

V

(Ogłoszenia)

PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA

POMOC PAŃSTWA — NIEMCY

Pomoc państwa C 24/07 (ex NN 71/06) — Pomoc państwa dla spółki Flughafen Lübeck GmbH oraz dla Ryanair

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 287/07)

Pismem z dnia 10 lipca 2007 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Republikę Federalną Niemiec o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A, General Affairs
DM 28, 6/109
B-1049 Brussels
Nr faksu: (32-2) 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio umotywowanym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

— **Opis środka lub pomocy, w odniesieniu do którego (której) Komisja wszczyną postępowanie:**

Niniejsza sprawa dotyczy określonych stosunków handlowych o różnym — w zależności od stron tych stosunków — charakterze, w przypadku których można przypuszczać, że miała miejsce pomoc państwa na rzecz portu lotniczego Lubeka Blankensee.

- Potencjalna pomoc państwa dla spółki Flughafen Lübeck GmbH (operatora portu lotniczego) przeznaczona na działalność portu lotniczego: Miasto Lubeka prawdopodobnie finansowało na różne sposoby działalność portu lotniczego, a mianowicie w postaci umowy o pokryciu strat, korzystnej umowy dzierżawy oraz poręczeń.
- Potencjalna pomoc państwa dla spółki Flughafen Lübeck GmbH w postaci finansowania infrastruktury: Za pośrednictwem miasta Lubeka kraj związkowy Szlezwik-

Holsztyn udostępnił spółce Flughafen Lübeck GmbH środki finansowe na określone inwestycje budowlane w porcie lotniczym Lubeka (w szczególności na system lądowania według wskazań przyrządów kategorii II (ILS Cat II)).

- Potencjalna pomoc państwa dla Infratil w kontekście prywatyzacji spółki Flughafen Lübeck GmbH: Spółka Flughafen Lübeck GmbH została „sprywatyzowana” — 90 % udziałów w spółce zostało sprzedanych przez miasto Lubeka nowozelandzkiemu operatorowi infrastruktury Infratil.
- Potencjalna pomoc państwa dla Ryanair: W stosunkach między spółką Flughafen Lübeck GmbH a tanim przewoźnikiem lotniczym Ryanair ten ostatni mógł skorzystać z pomocy państwa w postaci nieodpowiednich opłat za lądowanie i opłat pasażerskich (lub opłat łączonych) oraz w postaci umowy marketingowej.

— Ocena środka lub pomocy:

Komisja doszła do wniosku, że prywatyzacja spółki Flughafen Lübeck GmbH mogła zostać przeprowadzona zgodnie z obowiązującymi wytycznymi Komisji, w związku z czym nie musiało dojść do udzielenia pomocy państwa. Jednak na obecnym etapie Komisja nie może z całą pewnością stwierdzić, że cena zapłacona przez Infratil odpowiadała cenie rynkowej.

W przypadku pozostałych trzech środków Komisja doszła do wniosku, że mogą się one wiązać z udzieleniem pomocy państwa.

Zgodność pomocy z podstawą prawną, w tym przedstawienie wątpliwości Komisji wraz z dokładnymi odniesieniami do szczegółowych przepisów odpowiednich wytycznych/ram.

Pomoc operacyjna dla spółki Flughafen Lübeck GmbH została oceniona w świetle art. 86 ust. 2 oraz art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE. Na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy pomoc ta może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jako że żaden z wyjątków od ogólnego zakazu pomocy państwa nie wydaje się mieć zastosowania.

Pomoc na inwestycje dla spółki Flughafen Lübeck GmbH mogłaby zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) oraz na mocy wytycznych Komisji z 2005 r. dotyczących pomocy państwa dla regionalnych portów lotniczych, jeśli wszystkie warunki określone w tych wytycznych byłyby spełnione. Warunki te są następujące:

- budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp, itp.),
- infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu,

- infrastruktura oferuje zadowalające średniookresowe perspektywy użytkowania, zwłaszcza jeśli chodzi o już istniejącą infrastrukturę,
- dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący,
- stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Wspólnoty.

W chwili obecnej Komisja ma wątpliwości, czy którykolwiek z tych warunków jest spełniony.

Jeśli okazałoby się, że cena zapłacona przez Infratil była niższa od ceny rynkowej, pomoc państwa w kontekście prywatyzacji raczej nie mogłaby zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, ponieważ żadne z kryteriów dopuszczalności takiej pomocy nie byłoby spełnione.

Pomoc operacyjna dla Ryanair mogłaby zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeśli zostałyby spełnione warunki dotyczące zatwierdzenia pomocy na rozpoczęcie działalności, określone w wytycznych Komisji z 2005 r. dotyczących pomocy państwa dla regionalnych portów lotniczych. Komisja ma wątpliwości, czy następujące z tych warunków są spełnione:

- uruchomienie nowych tras: władze niemieckie nie wykazały, że pomoc jest ograniczona do nowych tras,
- opłacalność oraz stopniowe zmniejszanie pomocy: władze niemieckie nie wykazały, że pomoc jest ograniczona do nowych tras, ani że ma charakter regresywny,
- pomoc związana z kosztami rozpoczęcia działalności: władze niemieckie nie wykazały, że pomoc jest ograniczona do kosztów rozpoczęcia działalności,
- informacje i zasada niedyskryminacji: władze niemieckie nie wykazały, że informacje o pomocy zostały ogłoszone publicznie, ani że pomoc ta była dostępna na niedyskryminujących zasadach.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽¹⁾, wszelka bezprawnie przyznana pomoc może podlegać odzyskaniu od jej beneficjenta.

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1.