dnia 1 lipca 2009 r. do dnia 30 czerwca 2016 r. Ryanair jest zobowiązany do zapłacenia BTS za minimalną liczbę [...] lotów dziennie, nawet jeśli obsługiwałby mniej lotów w tym okresie. Zdaniem BTS to zobowiązanie Ryanair pozwala na lepsze zaplanowanie długoterminowych inwestycji w porcie lotniczym. Ponadto BTS wyjaśnia, że dzięki Ryanair w porcie lotniczym wzrosły znacznie przychody z działalności pozalotniczej.
- (47) W odniesieniu do mechanizmu zastosowania zniżki wynikającej z umowy do nowych połączeń BTS podkreśla, że zniżki nie można obliczać w stosunku do pierwszego roku obowiązywania umowy, a w stosunku do pierwszych 12 miesięcy od uruchomienia obsługi danego połączenia.
- (48) W odniesieniu do zniżki w przypadku tzw. „nowych połączeń” BTS jest również zdania, że taka zniżka nie stanowi selektywnej korzyści ekonomicznej dla Ryanair, ponieważ spółka BTS jest gotowa zapewnić obniżone ceny tylko w przypadku połączeń spełniających odpowiednie kryteria określone w umowie i przysparzające portowi lotniczemu korzyść ekonomiczną. BTS podkreśla również, że przewoźnik kwalifikuje się do obniżonej ceny tylko pod warunkiem, że mamy do czynienia z regularnym połączeniem z co najmniej [...] lotami tygodniowo. Przy prognozowanym minimalnym wykorzystaniu potencjału samolotu B 737-800 (63 %) ⁽¹¹⁾ daje to co najmniej 90 000 nowych pasażerów rocznie, co stanowi ponad 6,5 % ogólnej liczby pasażerów obsługiwanych przez port lotniczy w chwili podpisania umowy i ponad 4,3 % ogólnej liczby pasażerów obsługiwanych przez port lotniczy w 2007 r.
- (49) Jednocześnie należy stwierdzić, że od chwili podpisania umowy do dziś tylko jedno z połączeń obsługiwanych przez Ryanair spełniało warunki udzielenia zniżki, mianowicie połączenie do Frankfurtu-Hahn. W chwili podpisywania umowy żaden inny przewoźnik lotniczy nie obsługiwał ani nie wykonuje w chwili obecnej regularnych lotów na tej trasie, nie doszło więc do przejścia przez Ryanair aktualnych pasażerów innego przewoźnika lotniczego.
- (50) Ponadto BTS wyjaśnia, że jeśli przewoźnik lotniczy spełnia warunki „nowego połączenia”, zysk ekonomiczny z takiego połączenia, nawet w przypadku udzielenia najwyższej zniżki w pierwszym roku, wynosi ponad [...] rocznie, tzn. [...] więcej niż w przypadku zwykłego przeciętnego połączenia obsługiwane przez innego przewoźnika z trzema lotami tygodniowo według cen AIP (tj. [...]) i prawie [...] więcej niż w przypadku połączenia obsługiwane przez innego przewoźnika z pięcioma lotami tygodniowo według cen AIP (tj. [...]).
- (51) BTS uważa, że nowe połączenia przyczyniają się w znacznym stopniu do wzrostu i rozwoju portu lotniczego, w szczególności ze względu na większe wykorzystanie potencjału portu lotniczego (terminalu i pasów startowych), przez co zyski z wysokich przychodów uzyskanych w wyniku wprowadzenia takiego nowego połączenia znacznie przekraczają udzielone zniżki i w bardzo dużej części pokrywają aktualne koszty stałe spółki ⁽¹²⁾, znacząco przyczyniając się przy tym do stabilności cen

⁽¹¹⁾ Zdaniem BTS strona skarżąca niesłusznie zakłada, że współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich Ryanair wynosi 83 %. Ani Ryanair ani żaden inny porównywalny przewoźnik lotniczy nigdy nie osiągnął takiego współczynnika wykorzystania miejsc pasażerskich w porcie lotniczym. Ryanair można porównać jedynie z innym tanim przewoźnikiem korzystającym z BTS (np. Sky Europe w 2005 r.), który osiągnął współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich na poziomie 63 % w roku podpisania umowy z Ryanair.

⁽¹²⁾ BTS również wyjaśnia, że prawie 100 % kosztów przepustowości operacyjnej, z wyłączeniem kosztów obsługi samolotu (terminal, pasy startowe i inne obszary oraz koszty amortyzacji, odsetek, naprawy i obsługi technicznej, energii, usług, licencji na systemy informatyczne, personelu i administracji), można uznać za koszty stałe spółki, które nie ulegają znaczącym zmianom w wyniku zmian liczby pasażerów obsługiwanych przez port lotniczy.

usług świadczonych przez port lotniczy (zobacz zmiany cen AIP). BTS ponadto stwierdza, że takie nowe połączenia również przyczyniają się do wzrostu udziału regularnego ruchu lotniczego w porcie i ograniczają nieregularność wykorzystania przepustowości portu lotniczego wynikającą z lotów w sezonie letnim (czarterowych), które stanowią jeden z najistotniejszych czynników wpływających na konieczność inwestowania w większą przepustowość portu lotniczego, obciążając budżet portu lotniczego amortyzacją i odsetkami, a w następstwie wiążą się z koniecznością podwyższania cen świadczonych usług.

- (52) BTS dalej wyjaśnia, że zgodnie z warunkiem udzielenia zniżki na nowe połączenia musi być zachowana częstotliwość siedmiu lotów tygodniowo, z czego Ryanair wywiązał się tylko w przypadku połączenia do Frankfurtu-Hahn. Ryanair otworzył jednak kilka „nowych” połączeń, na które nie otrzymał zniżki ze względu na niedostateczną częstotliwość lotów w ciągu tygodnia (np. Sztokholm-Skavsta, East Midlands, Bristol i Brema).
- (53) BTS wyjaśnia, że nie dysponuje informacjami na temat rentowności tras i że rentowność trasy może ocenić tylko przewoźnik lotniczy. Od momentu rozpoczęcia świadczenia swoich usług w porcie BTS Ryanair zrezygnował tylko z jednego połączenia (Bratysława – Brema, Niemcy). Połączenie zostało zlikwidowane po ośmiu miesiącach funkcjonowania, choć Ryanair płacił za nie wynegocjowaną cenę (tj. cenę niższą niż cena ogłoszona w AIP). BTS zauważa, że świadczy to o tym, że przyznanie zniżki na połączenie w normalnych warunkach rynkowych nie jest wystarczające dla utrzymania nierentownego połączenia.

4.1.4. Zgodność pomocy ze wspólnym rynkiem

- (54) BTS jest zdania, że umowa nie zapewniła Ryanair korzyści, ponieważ była oparta na warunkach rynkowych, wobec czego nie stanowi pomocy państwa. Spółka nie przedstawiła jednak wyjaśnień w zakresie kryteriów zgodności środka ze wspólnym rynkiem.
- (55) BTS uważa również, że wytyczne z 2005 r. nie stanowią prawnie wiążących przepisów prawa wspólnotowego, tj. nie są wiążące dla państw członkowskich UE oraz osób fizycznych i prawnych. Wiążące są tylko rozporządzenia, dyrektywy i decyzje. Zalecenia i opinie nie mają mocy wiążącej. Ponadto BTS utrzymuje, że umowa została zawarta w dniu 5 grudnia 2005 r., a wytyczne z 2005 r. zostały opublikowane w dniu 9 grudnia 2005 r. i że nie znajdują one zastosowania z mocą wsteczną do niniejszej sprawy.

4.2. Ryanair

- (56) Ryanair rozpoczął swoje uwagi (z dnia 8 sierpnia 2008 r.) od stwierdzenia, że jego zdaniem wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego było nieuzasad-

nione i zbędne. Stwierdził również, że ubolewa, iż Komisja nie dała Ryanair możliwości udziału we wstępnej ocenie.

- (57) Co do istoty sprawy Ryanair jest zdania, że Komisja powinna oprzeć się na standardowych porozumieniach handlowych, między innymi na dokumentacji dowodowej porównywalnych portów lotniczych przedstawionej przez Ryanair w postępowaniu wyjaśniającym w sprawie Charleroi, i na tej podstawie powinna zdecydować, że przedmiotowa umowa spełnia wymogi testu prywatnego inwestora, a tym samym nie wiąże się z pomocą państwa.

4.2.1. Możliwość przypisania umowy państwu

- (58) W odniesieniu do finansowania umowy przy użyciu zasobów publicznych i możliwości przypisania jej władzom słowackim Ryanair argumentuje, że BTS działała niezależnie przy zawieraniu umowy i tym samym nie mamy do czynienia ze środkiem pomocy państwa.
- (59) Zdaniem Ryanair strona skarżąca niewłaściwie odebrała sprzeciw Ryanair wobec przejścia BTS przez wiedeński port lotniczy (Vienna Airport) i termin zawarcia umowy, traktując je jako dowody na przyznanie pomocy państwa; ponadto wydaje się, że wyolbrzymia pozorny zakres domniemanej korzyści przyznanej Ryanair.
- (60) Ryanair potwierdza, że prawdą jest, iż wzbudził zaniepokojenie wśród konkurencji swoim stanowiskiem w sprawie wyboru kupującego w trakcie procesu prywatyzacji BTS⁽¹³⁾, jest jednak zdania, że absurdem byłoby wywnioskować na podstawie stanowiska Ryanair, że sprzeciwia się prywatyzacji portu lotniczego, czy też że sprzeciwiał się kupnu BTS przez wiedeński port lotniczy, z tego powodu, że umowa mogłaby rzekomo dojść do skutku tylko wtedy, gdyby port lotniczy był własnością publiczną, ze względu na konieczność pomocy państwa. Ryanair wyjaśnia ponadto, że sprzeciw nie miał na celu zapobiec prywatyzacji jako takiej, a był skierowany przeciwko wyborowi kupującego (wiedeński port lotniczy), ponieważ zmniejszyłoby to konkurencję ze strony bratysławskiego portu lotniczego wobec wiedeńskiego portu lotniczego i odebrałoby możliwość wyboru przewoźnikom lotniczym pragnącym obsługiwać obszar ciężenia obejmujący części Republiki Słowackiej, Austrii, Węgier i Republiki Czeskiej.
- (61) W odniesieniu do terminu podpisania umowy Ryanair wyjaśnia, że zawarcie umowy poprzedzała długa faza przygotowań i negocjacji pomiędzy Ryanair a BTS, która rozpoczęła się co najmniej już w grudniu 2003 r. Umowa rzeczywiście została zawarta w dniu 5 grudnia 2005 r., podczas gdy ostatni dzień składania ofert przetargowych wypadał 24 stycznia 2006 r., tj. ponad półtora miesiąca później.

⁽¹³⁾ Który ostatecznie się nie powiódł.

(62) Ponadto Ryanair wyjaśnia również, że miał odebrać dostawę 20 samolotów pomiędzy wrześniem 2005 r. a marcem 2006 r., z których aż cztery miały posłużyć do obsługi połączeń z BTS. Z tych względów operacyjnych proces zawarcia umowy nie mógł zostać zawieszony na ponad dziesięć miesięcy w oczekiwaniu na rozstrzygnięcia w sprawie ofert prywatyzacyjnych i zatwierdzenie przez Urząd Antymonopolowy Republiki Słowackiej (z pierwszym terminem dnia 15 sierpnia 2006 r., który następnie przedłużono o 45 dni, do października 2006 r.).

4.2.2. Wyjaśnienia dotyczące AIP i podanych w nim opłat za usługi w porcie lotniczym

(63) W stosunku do AIP Ryanair uważa, że dokument ten zawiera jedynie wskazówki i nie jest wiążący dla BTS przy negocjacjach z przewoźnikami lotniczymi. Poza tym aspektem w samym AIP przewidziano specjalne zniżki i odstępstwa od zawartych w nim zapisów, podając tym samym do wiadomości publicznej informację o możliwości uzyskania zniżek w ramach indywidualnych negocjacji pomiędzy operatorami portów lotniczych a przewoźnikami lotniczymi.

(64) W odniesieniu do standardowej opłaty za postój, która ma zastosowanie, gdy postój samolotu trwa dłużej niż dwie godziny, Ryanair wyjaśnia, że ta opłata nie miałaby do niego zastosowania ze względu na specyfikę jego operacji i fakt, że port lotniczy w Bratysławie nie jest „bazą” Ryanair. Samoloty Ryanair nigdy nie korzystają z miejsc postojowych w BTS, a ze względu na szybki proces rozładunku i załadunku samoloty Ryanair spędzają za każdym razem tylko 25 minut w porcie lotniczym i nigdy nie przebywają w wyznaczonych obszarach postojowych.

(65) Jeżeli chodzi o wprowadzenie nowych opłat, Ryanair jest zdania, że wykładnia Komisji wprowadza w błąd, ponieważ sugeruje, że nowe opłaty nie będą miały zastosowania do Ryanair. Takie opłaty będą jednak po prostu pobierane bezpośrednio przez BTS zamiast przez Ryanair. Ryanair wyjaśnia, że gdyby takie opłaty były pobierane bezpośrednio przez Ryanair, miałyby niekorzystny wpływ na jego model działalności i liczbę pasażerów.

(66) Ponadto Ryanair stwierdza, że gdyby niektóre standardowe opłaty mające zastosowanie w porcie lotniczym zostały zlikwidowane lub zmniejszone, nie uzyskałby z tego żadnej korzyści, ponieważ łączna opłata za lądowanie, wylot z portu lotniczego i obsługę naziemną przewidziana w ramach umowy nie ulega obniżeniu w przypadku obniżenia standardowych opłat w porcie lotniczym. Było to ryzyko Ryanair podjęte przy zawieraniu umowy. Ryzyko to urzeczywistniło się, ponieważ opłata za lądowanie została zmniejszona o 7,1 % w styczniu 2008 r. Ponadto umowa zapewnia coroczną podwyżkę opłaty za obsługę o [...].

4.2.3. Umowa spełnia wymogi testu prywatnego inwestora rynkowego

(67) Ryanair podważa wstępne wnioski Komisji mówiące o tym, że umowa nie spełnia wymogów testu prywatnego inwestora rynkowego, ponieważ władze słowackie wśród korzyści przewidzianych w umowie wymienili

regionalny rozwój gospodarczy i ewentualny napływ inwestycji, a także inne drugorzędne i trzeciorzędne skutki ekonomiczne.

(68) Dalej wyjaśnia, że głównym celem BTS było zoptymalizowanie liczby pasażerów i konkutowanie na rynku usług lotniczych, a także że spółka BTS oparła swoją decyzję na ciągle aktualizowanych analizach finansowych, co można potwierdzić również na podstawie wymiany korespondencji pomiędzy BTS a Ryanair w trakcie długiego procesu negocjacji, który rozpoczął się w grudniu 2003 r. Ryanair stwierdza, że na przykład pismo BTS z dnia 12 grudnia 2003 r. zawierające tymczasową ofertę zniżek wskazuje, że port lotniczy przeprowadził finansowe analizy kosztów i korzyści. Ryanair dalej stwierdza, że również e-mail: z dnia 16 listopada 2004 r. wskazuje, że BTS przeanalizowała ryzyko związane z umową, jakie na przykład zaakceptowała włączając do opłaty za obsługę tylko te opłaty, które zależą od niej (np. nie włączyła kontroli ruchu lotniczego do swojej opłaty za obsługę, ponieważ nie leży ona w jej gestii). Ryanair również przytacza przykład, że dostarczył BTS sprawozdanie UNISYS, które dotyczyło możliwości przejmowania przez drugorzędne porty lotnicze części ruchu w głównych portach lotniczych.

(69) Ryanair wyjaśnia, że opłaty, które uiszcza na rzecz BTS, są podobne do opłat w porównywalnych portach lotniczych (np. prywatny port lotniczy Blackpool w Zjednoczonym Królestwie) lub nawet wyższe. Ryanair utrzymuje także, że na różnych etapach postępowania administracyjnego i sądowego w sprawie Charleroi również przedstawiał Komisji przykłady opłat pobieranych w wielu prywatnych portach lotniczych, a w kwestii dalszych wyjaśnień odsyła do argumentów, danych i wniosków przekazanych w sprawie Charleroi. Według Ryanair nie ma potrzeby dokonywania kompleksowej oceny ekonomicznej i powinno wystarczyć zwykłe porównanie opłat lotniskowych w różnych prywatnych portach lotniczych.

(70) Ryanair uważa również, że zapewnił on stabilny strumień przychodów portowi lotniczemu, ponieważ zobowiązał się do obsługi co najmniej [...] tras dziennie - odpowiednik ponad 2 milionów pasażerów w skali roku przy założeniu współczynnika wykorzystania miejsc pasażerskich w wysokości 75 % - z bratysławskiego portu lotniczego, począwszy od dnia 1 lipca 2009 r. Ponadto Ryanair zwraca uwagę, że ten przychód został zagwarantowany pod groźbą kary, która byłaby równa opłatom za obsługę [...] tras dziennie, gdyby Ryanair nie wywiązał się ze swojego zobowiązania. Dlatego zdaniem Ryanair zastosowanie niższych opłat w porcie lotniczym odbyło się z uwzględnieniem korzyści ekonomicznej, a zatem spełnia wymogi testu prywatnego inwestora.

(71) Ponadto opłata za obsługę w przypadku nowych połączeń zależy od częstotliwości lotów (7 lotów tygodniowo) i odpowiada ponad 100 000 pasażerów rocznie (zakładając, że współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich wynosi 75 %). Ryanair tłumaczy, że w czasie redagowania uwag zniżki na nowych połączeniach miały zastosowanie wyłącznie do połączenia Bratysława

- Frankfurt-Hahn. Utrzymuje również, że zniżki przyznane przez BTS na nowe połączenia są zgodne z praktykami branżowymi, ponieważ wiele prywatnych i państwowych portów lotniczych stosuje taki sam lub nawet wyższy poziom zniżek dla nowych połączeń.

- (72) Ryanair wyjaśnia ponadto, że zapewniając portowi lotniczemu dużą liczbę pasażerów, przyczynia się do maksymalizacji jego przychodów z działalności pozalotniczej i wykorzystania terminalu. Przychody z działalności pozalotniczej obejmują opłaty parkingowe dla pasażerów, przychody z działalności związanej z portem lotniczym, takiej jak wypożyczanie samochodów, sklepy, banki, urzędy pocztowe i restauracje, przychody z transportu wahałowego do okolicznych miast i przychody z reklamy. Ponadto Ryanair jest zdania, że port lotniczy może wygenerować dodatkowe przychody dzięki prowizji za bilety i opłatom za dodatkowy bagaż, a także obniżyć koszty, stosując różne procedury odprawy.
- (73) Ryanair odrzuca założenie strony skarżącej, jakoby współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich jego samolotu wynosił 84 %, a maksymalna masa startowa samolotu wynosiła 69,9 ton. Założenia te są przesadne, mają wyolbrzymić wymiar domniemanej korzyści przyznanej Ryanair. Ryanair wyjaśnia również, że w czasie prowadzenia negocjacji z BTS jego założenia dotyczące współczynnika wykorzystania miejsc pasażerskich na samolot, wynosiły 75 - 80 %, i zostało to potwierdzone w statystykach *ex post*. Maksymalna masa startowa samolotu Ryanair korzystającego z bratysławskiego portu lotniczego wynosi 67 ton.
- (74) Zdaniem Ryanair już w 2005 r. można było przewidzieć, że umowa zawarta z BTS uczyni port lotniczy bardziej zyskownym, a tym samym zapewni akcjonariuszom wartość dodaną. Ryanair zawarł podobne umowy z innymi prywatnymi lub państwowymi portami lotniczymi, takimi jak Londyn-Stansted, Londyn-Luton, Prestwick czy Hahn.

4.2.4. Brak selektywności

- (75) W opinii Ryanair środek nie jest selektywny, ponieważ umowa nie została zawarta na zasadzie wyłączności, a inny przewoźnik lotniczy mógł uzyskać takie same warunki, które zostały przyznane Ryanair na podstawie jego zobowiązań. Jest również zdania, że umowa zapewnia przejrzystość i niedyskryminację w stosowaniu finansowych i operacyjnych warunków oferowanych innym przewoźnikom lotniczym.
- (76) Ryanair wyjaśnia dalej, że w chwili zawarcia umowy port lotniczy działał poniżej dostępnej przepustowości i że byłby w stanie przyjąć konkurentów Ryanair. Następnie stwierdza, że Sky Europe korzystał z co najmniej takich samych warunków jak Ryanair, ponieważ ich zobowiązania były porównywalne.

4.2.5. Wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócenie konkurencji

- (77) Ryanair nie zgadza się ze wstępnymi wnioskami Komisji zawartymi w jej decyzji o wszczęciu postępowania

w odniesieniu do zakłócenia konkurencji i wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Kwestionuje w szczególności fakt, że Komisja nie przeanalizowała ustaleń pomiędzy konkurencyjnymi przewoźnikami a portami lotniczymi.

5. UWAGI REPUBLIKI SŁOWACKIEJ DOTYCZĄCE UWAG STRON TRZECICH

- (78) Władze słowackie rozpoczęły swoje uwagi od stwierdzenia, że w pełni zgadzają się z argumentami BTS i Ryanair, zgodnie z którymi umowa nie wiąże się z pomocą państwa na rzecz Ryanair i została zawarta na warunkach rynkowych.
- (79) W odniesieniu do możliwości przypisania umowy państwu podkreślają one w szczególności, że umowa została zawarta dopiero po długoterminowym okresie negocjacji pomiędzy zarządem portu lotniczego a Ryanair. Zdaniem władz słowackich, gdyby umowę można było przypisać państwu, proces negocjacji byłby szybszy. Oczywiście jest również, że umowa nie została zawarta pod naciskiem. Władze utrzymują również, że port lotniczy jest niezależny od lokalnych i regionalnych władz oraz że jest w stanie finansować swoje koszty operacyjne z przychodów, bez interwencji władz publicznych.
- (80) Ponadto władze słowackie utrzymują, że spółka BTS działała jak prywatny inwestor, mając na celu uzyskanie najkorzystniejszych warunków umowy dla portu lotniczego. Spółka BTS niedawno przedłożyła Ministerstwu Finansów sprawozdanie dotyczące strategii w zakresie tanich usług transportu lotniczego w porcie lotniczym sporządzone pod koniec 2003 r. przez firmę doradczą. Celem tego sprawozdania było opisanie działalności i tendencji w sektorze tanich przewoźników lotniczych na całym świecie i w Europie Środkowej, by udzielić zarządowi portu lotniczego zaleceń w zakresie cen, marketingu i kwestii finansowych. Inna analiza została przeprowadzona w kwietniu 2004 r. w celu oceny wzrostu liczby pasażerów w porcie lotniczym oraz opcji cenowych.
- (81) Władze słowackie potwierdzają, że spółka BTS stosowała lub oferowała zniżki w odniesieniu do nowych regularnych połączeń również w odniesieniu do innych przewoźników, takich jak Easyjet i Sky Europe, umowa z Ryanair nie stanowiła więc szczególnego odstępstwa. Stwierdzają również, że definicja „nowego połączenia” była porównywalna z definicją stosowaną przez innych przewoźników i Ryanair nie był pod żadnym względem uprzywilejowany.
- (82) Władze słowackie dalej wyjaśniają, że choć są zdania, że umowa z Ryanair nie wiąże się z pomocą państwa, zwróciły się do portu lotniczego o analizę *ex post* rentowności umowy. Analiza wykazała, że port lotniczy ocenia rentowność umowy na poziomie 8,5-10 % w latach 2006-2007.

6. ISTNIENIE POMOCY

6.1. Pomoc państwa zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE

- (83) 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”.
- (84) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1 TFUE, mają łączny charakter. W celu stwierdzenia, że przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, muszą być zatem spełnione wszystkie poniższe warunki. Mianowicie, wsparcie finansowe powinno:
- zostać przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych,
 - sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,
 - zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji,
 - wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (85) W niniejszej sprawie władze słowackie utrzymują, że spółka BTS postąpiła tak, jak postąpiłby prywatny inwestor w podobnej sytuacji. Jeśli tak jest, umowa nie sprzyjała Ryanair i pomoc państwa nie ma miejsca.

6.2. Zastosowanie testu prywatnego inwestora

- (86) W ramach oceny, czy umowa została zawarta w normalnych warunkach rynkowych, Komisja musi zbadać, czy w podobnych okolicznościach prywatny inwestor działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej zgodziłby się na takie same lub podobne ustalenia handlowe co BTS⁽¹⁴⁾.
- (87) Obie zainteresowane strony (tj. BTS i Ryanair) twierdzą, że również inne porty lotnicze stanowiące własność prywatną lub publiczną przyznają zniżki na nowe połączenia w oparciu o liczbę pasażerów, oczekując wzrostu rentowności i lepszego wykorzystania infrastruktury. Są więc zdania, że Komisja powinna ograniczyć swój test prywatnego inwestora do porównania opłat zawartych w umowie z opłatami lotniskowymi stosowanymi w innych europejskich portach lotniczych wobec tanich przewoźników lotniczych. W szczególności Ryanair utrzymuje, że opłaty w bratysławskim porcie lotniczym są podobne lub nawet wyższe od opłat w porównywalnych portach lotniczych (np. port lotniczy Blackpool w Zjednoczonym Królestwie).

⁽¹⁴⁾ W celu przeprowadzenia oceny Komisja zleciła również badanie Moore'owi Stephensowi (zwanemu dalej „ekspertem Komisji”). Ekspert Komisji przeanalizował dane i założenia finansowe stanowiące podstawę umowy Ryanair. Podczas przeprowadzenia tego badania miał on wsparcie ze strony BTS, a port lotniczy udostępnił mu wszystkie niezbędne dokumenty w specjalnym pomieszczeniu udostępniania danych oraz zapewnił dostęp do kierownictwa BTS. Ekspert Komisji otrzymał również nieograniczony dostęp do finansowej, umownej i innej dokumentacji portu lotniczego.

- (88) W tym względzie Komisja uważa, że choć opłaty lotniskowe stosowane w innych europejskich portach lotniczych mogą stanowić bardzo ogólny punkt odniesienia dla cen usług lotniczych, nie pozwalają stwierdzić, że spółka BTS w tym konkretnym przypadku działała jak prywatny inwestor.
- (89) Struktura przychodów i kosztów różni się w zależności od portu lotniczego. Zależy ona w szczególności od poziomu rozwoju portu lotniczego, szczególnie w zakresie liczby pasażerów, przewoźników lotniczych latających z/do portu lotniczego, dostępnej przepustowości (nadmierna przepustowość, ograniczenia przepustowości lub konieczność nowych inwestycji w związku ze wzrostem liczby pasażerów), okresu użytkowania infrastruktury, konieczności inwestycji odtworzeniowych, poziomów amortyzacji, obciążenia regulacyjnego, które może różnić się w zależności od państwa członkowskiego, oraz dawnych długów i zobowiązań. Komisja zauważa również, że umowy z przewoźnikami lotniczymi mogą być inne w każdym porcie lotniczym i że mogą także zależeć od atrakcyjności jego lokalizacji dla danego przewoźnika lotniczego i jego konkurentów, rozmiaru obszaru ciężenia i poziomu oferowanych usług.
- (90) W związku z tym Komisja uważa, że kwestię, czy umowa wiąże się z korzyścią dla Ryanair, należy ocenić w odniesieniu do warunków w bratysławskim porcie lotniczym, a nie poprzez zwykłe porównanie opłat stosowanych w innych europejskich portach lotniczych, których charakterystyka może być inna.
- (91) Zgodnie z zasadami ustanowionymi w orzecznictwie Komisja musi porównać zachowanie BTS z zachowaniem prywatnego podmiotu kierującego się perspektywą rentowności⁽¹⁵⁾. Spółka BTS twierdzi, że działała racjonalnie, nie dostarczyła jednak Komisji formalnego sprawozdania na piśmie.
- (92) W wyroku w sprawie Stardust Marine Trybunał orzekł, że „[...] w celu ustalenia, czy państwo zachowało się jak ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej, należy usytuować się w kontekście chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej”⁽¹⁶⁾.
- (93) Komisja, by móc przeprowadzić test prywatnego inwestora, musi odnieść się do czasu podpisania umowy. Spółka BTS podpisała umowę z Ryanair w dniu 5 grudnia 2005 r. Komisja musi również oprzeć swoją ocenę na informacjach i założeniach, którymi podmiot dysponował w chwili podpisania umowy.

⁽¹⁵⁾ Sprawa C-305/89 Włochy przeciwko Komisji („Alfa Romeo”), Rec. 1991 s. I-1603, pkt 20, sprawa T-296/97 Alitalia przeciwko Komisji, Rec. 2000 s. II-3871, pkt 84.

⁽¹⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji (zwana dalej „wyrokiem w sprawie Stardust Marine”), Rec. 2002 s. I-04397, pkt 71.

- (94) Zgodnie z umową (art. 2.1) Ryanair zobowiązał się do obsługi co najmniej [...] istniejących połączeń dziennie do połowy 2009 r. Po tym okresie oczekiwano dużo niższego wzrostu. Artykuł 6.4 umowy stanowi, że cena dla standardowego połączenia wynosi [...] EUR za rozładunek i załadunek (przylot i wylot), rosnąc o [...] w skali roku.
- (95) Zgodnie z art. 6.3 umowy opłaty za nowe połączenia byłyby naliczane po niższej stawce [...] EUR za rozładunek i załadunek samolotu i rosłyby o [...] rocznie w okresie 6 lat od chwili wprowadzenia nowego połączenia. Z informacji dostarczonych przez port lotniczy wynika również, że nowe połączenia stanowiłyby maksymalnie 20 % wszystkich połączeń obsługiwanych przez Ryanair⁽¹⁷⁾.
- (96) Na tej podstawie port lotniczy był w stanie przewidzieć przychody generowane w wyniku zawarcia umowy z Ryanair. Należy podkreślić, że takie przychody uwzględniają jedynie przychody z działalności lotniczej, nie obejmują natomiast przychodów pośrednich.
- (97) Komisja dalej zauważa, że dzięki zobowiązaniu Ryanair do obsługiwanie co najmniej [...] tras dziennie z portu lotniczego spółka BTS mogła oczekiwać stabilnych i przewidywalnych przychodów w okresie obowiązywania umowy.
- (98) Koszty portu lotniczego w okresie obowiązywania umowy oszacowano poprzez projekcję rzeczywistych kosztów⁽¹⁸⁾ do 2016 r. na podstawie planu operacyjnego portu lotniczego.
- (99) Część każdej z odpowiednich pozycji kosztowych została przypisana do umowy zgodnie z kluczami odzwierciedlającymi udział pasażerów (29,38 % pasażerów w 2007 r.), ruch samolotów w porcie lotniczym (12,69 % w 2007 r.), maksymalną masę startową (19,07 %) oraz potrzeby administracyjne związane z umową, a także poziom usług oferowanych na rzecz Ryanair. Roczne prognozowane klucze alokacji zostały przedstawione w tabeli 4, która pokazuje, że udział kosztów ponoszonych przez Ryanair zwiększa się wraz z jego istotnością dla działalności portu lotniczego.

Tabela 4

Klucze alokacji kosztów dla umowy z Ryanair, lata 2008–2016.

Klucze alokacji kosztów	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pasażerowie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksymalna masa startowa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ruch samolotów w porcie lotniczym	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administracja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Następnie na podstawie planu operacyjnego portu lotniczego opracowano prognozę kosztów do roku 2016 r., przy następujących założeniach podstawowych:
- roczna amortyzacja jest oparta na programie inwestycyjnym, który uwzględnia koszty nowego terminalu, i gwałtownie wzrasta w czasie budowy nowego terminalu, tj. w okresie od 2009 r. do 2012 r.,
 - koszty personelu są oparte na założeniu, że wzrost liczby pracowników będzie wynosić 50 % wzrostu liczby pasażerów rocznie, pomnożone przez średnią pensję na pracownika i roczną stopę inflacji,

⁽¹⁷⁾ W kontekście ewentualnej dyskryminacji w zakresie opłat pomiędzy przewoźnikami lotniczymi w BTS Komisja zauważa, że opłata za obsługę za pasażera w 2008 r. stosowana wobec Ryanair jest porównywalna do opłaty za pasażera uiszczanej przez Sky Europe, np. Sky Europe przewiózł 892 939 pasażerów w 2008 r. i uiszczył opłatę w wysokości [...] za pasażera, w tym opłatę za postój samolotu na lotnisku; dla porównania Ryanair przewiózł 762 541 pasażerów i uiszczył opłatę w wysokości [...] za pasażera, bez opłaty za postój samolotu. Tym samym opłaty w BTS różnią się tylko w odniesieniu do poziomu świadczonej usługi i liczby przewiezionych pasażerów. W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja nie otrzymała od konkurentów Ryanair w BTS żadnych uwag podważających taki wniosek.

⁽¹⁸⁾ W obliczeniach podstawa kosztów dotyczy 2007 r.; koszty za 2005 r. były niższe.

- dla kosztów zużycia energii (gaz, energia elektryczna) i wody zakłada się wzrost odpowiadający 25 % wzrostu prognozowanej liczby pasażerów, pomnożonym przez roczną stopę inflacji plus jednorazowy wzrost o 35 % w 2010 r. w celu odzwierciedlenia rozpoczęcia fazy 1 nowego terminalu. Nie istnieje wzrost odpowiadający rozpoczęciu fazy 2 nowego terminalu w 2012 r., ponieważ w ramach fazy 2 istniejący budynek zostanie zastąpiony nowym, więc nie ma łącznego wzrostu netto zużycia energii,
 - koszty naprawy i obsługi technicznej są oparte na zakładanej stopie wzrostu w wysokości 50 % prognozowanego przyrostu liczby pasażerów pomnożonej przez roczną stopę inflacji,
 - roczna inflacja oparta jest na prognozie słowackiego Ministerstwa Finansów,
 - kurs wymiany użyty do przeliczenia SKK na EUR jest ustalony na poziomie kursu wymiany z dnia podpisania umowy (37,798 SKK/EUR).
- (101) Poniższa tabela zawiera zestawienie obliczeń przychodów i kosztów powstałych w związku z umową i jej wkład w zysk BTS w trakcie obowiązywania umowy. Obliczenia te są oparte na planie operacyjnym dostarczonym przez zarząd BTS i na opisanych powyżej założeniach.

Tabela 5

Analiza rentowności umowy Ryanair w latach 2005-2016

(w tys. EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Przychody	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk/Strata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża zysku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wartość bieżąca netto zysków ⁽¹⁾	[...]										
Średnia marża zysku	[...]										

⁽¹⁾ Wartość bieżąca netto obliczona w oparciu o zniżkę 6,9 %.

- (102) Komisja zwraca uwagę, że umowa z Ryanair, w okresie jej obowiązywania, ma dodatni wkład w wyniki finansowe BTS, z wartością bieżącą netto zysków wynoszącą [...] mln EUR. Również przewidywano, że ogólna wartość bieżąca netto BTS będzie dodatnia w okresie obowiązywania umowy.
- (103) Komisja zauważa także, że umowa obejmuje wszystkie koszty, które można jej przypisać. „Podejście oparte na całkowitych kosztach” w niniejszym przypadku obejmuje koszty amortyzacji infrastruktury portu lotniczego i wszystkie pozostałe koszty operacyjne; obejmuje także koszty dawnej infrastruktury⁽¹⁹⁾ oraz koszty środków ochrony i bezpieczeństwa, które mogą stanowić środki wchodzące w zakres polityki publicznej, przez co nie stanowiłyby działalności gospodarczej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Nie uwzględniono również przychodów z działalności pozalotniczej, które można przypisać do umowy. Wartość bieżąca netto zysków wydaje się więc niedoszacowana i dodatni wkład umowy powinien być wyższy.
- (104) Komisja zauważa ponadto, że w 2010 r. i 2011 r. – tj. latach, w których ma być oddana do eksploatacji pierwsza część nowego terminalu⁽²⁰⁾ i stworzona zostanie dodatkowa przepustowość w porcie lotniczym - koszty portu (w szczególności koszty amortyzacji i energii) wzrosną o 33-38 % w stosunku do 2008 r. i będą miały ujemny wpływ na wyniki w trakcie tych pierwszych dwóch lat.

⁽¹⁹⁾ Inwestycje infrastrukturalne i ich finansowanie, które bezspornie miały miejsce, zanim porty lotnicze zostały uznane za przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (data pierwszego wyroku w sprawie Aéroport de Paris).⁽²⁰⁾ Decyzja o inwestycji odtworzeniowej w stary terminal została podjęta niezależnie od decyzji o wejściu w stosunek umowy z Ryanair przed podpisaniem umowy z Ryanair. Spółka BTS nie otrzymała pomocy państwa na budowę nowego terminalu.

- (105) Z tabeli 5 wynika, że średnia marża zysku ⁽²¹⁾ (zwana również rentownością sprzedaży) z umowy wynosi [...] i jest porównywalna ze średnimi marżami zysku w innych portach lotniczych UE w 2006 r. i 2007 r. (zobacz tabela poniżej).

Tabela 6

Marża zysku w innych portach lotniczych UE w 2006 r. i 2007 r.

(w %)

Porty lotnicze	Marża zysku z 2006 r.	Marża zysku z 2007 r.
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aeroportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Średnia marża zysku	7,31	8,61

- (106) Ekspert Komisji przeprowadził również analizę wrażliwości wartości bieżącej netto umowy w celu zbadania wpływu zmian kosztów amortyzacji i energii - w razie niedoszacowania tych kosztów - na rentowność umowy.

Tabela 7

Analiza wrażliwości (wzrost kosztów amortyzacji i energii) rentowności umowy z Ryanair

Poszczególne scenariusze	Wartość bieżąca netto umowy z Ryanair w tys. EUR
Podstawowy scenariusz	[...]
Alternatywny scenariusz 1: wzrost kosztów amortyzacji i energii o 10 % w 2013 r. i 15 % w latach 2014-2016	[...]
Alternatywny scenariusz 2: wzrost kosztów amortyzacji i energii o 15 % w 2013 r. i 25 % w latach 2014-2016	[...]

- (107) Pomimo zmian w analizie wrażliwości w zakresie 10 %-25 % wkład umowy w zysk netto BTS pozostaje dodatni i mieści się w przedziale od [...] mln EUR do [...] mln EUR.
- (108) W związku z powyższym Komisja, w oparciu o wyżej wymienioną analizę kosztów i korzyści, uważa, że decyzja BTS o zawarciu umowy z Ryanair była racjonalna.

⁽²¹⁾ Marża zysku (zwana również rentownością sprzedaży) wynika ze stosunku zysku netto do sprzedaży (przychodów). Ten stosunek pokazuje, czy przedsiębiorstwo ma dostateczną rentowność sprzedaży, ponieważ określa część zysku jaka jest generowana przez jedno euro przychodu ze sprzedaży; jest to wskaźnik rentowności i wydajności.

Inne aspekty umowy i analiza ryzyka BTS

- (109) Komisja uważa za istotne przyjrzenie się umowie w kontekście wcześniejszej działalności BTS i pozycji tej spółki na rynku w tamtym czasie.
- (110) Komisja zauważa ponadto, że zgodnie z wyrokiem w sprawie Charleroi⁽²²⁾ ma obowiązek uwzględnić przy badaniu spornego środka wszystkie elementy mające znaczenie dla sprawy i ich kontekst.
- (111) Do pozostałych elementów, które należy ocenić przy badaniu przesłanek decyzji BTS o zawarciu umowy, należą w niniejszej sprawie – poza analizą kosztów i korzyści – również: dywersyfikacja przewoźników lotniczych działających w porcie lotniczym (a tym samym ograniczenie ryzyka), lepsza alokacja zasobów oraz zmniejszenie nadmiernej przepustowości.
- (112) Ponieważ Republika Słowacka nie ma obecnie głównego narodowego przewoźnika, a wielkość jej poprzedniego przewoźnika lotniczego była nieduża (6 % pasażerów w BTS w 2005 r.), a w innych państwach członkowskich tego typu przewoźnicy lotniczy nadal obsługują co najmniej 40 % pasażerów w porównywalnych portach lotniczych, BTS była w dużym stopniu uzależniona od prywatnego przewoźnika lotniczego Sky Europe, który obsługiwał około 73 % pasażerów w porcie lotniczym w 2005 r. Należy zauważyć, że dzięki umowie z Ryanair spółka BTS mogła rzeczywiście zdywersyfikować bazę klientów, a tym samym była w stanie zmniejszyć ryzyko, które powstało w ciągu 2009 r. wraz z bankructwem Sky Europe.
- (113) Ponadto spółka BTS zmniejszyła również ryzyko wytwarzania nadmiernej przepustowości, zastępując stary terminal nowym i większym. Optymalizacja wykorzystania infrastruktury i jego regularność pozwoliły również zmniejszyć zwykłe opłaty AIP od 2008 r. BTS nie włączyła także do tzw. „opłaty za obsługę” tych opłat, na które nie miała wpływu, jak np. opłaty za kontrolę ruchu lotniczego.
- (114) Ponadto Ryanair reklamuje Bratysławę jako jedno ze swoich połączeń na swojej stronie internetowej. BTS nie płaci jednak za tę reklamę, choć nie można wykluczyć, że można by jej przypisać pewną wartość.
- (115) Komisja zauważa, że wszystkie te elementy jakościowe również miały pozytywny wpływ na sytuację operacyjną i finansową BTS i zwiększyły wartość rynkową spółki dla jej akcjonariuszy. Uzupełniają one zatem wspomnianą powyżej analizę kosztów i korzyści.

Wniosek

- (116) W świetle powyższych rozważań Komisja stwierdza, że w chwili podpisania umowy z Ryanair BTS uważała, że umowa zwiększy rentowność portu lotniczego. Komisja zgadza się zatem, że w podobnych okolicznościach prywatny podmiot zdecydowałby się na zawarcie takiej samej umowy z Ryanair co BTS.
- (117) Ponieważ co najmniej jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 TFUE nie jest spełnione, Komisja uważa, że umowa nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Umowa z dnia 5 grudnia 2005 r. zawarta pomiędzy Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. a Ryanair Ltd. nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja jest skierowana do Republiki Słowackiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 stycznia 2010 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

⁽²²⁾ Sprawa T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji („wyrok Charleroi”), Zb.Orz. 2008 s. II-03643, pkt 59.