

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2016/1698

z 20. februára 2014

o opatreniach SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ktoré vykonalo Francúzsko na podporu letiska Marseille Provence a leteckých spoločností využívajúcich letisko

*[oznámené pod číslom C(2016) 870]***(Iba francúzske znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Komisia 8. mája 2006 dostala od spoločnosti Ryanair sťažnosť, ktorej predmetom bola neoprávnená pomoc spočívajúca v diferenciácii letiskových poplatkov, ktoré sa uplatňujú na vnútroštátne lety a na medzinárodné lety. Listom z 21. júna 2006 Komisia požiadala Francúzsko o informácie týkajúce sa otázok uvedených v tejto sťažnosti.
- (2) Komisia 27. marca 2007 dostala druhú sťažnosť s dátumom 15. marca 2007 podanú spoločnosťou Air France. Predmetom tejto sťažnosti bola neoprávnená pomoc, ktorú poskytla Conseil général des Bouches du Rhône (Hlavná rada departamentu Bouches du Rhône, ďalej len „Conseil général“) letisku Marseille Provence, ako aj neoprávnená pomoc, ktorú letisko poskytlo spoločnosti Ryanair a iným leteckým spoločnostiam. Tieto výhody údajne spočívali najmä v znížení letiskových poplatkov s cieľom podporiť lety z nového terminálu „Marseille-Provence 2“ (ďalej len „terminál mp2“).
- (3) Listom z 27. novembra 2009 spoločnosť Air France podala sťažnosť týkajúcu sa neoprávnenej pomoci, ktorú poskytli viaceré francúzske regionálne a miestne letiská vrátane letiska Marseille Provence.
- (4) Listom z 13. júla 2011 Komisia informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) ⁽¹⁾.
- (5) Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam do jedného mesiaca od dátumu uverejnenia.
- (6) Komisia 13. decembra 2011 dostala pripomienky od Obchodnej a priemyselnej komory v Marseille-Provence (ďalej len „CCIMP“) a 15. decembra 2011 od spoločnosti Air France, od spoločnosti Ryanair, od spoločnosti AMS, od Asociácie európskych leteckých spoločností a od CCIMP. Listom z 10. februára 2012 postúpila tieto pripomienky Francúzsku, pričom mu poskytla možnosť, aby sa k nim v priebehu jedného mesiaca vyjadrilo. Komisia dostala pripomienky od Francúzska listom z 12. marca 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 334, 15.11.2011, s. 8.

- (7) Zároveň dostala ďalšie pripomienky od leteckej spoločnosti Ryanair z 13. apríla 2012, 10. apríla 2013, 20. decembra 2013, 17. januára 2014 a 30. januára 2014. Tieto dodatočné pripomienky boli postúpené Francúzsku 13. júla 2012, 3. mája 2013, 9. januára 2014 a 4. februára 2014. Listami zo 17. júla 2012, 4. júna 2013, 29. januára 2014 a 5. februára 2014 Francúzsko informovalo Komisiu, že nemá ďalšie pripomienky k tejto veci.
- (8) Francúzsko postúpilo dodatočné informácie Komisii v listoch z 26. marca 2012, 10. apríla 2012, 20. septembra 2012, 30. októbra 2013 a 24. decembra 2013 po tom, ako o ne Komisia požiadala listami z 23. februára 2012, 12. júna 2012 a 20. novembra 2013.

2. PODROBNÝ OPIS SITUÁCIE

2.1. ZAJINTERISOVANÉ STRANY

2.1.1. LETISKO MARSEILLE PROVENCE

- (9) Letisko Marseille Provence je po letiskách v Paríži, Nice a Lyone jedným z najväčších francúzskych letísk. V roku 2012 letisko vybavilo 8 295 479 cestujúcich.

Tabuľka 1

Vývoj počtu cestujúcich

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet prepravených cestujúcich, terminál mp1	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Počet prepravených cestujúcich, terminál mp2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Celkový počet cestujúcich	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Zdroj: Informácie od Francúzska z 24. decembra 2013.

2.1.2. OBCHODNÁ A PRIEMYSELNÁ KOMORA V MARSEILLE-PROVENCE, KONCESIONÁR LETISKA MARSEILLE PROVENCE

- (10) Vo Francúzsku sú obchodné a priemyselné komory (ďalej len „CCI“) verejnými správnymi inštitúciami. Obchodné a priemyselné komory vo vzťahu k verejným orgánom zastupujú všeobecné záujmy obchodu, priemyslu a služieb. Ich úlohy a právomoci sú stanovené zákonom ⁽²⁾ a podliehajú správne dohľadu ⁽³⁾ zo strany štátu prostredníctvom prefekta regiónu. Dozorný orgán má právo zúčastňovať sa všetkých rokovaní valných zhromaždení obchodných a priemyselných komôr a môže pridať jeden alebo viacero bodov do programu zasadnutia týchto subjektov. Dozorný orgán môže prípadne pozastaviť výkon funkcií člena CCI alebo ho odvolať. Minimálne rozhodnutia týkajúce sa rozpočtu, pôžičiek alebo podpísania dohôd s tretími stranami nemožno vykonať bez schválenia dozorného orgánu ⁽⁴⁾. CCIMP spravuje svoje dcérske spoločnosti, najmä letisko Marseille Provence a viaceré inštitúcie odborného vzdelávania. Jej dcérske spoločnosti nemajú právnu subjektivitu ⁽⁵⁾. Účtovníctvo týkajúce sa činností letiska však vedie osobitne. Právne akty možno vykonávať len za predpokladu, že boli určené dozornému orgánu.

⁽²⁾ Zákon č. 2005-882 z 2. augusta 2005 v prospech malých a stredných podnikov.

⁽³⁾ Podľa francúzskeho práva správny dohľad predstavuje určitú formu právomoci, ktorú vykonáva právnická osoba založená podľa verejného práva nad inou osobou. Dohľad nad regionálnymi a miestnymi obchodnými a priemyselnými komorami zabezpečuje prefekt regiónu, ktorému pomáha vedúci oddelenia verejných financií. V súlade s ústavou a so zákonom sa správny dohľad týka výlučne kontroly zákonnosti aktov prijatých právnickou osobou, ktorá podlieha dohľadu.

⁽⁴⁾ Články R.712-2 až R.712-11-1 obchodného zákonníka.

⁽⁵⁾ Pozri http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique.

- (11) CCIMP spravuje letisko Marseille Provence od roku 1934 na základe koncesnej zmluvy týkajúcej sa úpravy, údržby a prevádzky udelenej francúzskym štátom, ktorému patrí letisko. V roku 1987 sa táto koncesná zmluva obnovila na ďalších tridsať rokov ⁽⁶⁾.

2.1.3. HOSPODÁRSKY PORADNÝ VÝBOR LETISKA MARSEILLE PROVENCE

- (12) V rámci Hospodárskeho poradného výboru letiska sa uskutočňujú konzultácie s Conseil général des Bouches-du-Rhône, Conseil régional Provence Côte d'Azur a Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole týkajúce sa správy letiska. Úlohou tohto výboru je vydávať stanoviská o rozvoji investícií, fungovaní letiska, ako aj o sadzbách za služby poskytované letiskom.
- (13) Podľa kódexu civilného letectva tento výbor zasadá aspoň raz ročne s cieľom vydať stanovisko k podmienkam stanovovania a uplatňovania poplatkov za letiskové služby na danom letisku, ako aj o investičných programoch letiska. S výborom možno konzultovať o akejkoľvek téme týkajúcej sa služieb poskytovaných v rámci prevádzky letiska.
- (14) Hospodársky poradný výbor zahŕňa kolégium používateľov a kolégium prevádzkovateľov, ktoré tvorí predseda Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) alebo jeho zástupca, predseda Conseil général des Bouches-du-Rhône alebo jeho zástupca a predseda Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole alebo jeho zástupca.

2.2. NOVÝ „NÍZKONÁKLADOVÝ“ TERMINÁL MP2

2.2.1. ODÔVODNENIE VÝSTAVBY TERMINÁLU MP2

- (15) V dôsledku straty viac ako milióna cestujúcich od roku 2001 vyplývajúcej najmä z konkurencie spoločnosti TGV Méditerranée na železničnej osi Marseille-Paríž, útokov z 11. septembra 2001 a konkurzov viacerých leteckých spoločností (Sabena, SwissAir atď.) sa letisko Marseille Provence pokúšalo znovu oživiť dopravu a preorientovať svoj rozvoj na európske destinácie. K dosiahnutiu tohto cieľa sa letisko v roku 2004 rozhodlo postaviť „nízkonákladový“ terminál.
- (16) Na účely vytvorenia tohto nového terminálu sa CCIMP rozhodla prestavať bývalý nákladný terminál 1. Úprava tejto budovy sa uskutočnila úsporným spôsobom, aby sa tak mohli zákazníkovi poskytovať nízkonákladové služby. Práce sa začali v decembri 2005 a terminál mp2 začal fungovať v septembri 2006.
- (17) Rozdelenie počtu cestujúcich (skutočné počty) medzi terminálmi mp1 a mp2 v rokoch 2006 – 2013 je uvedené v tabuľke v odôvodnení 9.

2.2.2. SPOLOČNOSTI VYUŽÍVAJÚCE NOVÝ TERMINÁL MP2

- (18) S cieľom zhodnotiť záujem leteckých spoločností o využívanie terminálu mp2 CCIMP v roku 2004 uverejnila výzvu na predkladanie projektov určenú pre letecké spoločnosti. Odpovedali letecké spoločnosti Air France, Ryanair a easyJet. Celkový objem ponúk predložených týmito leteckými spoločnosťami nepresiahol predpokladanú kapacitu terminálu, a preto nebolo potrebné pristúpiť k výberu.
- (19) Medzi používateľmi terminálu mp2 má najvýznamnejšie postavenie spoločnosť Ryanair, ale Francúzsko uviedlo aj spoločnosti Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.
- (20) Spoločnosť Air France 12. júla 2004 predložila CCIMP žiadosť týkajúcu sa terminálu mp2. Uviedla v nej, že cestujúci pravidelných vnútroštátnych letov služby „La Navette“ (spojenia Marseille/Paríž-Orly) by prípadne mohli využívať terminál mp2. Spoločnosť Air France navrhla program 19 letov každý deň od pondelka do piatku, 14 letov v sobotu a 18 letov v nedeľu na letisko Paríž-Orly. Rokovania medzi spoločnosťou Air France a CCIMP

⁽⁶⁾ Vyhláška z 22. júla 1987 o koncesnej zmluve týkajúcej sa úpravy, údržby a prevádzky letiska Marseille-Marignane udelenej Obchodnej a priemyselnej komore v Marseille, Úradný vestník Francúzskej republiky z 29. júla 1987, s. 8487.

týkajúce sa presunu týchto letov boli neúspešné. Spoločnosť Air France zaznamenala predovšetkým tieto dve prekážky: obmedzenie dopravy terminálu mp2 na lety z „bodu A do bodu B“ a skutočnosť, že terminál mal poskytovať priestor len pre vnútroštátne lety a lety v rámci Únie.

- (21) Podľa informácií poskytnutých Francúzskom všetky letecké spoločnosti, ktoré prejavili záujem o využívanie terminálu mp2, tam mohli začať pôsobiť.

2.3. POSÚDENÉ OPATRENIA

- (22) V rozhodnutí o začatí konania sa posúdili tieto opatrenia:

- a) za roky 2001 – 2010: investičné dotácie vo výške 24,2 milióna EUR v prospech CCIMP vrátane podpory na výstavbu terminálu mp2 vo výške 7,577 milióna EUR;
- b) za roky 2001 – 2010: finančné toky dosahujúce sumu [...] (*) miliónov EUR medzi CCIMP a hlavnou správou CCI;
- c) stanovenie výšky poplatkov za odbavenie cestujúcich na termináli mp2;
- d) zníženie poplatkov na cestujúceho v prípade vnútroštátnych letov;
- e) zníženie letiskových poplatkov v súvislosti s vytvorením nových liniek;
- f) zníženie poplatkov za nočné parkovanie;
- g) financovanie marketingových činností;
- h) zmluva na nákup reklamného priestoru uzavretá so spoločnosťou Airport Marketing Services, a to bez vyhlásenia hospodárskej súťaže či predchádzajúceho zverejnenia;
- i) ziskovosť terminálu mp2, ktorú CCIMP uviedla v predloženom obchodnom pláne.

2.3.1. INVESTIČNÉ DOTÁCIE V PROSPECH CCIMP

- (23) Podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, investície určené na výstavbu nového terminálu mp2 boli financované prostredníctvom dotácie zo strany Conseil général des Bouches-du-Rhône a dosahovali výšku 7,577 milióna EUR.
- (24) V rokoch 2001 – 2010 CCIMP prijala investičné dotácie zo strany Conseil général, Conseil régional, Marseille Provence Métropole, štátu (generálne riaditeľstvo civilného letectva, ktoré patrí pod ministerstvo životného prostredia, udržateľného rozvoja a energetiky, ďalej len „DGAC“) a z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR), a to v celkovej výške 16,624 milióna EUR. Od Conseil général dostala tri dotácie na rozšírenie a reštrukturalizáciu letiska, ktoré dosiahli výšku 1,519 milióna EUR, 210 000 EUR a 2,997 milióna EUR. Conseil régional jej prideliť 3,616 milióna EUR na rozšírenie a rozvoj letiska a 255 000 EUR na úpravu nákladnej časti letiska. Od Marseille Provence Métropole dostala dotáciu vo výške 889 000 EUR na rozvoj medzinárodnej dopravy. Štát (DGAC) poskytol finančné prostriedky na detekčnú kontrolu podanej batožiny vo výške 464 000 EUR, ako aj na posilnenie detekčnej kontroly batožiny a na nákup zariadenia na kontrolu batožiny vo výške 5,032 milióna EUR. Z EFRR sa financoval rozvoj nákladnej leteckej dopravy (parkovacie plochy pre nákladné lietadlá, dráha v časti pre nákladnú dopravu, rekonštrukcia nákladných terminálov, rozvoj tejto časti letiska) vo výške 1,520 miliónov EUR.
- (25) V súlade s článkom 2 ods. 1° písm. b) a článkom 15 ods. 1° špecifikácie, ktorá sa týka koncesie na využívanie letiska v Marseille, investície znáša koncesionár.

2.3.2. FINANČNÉ TOKY MEDZI CCIMP A HLAVNOU SPRÁVOU CCI

- (26) V rokoch 2001 až 2010 finančné toky uskutočnené medzi CCIMP a hlavnou správou CCI údajne dosiahli [...] miliónov EUR.

(*) Informácia chránená obchodným tajomstvom.

2.3.3. ZNÍŽENIE POPLATKOV NA CESTUJÚCEHO PRE POUŽÍVATEĽOV TERMINÁLU MP2

- (27) Sadzby poplatkov na cestujúceho sa rôznia v závislosti od terminálu používaného leteckými spoločnosťami: poplatky sú nižšie pre spoločnosti využívajúce „nízkonákladový“ terminál mp2 a vyššie pre spoločnosti využívajúce terminál mp1 (haly 1 až 4). Tieto sadzby sú stanovené v rozhodnutí CCIMP. Spoločnosť Air France vyjadrila námietky proti počiatocným poplatkom na letisku Marseille Provence v rokoch 2006, 2007 a 2008, ktoré následne zrušila Štátna rada.
- (28) Štátna rada 7. mája 2008 zrušila ⁽⁷⁾ schválené sadzby poplatku na cestujúceho, ktoré boli platné v termináli mp2 letiska Marseille-Provence od 1. júna 2006, ako aj sadzby platné od 1. januára 2007, a to z dôvodu nedostačitého odôvodnenia účtovných skutočností, ktoré sa zohľadnili pri výpočte poplatku. V tejto záležitosti Štátna rada nezrušila sadzby poplatku na cestujúceho, ktoré sa uplatňovali na hlavný terminál.
- (29) Štátna rada 26. decembra 2008 zrušila sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich, ktoré sa uplatňovali na hlavnom termináli a termináli mp2 letiska Marseille-Provence, a to od 1. januára 2008.
- (30) V rozsudku z 15. mája 2009 Štátna rada potvrdila zamietnutie schválenia zo strany príslušných ministrov, pokiaľ ide o sadzby uplatniteľné na terminál mp2 s platnosťou od 1. januára 2009.
- (31) Po zrušení týchto sadzieb spoločnosť Mazars vypracovala na objednávku DGAC štúdiu, ktorú odovzdala v novembri 2008 a ktorá sa týkala metód prideľovania nákladov a príjmov a stanovovania sadzieb obidvoch terminálov. Na základe tohto auditu CCIMP rozhodla o nových sadzbách poplatku na cestujúceho, ktoré sa uplatňovali so spätnou účinnosťou. Tieto retroaktívne sadzby sa týkali terminálu mp1 (hál 1 až 4) na rok 2008 a terminálu mp2 na roky 2006 až 2008. Podľa CCIMP sa tieto nové sadzby stanovili tak, aby sa dosiahla miera pokrytia podobná ⁽⁸⁾ prevádzkovým nákladom na cestujúceho na termináloch mp1 a mp2.
- (32) Rozhodnutím z 25. mája 2009 CCIMP stanovila sadzby poplatku na cestujúceho uplatniteľné od 1. augusta 2009. Keďže dozorné orgány sa postavili proti sadzbám, ktoré navrhla CCIMP, uplatniteľným od 1. júla 2010, naďalej sa uplatňovala sadzba z 1. augusta 2009.
- (33) Spoločnosť Air France 17. júla 2009 predložila Štátnej rade žiadosť o zrušenie rozhodnutia CCIMP z 25. mája 2009 vzhľadom na to, že sa v ňom stanovujú sadzby poplatku na cestujúceho uplatniteľné na termináli mp1 a mp2 so spätnou účinnosťou od 1. januára 2008 a zároveň aj sadzby poplatku na cestujúceho uplatniteľné od 1. augusta 2009.
- (34) Spoločnosť Air France 17. júla 2009 zároveň predložila žiadosť o nariadenie dočasného opatrenia. Štátna rada 28. júla 2009 pozastavila platenie poplatkov na cestujúceho do výšky 20 % v prípade poplatkov splatných za rok 2008 a poplatkov platných od 1. júla 2009. Kým sa v danej veci nevydal rozsudok, toto pozastavenie sa uplatňovalo na sadzby, ktoré boli obnovené v roku 2010, a to od 1. januára 2011.
- (35) Spoločnosť Air France 14. júna 2010 predložila Štátnej rade žiadosť o zrušenie rozhodnutia CCIMP z roku 2010, na základe ktorého sa s platnosťou od 1. júla 2010 obnovili predchádzajúce sadzby.
- (36) Štátna rada ⁽⁹⁾ 27. júla 2011 zrušila rozhodnutie CCIMP z 25. mája 2009, na základe ktorého sa stanovili sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich terminálu mp2 na roky 2008 a 2009 a od 1. augusta 2009, pretože pri výpočte týchto sadzieb sa zohľadnila dotácia vo výške 2,4 milióna EUR, ktorú poskytla Conseil général des Bouches-du-Rhône s cieľom financovať časť výstavby terminálu mp2 a ktorej priamym príjmom je letisko Marseille Provence a nepriamymi príjmiacmi sú letecké spoločnosti. Podľa Štátnej rady toto rozhodnutie viedlo k nezákonnému poskytnutiu štátnej pomoci, v dôsledku čoho sa rozhodnutie CCIMP považuje za protiprávne. Štátna rada zároveň rozhodla, že zrušenie sadzieb na termináli mp2 nemá vplyv na zákonnosť sadzieb

⁽⁷⁾ Komisia berie na vedomie, že cieľom rozhodnutia Štátnej rady je zrušiť sadzby *ex-tunc*, t. j. odo dňa ich nadobudnutia účinnosti. Po ich zrušení sa to berie tak, že tieto sadzby nikdy neexistovali. Komisia chápe, že bez nových schválených sadzieb sa v súlade s článkom 224-4-1-II zákonníka civilného letectva uplatňujú predchádzajúce sadzby (platné pred 1. júnom 2006).

⁽⁸⁾ Priemerná miera pokrytia $[50 - 80] \%$ v rokoch 2007 – 2012 prostredníctvom letiskových poplatkov v obidvoch prípadoch a priemerná miera celkového pokrytia $[100 - 150] \%$ (terminál mp1) a $[100 - 150] \%$ (terminál mp2) (vrátane príjmov, ktoré nevyplynuli z leteckej dopravy, ako sú príjmy z parkovísk, obchodných prevádzok a prenájmu).

⁽⁹⁾ Štátna rada – CE, 27. júla 2011, spoločnosť Air France a i., č. 329818, 340540.

stanovených pre terminál mp1, v súvislosti s ktorými zdôrazňuje, že sú odôvodnené na základe presných účtovných štúdií. Štátna rada vo svojom rozhodnutí bližšie uvádza, že z dokumentov v spise vyplýva, že náklady na komunikáciu vo výške približne 800 000 EUR, ktoré sa mali podľa žalujúcich spoločností (Air France a Britair) započítať len v prípade terminálu mp2, sa v skutočnosti v ich celkovej výške započítali v rámci všeobecných nákladov a boli rozdelené medzi terminály na základe mechanizmu prerozdelenia, v súvislosti s ktorým nie je určené, že by vyplynul zo zjavne nesprávneho posúdenia. Štátna rada preto potvrdzuje sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich v termináli mp1. V rámci toho istého rozhodnutia Štátna rada ruší sadzbu prístávacieho poplatku za rok 2009 s odôvodnením, že predstavuje takmer trojnásobok nákladov spojených s poskytovaním tejto služby a viac ako štvrtinu celkových výnosov z letiskových poplatkov a nezavádza sa kompenzácia medzi výnosmi z tohto poplatku a výnosmi z iných poplatkov v súlade s vnútroštátnym právom⁽¹⁰⁾. Štátna rada napokon berie na vedomie stiahnutie žaloby žalujúcich spoločností, pokiaľ ide o zrušenie stimulačných opatrení zameraných na rozvoj dopravy.

- (37) Spoločnosť Air France 15. decembra 2010 predložila Štátnej rade žiadosť o zrušenie rozhodnutia CCIMP z decembra 2010, na základe ktorého sa obnovili predchádzajúce sadzby s platnosťou od 1. júla 2011. Spoločnosť Air France napokon v roku 2011 stiahla všetky žaloby predložené na vnútroštátnej úrovni.
- (38) Počas celého obdobia boli poplatky na termináli mp2 nižšie o 57 % až 66 % v prípade vnútroštátnej dopravy, o 66 % až 80 % v prípade letov v rámci Únie⁽¹¹⁾ v porovnaní s poplatkami uplatňovanými v prípade hál 1 – 4 v prípade vnútroštátnej dopravy, dopravy v rámci Únie a medzinárodnej dopravy.

2.3.4. ZNÍŽENIE POPLATKOV NA CESTUJÚCEHO V PRÍPADE VNÚTROŠTÁTNYCH LETOV

- (39) Poplatky na cestujúceho, ktoré sa uplatňovali na cestujúcich odlietajúcich z hál 1 – 4 letiska, sa tradične diferencovali v závislosti od destinácie letov, a to s tromi sadzbami: jedna sadzba v prípade vnútroštátnych letov, jedna sadzba v prípade letov v rámci Európskej únie a jedna sadzba v prípade medzinárodných letov.
- (40) Sadzby uplatniteľné v roku 2006 a 2007 sa pôvodne stanovili na základe rozhodnutia CCIMP z 26. júla 2006. Na základe týchto sadzieb bol poplatok za vnútroštátne lety výrazne nižší. Rozdiel bol väčší ako 50 %.
- (41) V nadväznosti na sťažnosť spoločnosti Ryanair sa začalo konanie o porušení povinnosti. Francúzsko vo svojom oznámení z 2. augusta 2007 informovalo Komisiu, že „viackrát pripomenulo prevádzkovateľovi, že je potrebné zrušiť rozdiely v sadzbách existujúcich v závislosti od destinácie letov, keďže tieto rozdiely nemožno odôvodniť rozdielom v nákladoch“.
- (42) Prijali sa nové sadzby na roky 2006 a 2007 a v nasledujúcom období sa od diferenciácie upustilo.

2.3.5. ZNÍŽENIE URČITÝCH LETISKOVÝCH POPLATKOV V SÚVISLOSTI S VYTVORENÍM NOVÝCH LINIEK

- (43) S cieľom podporiť vytváranie nových liniek alebo úpravu prevádzkovaných cestovných poriadkov, leteckým spoločnostiam možno udeliť preferenčné tarifné podmienky. Táto úľava sa vzťahuje na prístávacie poplatky, poplatky za svetelné návěstidlá a parkovanie v prípade osobných letov a prístávacie poplatky a poplatky za svetelné návěstidlá v prípade nákladných letov.
- (44) Prvé opatrenie zamerané na zníženie letiskových poplatkov sa zaviedlo rozhodnutím CCIMP zo 7. septembra 2004 a nadobudlo účinnosť 1. marca 2005. Opatrenia sa predložili Hospodárskemu poradnému výboru letiska na jeho zasadnutí 6. decembra 2004⁽¹²⁾ s cieľom získať jeho stanovisko. Tento režim sa uplatňoval do 31. júla 2009.

⁽¹⁰⁾ V článku L224-2 zákonníka civilného letectva sa vyžaduje, aby celkové výnosy z týchto poplatkov nepresiahli náklady na služby poskytované na letisku.

⁽¹¹⁾ Do 31. decembra 2007 sa v termináli mp1 sadzba rozlišovala v prípade vnútroštátnych destinácií, destinácií v rámci EÚ a medzinárodných destinácií. Žiadne takéto rozlišovanie sa neuplatňovalo v prípade terminálu mp2. Od 1. januára 2008 (a v pokiaľ ide o retroaktívne sadzby z roku 2006 a 2007) sa odlišovali sadzby v prípade destinácií EÚ v rámci schengenského priestoru/destinácií v EÚ mimo schengenského priestoru/medzinárodných destinácií z terminálu mp1, vnútroštátnych + EÚ/medzinárodných destinácií z terminálu mp2.

⁽¹²⁾ Zástupca spoločnosti Air France počas zasadnutia Hospodárskeho poradného výboru nehlasovala proti zavedeniu pomoci na začatie činnosti, pozri sťažnosť spoločnosti Air France z 27. marca 2007, s. 14.

- (45) Výška poskytnutej úľavy dosahuje 90 % v prvom roku a 50 % v druhom roku prevádzky. Tieto úľavy sa udeľujú len v prípade novej linky, ktorá spĺňa tieto podmienky ⁽¹³⁾:
- nová linka musí smerovať na letisko, na ktoré sa v čase vytvorenia danej linky pravidelne nelieta,
 - nová linka musí smerovať na letisko vzdialené aspoň 75 km od letiska, na ktoré sa už lieta alebo ktorého spádová oblasť je podstatne odlišná v porovnaní s letiskom, na ktoré sa už lieta,
 - destinácia linky sa nesmie nachádzať v okruhu 160 km od destinácie, ktorú už v priebehu predchádzajúcich dvanástich mesiacov zabezpečila samotná letecká spoločnosť, jedna z jej dcérskych spoločností, spoločnosť patriaca do tej istej skupiny alebo spoločnosť, s ktorou sú uzavreté obchodné dohody (najmä franchising, spoločné označovanie liniek do danej destinácie atď.),
 - linka sa musí prevádzkovať aspoň raz za týždeň minimálne počas dvoch po sebe nasledujúcich mesiacov,
 - ak by sa v období, počas ktorého letecký dopravný podnik na účely prevádzky letov do danej destinácie využíva uvedené úľavy, jeden alebo viaceré ďalšie podniky rozhodli prevádzkovať let do tejto istej destinácie, tento alebo tieto podniky by mali k dispozícii to isté opatrenie v rámci harmonogramu vymedzeného pre prvý podnik.
- (46) Úľavy na poplatkoch sa udelili spoločnostiam, ktoré prevádzkujú lety z terminálu mp1, ako aj z terminálu mp2.
- (47) Správny súd Tribunal Administratif de Marseille vo svojom rozhodnutí z 30. júna 2009 uznal žiadosť spoločnosti Air France, pokiaľ ide o zrušenie systému stimulov v oblasti sadzieb, ktorý bol prijatý v roku 2005. CCI Marseille Provence sa proti tomuto rozhodnutiu neodvolala, keďže medzitým sa tento systém stimulov čiastočne upravil na základe nového rozhodnutia o sadzbách. Letecká spoločnosť Air France, ako aj jej dcérske spoločnosti Britair a Regional následne predložili Štátnej rade žalobu na zrušenie rozhodnutia CCIMP, ktorým sa stanovili sadzby poplatkov pre roky 2008 a 2009 vrátane leteckých sadzieb, ako aj systému stimulov zameranému na zavedenie nových liniek. Táto žaloba na zrušenie zahŕňala žiadosť o predbežné pozastavenie, ktorú sudca Štátnej rady rozhodujúci o predbežných opatreniach čiastočne uznal prostredníctvom uznesenia z 28. júla 2009, v ktorom nariadil najmä pozastavenie tohto systému stimulov. Vo svojom rozhodnutí vo veci samej z 27. júla 2011 ⁽¹⁴⁾ Štátna rada berie na vedomie stiahnutie žaloby žalujúcich spoločností, pokiaľ ide o ich závery smerujúce k zrušeniu stimulačných opatrení zameraných na rozvoj dopravy na roky 2009 a 2010.
- (48) Od 1. februára 2010 do 31. októbra 2011 sa zaviedli nové úľavy z prístávacích poplatkov, poplatkov za svetelné návěstidlá a za parkovanie v prospech všetkých spoločností, ktoré spĺňali objektívne podmienky na ich udelenie.
- (49) Výška zavedených úľav predstavuje:
- 60 % v prvom roku prevádzky,
 - 45 % v druhom roku prevádzky a
 - 20 % v treťom roku prevádzky.
- (50) Tieto úľavy sa udeľujú len v prípade novej linky, ktorá spĺňa tieto podmienky ⁽¹⁵⁾:
- oprávnené sú osobné a nákladné lety,
 - nová linka sa musí prevádzkovať aspoň raz za týždeň minimálne počas štyroch po sebe nasledujúcich mesiacov,
 - nová linka musí smerovať na letisko vzdialené aspoň 50 km od letiska, na ktoré sa už lieta alebo ktorého spádová oblasť je podstatne odlišná v porovnaní s letiskom, na ktoré sa už lieta,
 - novú linku v priebehu predchádzajúcich osemnástich mesiacov neprevádzkovala samotná letecká spoločnosť, jedna z jej dcérskych spoločností, spoločnosť patriaca do tej istej skupiny alebo spoločnosť, s ktorou má uzavreté obchodné dohody.

⁽¹³⁾ Spoločnosť Air France postúpila jednu kópiu podmienok Komisii.

⁽¹⁴⁾ Štátna rada – CE, 27. júla 2011, spoločnosť Air France a i., č. 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Spoločnosť Air France postúpila jednu kópiu podmienok Komisii.

- (51) V prípade sezónneho pozastavenia sa tento regresívny stimulačný proces obnoví po opätovnom začatí prevádzky linky, akoby nebola nikdy prerušená: obdobie pozastavenie je zahrnuté do obdobia poskytovania úľavy. Toto stimulačné opatrenie sa uplatňuje na obidva terminály letiska Marseille Provence a na všetky spoločnosti.

2.3.6. BEZPLATNÉ NOČNÉ PARKOVANIE

- (52) CCIMP vo svojom liste z 28. decembra 2010 píše o zavedení opatrenia týkajúceho sa „úpravy poplatku za nočné parkovanie“ od 1. februára 2010. V dôsledku toho je parkovanie od 22.00 h do 6.00 h bezplatné za týchto podmienok:

- činnosť spojená s prepravou cestujúcich,
- frekvencia 5 letov týždenne do tej istej destinácie aspoň počas jednej sezóny IATA,
- lietadlo parkuje na letisku aspoň šesť po sebe nasledujúcich hodín v čase od 22.00 h do 6.00 h

- (53) Toto stimulačné opatrenie sa uplatňuje na obidva terminály letiska Marseille Provence a na všetky spoločnosti.

2.3.7. FINANCOVANIE MARKETINGOVÝCH ČINNOSTÍ

- (54) Rozhodnutím z 21. novembra 2005 CCIMP zaviedla finančný systém stimulujúci vytváranie nových liniek spočívajúci v čiastočnej úhrade osobitných nákladov na marketingové a propagačné kampane realizované médiami schválenými letiskom Marseille Provence. Na základe tohto nástroja musela letecká spoločnosť prijímajúca podporu poskytnúť odôvodnenie výdavkov na propagáciu tejto linky. Intenzita pomoci nemohla prekročiť 50 % odôvodnených výdavkov.
- (55) Prijalo sa rozhodnutie zaviesť vyplácanie príspevku na „marketing“, a to bez predchádzajúceho schválenia zo strany Francúzska a pred zverejnením oznámenia Komisie – Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (ďalej len „usmernenia z roku 2005“) ⁽¹⁶⁾. Listom z 22. augusta 2006 Francúzsko požiadalo CCIMP, aby zrušilo vyplácanie tohto príspevku najneskôr to 1. júna 2007, pretože sa domnievalo, že takýto finančný príspevok na marketing nespĺňal kritériá stanovené v usmerneniach z roku 2005.
- (56) CCIMP potvrdila, že pôvodne plánovaná účasť na výdavkoch na marketing sa napokon neuskutočnila s výnimkou jednej účasti [nepresahujúcej sumu 300 000 EUR]* v prospech spoločnosti BMI Baby.

2.3.8. ZMLUVA O KÚPE REKLAMNÉHO PRIESTORU SO SPOLOČNOSŤOU AMS

- (57) CCIMP 19. mája 2006 uzavrela zmluvu na obdobie piatich rokov, a to bez vyhlásenia hospodárskej súťaže či predchádzajúceho zverejnenia, o kúpe reklamného priestoru so spoločnosťou Airport Marketing Services (ďalej len „AMS“), ktorá je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločnosti Ryanair.
- (58) V súlade s ustanoveniami tejto zmluvy mala CCIMP zaplatiť spoločnosti AMS:
- [...] * EUR mesačne v období od novembra 2006 do októbra 2007,
 - [...] * EUR mesačne v období od novembra 2007 do mája 2008,
 - [...] * EUR mesačne od júna 2008.
- (59) V rozhodnutí Hospodárskeho poradného výboru z 18. februára 2009 sa v súvislosti so stanovením sadzieb, ktoré sú predmetom rozhodnutia z 25. mája 2009, bližšie uvádza, že „náklady spojené so zmluvou uzavretou so spoločnosťou AMS v období trvania zmluvy, t. j. v období od októbra 2006 do októbra 2011, dosahujú výšku [...] * EUR, t. j. [...] * EUR ročne“.

⁽¹⁶⁾ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).

- (60) Informácie poskytnuté Francúzskom zároveň umožňujú vymedziť náklady spojené so zmluvou uzavretou so spoločnosťou AMS, ako sa uvádza v tabuľke 2:

Tabuľka 2

Náklady spojené so zmluvou uzavretou so spoločnosťou AMS na základe informácií poskytnutých Francúzskom, v tisícoch EUR

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (61) Predmet tejto zmluvy podľa CCIMP spočíva v zvýšení publicity letov do Marseille s cieľom prilákať čo najviac cestujúcich. To by umožnilo zabezpečiť udržateľnosť terminálu mp2 a dobrú úroveň odmeny za služby poskytované prevádzkovateľom letiska.
- (62) Na tento účel sa CCIMP domnieva, že dosiahnutie tohto cieľa závisí od spojenia týchto dvoch faktorov:
- významný objem používateľov internetu,
 - európsky používatelia internetu orientovaní na nízkonákladový model.
- (63) CCIMP odôvodňuje uzavretie tejto zmluvy so spoločnosťou AMS skutočnosťou, že len webová lokalita tejto spoločnosti spĺňala v roku 2006 potreby CCIMP, pričom zabezpečovala tieto služby:
- jedinečný a výnimočný systém predaja leteniek spoločnosti Ryanair, jediného prevádzkovateľa, ktorý sa zaviazal zriadiť významnú základňu lietadiel v priestoroch nového terminálu mp2,
 - široký okruh používateľov internetu, na ktorých bola zameraná propagačná politika CCIMP,
 - prispôbenie marketingových služieb pri nákupe leteniek do destinácie Provence.
- (64) Žalujúca strana sa domnieva, že táto zmluva uzavretá so spoločnosťou AMS podľa nej predstavuje pomoc poskytnutú spoločnosti Ryanair s cieľom prilákať ju na letisko MRS. Na tento účel predkladá skutočnosti na podporu svojich tvrdení založené na prípravnom spise zo zasadnutia „rady letiska“ CCIMP z 15. novembra 2005.

2.3.9. OBCHODNÝ PLÁN TERMINÁLU MP2 A UPLATNENIE ZÁSADY OBOZRETNÉHO HOSPODÁRSKEHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE

- (65) V novembri 2004 CCIMP vypracovala obchodný plán s cieľom preukázať ziskovosť terminálu mp2. Tento plán bol aktualizovaný v roku 2005. Ďalšie aktualizácie tohto obchodného plánu boli predmetom hodnotenia, ktoré vykonala spoločnosť PricewaterhouseCoopers (PwC) na žiadosť spoločnosti Air France vo februári 2005, v novembri 2005 a v máji 2006.
- (66) V obchodnom pláne, ktorý predložilo Francúzsko, sa na obdobie rokov 2004 – 2020 porovnáva scenár, ktorý zahŕňa terminál mp2, so scenárom, ktorý nezahŕňa terminál mp2. Podľa Francúzska celkové sumy za obdobie rokov 2004 – 2020, pokiaľ ide o ročné finančné toky a čistú účtovnú hodnotu pre rok 2020, predstavuje:
- [...]* miliónov EUR pri scenári bez terminálu mp2,
 - [...]* miliónov EUR pri scenári s terminálom mp2.
- (67) Francúzsko teda dospelo k záveru, že scenár s terminálom mp2 je výhodnejší o [...]* miliónov EUR v porovnaní so scenárom bez terminálu mp2, čo zodpovedá miere návratnosti dosahujúcej [...]* %.

- (68) Obchodný plán zároveň obsahoval analýzu ziskovosti, pokiaľ ide o rôzne hypotézy týkajúce sa dopravy a sadzieb. Skúmané scenáre týkajúce sa dopravy zahŕňali scenár „bez pravidelných vnútroštátnych letov (La Navette) spoločnosti Air France“ a scenár zaznamenávajúci „nižší rast dopravy na termináli mp2“. Skúmané scenáre týkajúce sa sadzieb zahŕňali scenár so sadzbou vo výške [...] * EUR a scenár so sadzbou vo výške [...] * EUR na cestujúceho v termináli mp2.
- (69) V roku 2005 sa obchodný plán aktualizoval. Pri tejto príležitosti sa uskutočnila simulácia troch scenárov. Sú to tieto scenáre:
- **Prvá simulácia:** odhady týkajúce sa dopravy na rok 2005 sa stali základom výpočtov, pravidelné vnútroštátne linky spoločnosti Air France na terminál mp2 sa už v základnom scenári nezohľadňujú a výpočty sa uskutočňujú pre obdobie rokov 2005 – 2021. Na základe týchto hypotéz by vnútorná miera návratnosti [prevyšovala 7,5 %]*.
 - **Druhá simulácia:** vnútorná miera návratnosti je stanovená na úrovni 7,5 % a zisťuje sa, aký počet cestujúcich zodpovedá tejto vnútornej miere návratnosti. Táto simulácia vedie k záveru, že počet cestujúcich v období rokov 2007 – 2021 by mohol byť o 1,32 milióna nižší v porovnaní s prvou simuláciou.
 - **Tretia simulácia:** ak dopravu na termináli mp2 v roku 2010 tvorí len jeden milión cestujúcich (namiesto 1,65 milióna cestujúcich z prvej simulácie), akú dodatočnú sadzbu bude treba uplatňovať na cestujúceho od roku 2011, aby sa zachovala vnútorná miera návratnosti 7,5 %? Táto simulácia vedie k záveru, že by bolo potrebné zvýšiť sadzbu o [...] * EUR.
- (70) Hodnotenia uskutočnené spoločnosťou PwC na žiadosť spoločnosti Air France v rámci konania pred Štátnou radou sa týkajú simulácií z februára 2005, septembra 2005 a mája 2006, ktoré uskutočnila CCIMP a ktorých cieľom bolo stanoviť vnútornú mieru návratnosti a čistú súčasnú hodnotu (NPV) projektu terminál mp2 na základe očakávaných finančných tokov. Pri tejto príležitosti PwC uviedla niekoľko pripomienok a kritických poznámok v súvislosti s predmetným obchodným plánom.

3. PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA

3.1. INVESTIČNÉ DOTÁCIE V PROSPECH CCIMP

3.1.1. URČITÉ POSKYTNUTÉ DOTÁCIE SÚ PREMLČANÉ

- (71) Francúzsko namieta proti stanovisku Komisie, na základe ktorého 7,577 milióna EUR vyčlenených v období rokov 2005 – 2007 na výstavbu terminálu mp2 a 16 miliónov EUR poskytnutých od roku 2001 ako investícia do letiska predstavuje v celom rozsahu štátnu pomoc, ktorá môže byť predmetom analýzy Komisie.
- (72) Podľa článku 15 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 ⁽¹⁷⁾ Francúzsko tvrdí, že tieto dotácie uvedené v tabuľke 3 sú premlčané:

Tabuľka 3

Orgán	Dátum a podpis dohody	Účel dotácie	Celková vyplatená suma (v tisícoch EUR)
Conseil général	14. decembra 1999	Rozšírenie a reštrukturalizácia letiskových zariadení	3 064
Conseil régional	24. októbra 1997	Rozšírenie a rozvoj letiska	8 032
Conseil régional	8. júla 1994	Úprava nákladnej časti letiska	1 372

⁽¹⁷⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

Orgán	Dátum a podpis dohody	Účel dotácie	Celková vyplatená suma (v tisícoch EUR)
Štát	26. apríla 2000	Zosúladienie príkazových a dopravných značiek s normami	290
Štát	23. júna 1999	Detekčná kontrola podanej batožiny	579

- (73) Francúzsko tvrdí, že premlčané dotácie nemôžu byť predmetom príkazu na vymáhanie pomoci, v dôsledku čoho sa musia vylúčiť z vyšetrovania Komisie.

3.1.2. URČITÉ POSKYTNUTÉ DOTÁCIE BOLI VYČLENENÉ NA ÚČELY FINANCOVANIA ČINNOSTÍ A INFRAŠTRUKTÚR, KTORÉ NEMAJÚ HOSPODÁRSKU POVAHU, A PRETO SA NEPOVAŽUJÚ ZA ŠTÁTNU POMOC.

- (74) Francúzsko tvrdí, že určité dotácie boli udelené na účely financovania infraštruktúr alebo činností spojených s výkonom právomoci v oblasti verejnej bezpečnosti, protipožiarnej ochrany a bezpečnosti prevádzky, t. j.

- dotácia udelená štátom 19. decembra 2001, keďže jej cieľom bolo posilniť nástroj bezpečnosti leteckej dopravy, a predovšetkým financovať náhodné kontroly určitého percenta príručnej batožiny, systematické kontroly zamestnancov, ktorí majú prístup do priestorov s obmedzeným prístupom a urýchlenie programu kontroly podanej batožiny, aby sa na začiatku druhého polroku roku 2002 dosiahla miera 100 %, a to v celkovej výške 5 032 000 EUR,
- dotácia, ktorú schválila Conseil général 27. septembra 2002, keďže jej cieľom bolo vybudovanie vedenia na dráhe 2, zriadenie sály informačnej podpory, priestoru pre elektrárne TFE, obnova fasády technického bloku priestorov leteckej navigačnej služby, výmena hlavného rozvádzača nízkeho napätia prijímača B, prispôsobenie poplašného zariadenia terminálu a protipožiarne bezpečnosť informačnej sály, a to v celkovej výške 209 885 EUR,
- dotácia od Conseil général z 26. apríla 2003, keďže jej cieľom bola obnova svetelných návěstidiel, zväčšenie parkovacej plochy a výstavba prístupu k nej, rekonfigurácia priestorov SPAF, vytvorenie jednotky starostlivosti, úprava periférnej cesty v južnej časti, výmena ventilátorových konvektorov, namontovanie siete kamier na kamerový dohľad, výmena kotla elektrárne TFE, vytvorenie protipožiarnej siete v západnej časti letiska, zabezpečenie zariadení na digitálnu ochranu, a to v celkovej výške 2 111 542,82 EUR,
- dotácia od Conseil général z 19. mája 2005 na účel čiastočného financovania terminálu mp2, ktorá sa čiastočne vyčlenila na financovanie infraštruktúr nehospodárskej povahy, a to v celkovej výške 2 273 258,64 EUR. Francúzsko spresňuje, že uvedené úlohy vzhľadom na to, že nemajú hospodársku povahu, sa vykonávajú v časti predstavujúcej 16,96 % terminálu mp2 a domnieva sa, že zodpovedajúca časť prác sa týkala plôch určených na vykonávanie týchto úloh. Francúzsko v dôsledku toho tvrdí, že 16,96 % nákladov na práce sa po odpočítaní investícií spojených s činnosťami, ktoré nemajú hospodársku povahu, t. j. suma 1 416 238,75 EUR, ešte musí odpočítať od sumy predloženej Komisii na posúdenie,
- dotácia od Marseille Métropole udelená 26. júla 2004, keďže bola zameraná na svetelné návěstidlá na dráhach, a to vo výške 72 095 EUR,
- dotácia z EFRR udelená 22. augusta 2002, keďže jej cieľom bolo uskutočnenie prác spojených so svetelnými návěstidlami na parkovacích plochách pre nákladné lietadlá, a to v celkovej výške 587 350,53 EUR.

- (75) Podľa Francúzska sa príslušné sumy musia od sumy predloženej Komisii na posúdenie odpočítať.

3.1.3. ZLUČITEĽNOSŤ INVESTIČNÝCH DOTÁCIÍ PODĽA USMERNENÍ TÝKAJÚCICH SA FINANCOVANIA LETÍSK

- (76) Francúzsko v súlade so zásadou oprávneného očakávania tvrdí, že Komisia musí posudzovať, či dotácie udelené pred dátumom uverejnenia usmernení z roku 2005 predstavujú štátnu pomoc, podľa usmernení týkajúcich sa štátnej pomoci v sektore leteckej dopravy z 10. decembra 1994 a následne dospieť k záveru, že uvedené dotácie nepredstavujú štátnu pomoc.

- (77) Francúzsko v druhom rade odhaduje, že udelené dotácie sú zlučiteľné podľa usmernení z roku 2005.

3.1.3.1. Zlučiteľnosť dotácie od Conseil général na investičné účely na termináli mp2

- (78) Francúzsko tvrdí, že táto dotácia zodpovedá jasne vymedzenému cieľu všeobecného záujmu, ktorý sa týka vytvárania a udržiavania priamych pracovných miest v regióne, v ktorom miera nezamestnanosti presahuje národný priemer, regionálneho hospodárskeho rozvoja v oblasti oprávnenej na regionálnu pomoc podľa výnimky ustanovenej v článku 107 ods. 3 písm. c), posilňovania letiskových kapacít v záujme riešenia rizika preťaženia⁽¹⁸⁾, ako aj zlepšeného prepojenia územia, pokiaľ ide o novú dopravu, na ktorom sa nerealizovala doprava prostredníctvom spojenia TGV alebo terminálu mp1 a ktorému prospel zvýšený počet destinácií, do ktorých preprava prebieha.
- (79) Francúzsko odhaduje, že infraštruktúra je potrebná a primeraná stanoveným cieľom. Aj keď mala jedna časť terminálu mp1 po roku 2001 problém s nadmernou kapacitou, vytvorenie terminálu mp2, nového produktu s rôznorodými službami, predstavuje doplnkovú ponuku k ponuke hlavného terminálu. Okrem toho bolo letisko Marseille Provence vzhľadom na odhady týkajúce sa dopravy vyzvané, aby riešilo kapacitné problémy, ktoré by si vyžadovali otvorenie nových odletových zón v roku 2008 a 2018. Vybudovanie terminálu mp2 podľa Francúzska umožnilo odložiť potrebné úpravy infraštruktúry (v roku 2016 a po roku 2020), pričom sa zabezpečili lepšie vyhliadky na návratnosť. Nový terminál mp2 navyše konkrétne reaguje na stratégiu letiska, ktorá spočíva v prijímaní nízkonákladových leteckých spoločností, ktoré by nemohli pôsobiť na termináli mp1, ktorého sadzby poplatkov sú výrazne vyššie a ktorý nie je vhodný na rýchle nastupovanie a vystupovanie cestujúcich. Francúzsko tvrdí, že v roku 2007, ktorý predstavoval prvý úplný rok prevádzky terminálu mp2, miera využívania terminálu dosahovala 68 %, čo by nepoukazovalo na skutočnú nadmernú kapacitu. Doplní, že rezerva kapacity terminálu mp1 v období rokov 2007 – 2011, ktorá bola spojená s vytvorením terminálu mp2, umožnila uspokojiť nové potreby spoločnosti Air France v rámci otvorenia jej základne 2. októbra 2011 týkajúce sa vytvorenia 13 nových liniek a zvýšenia prevádzkovaných frekvencií letov. Výstavba terminálu mp2 v priestoroch bývalého nákladného terminálu napokon umožnila minimalizáciu investičných nákladov a nákladov na údržbu, čo sa zároveň dosiahlo zabezpečením obmedzeného pohodlia pre cestujúcich v tomto termináli.
- (80) Francúzsko tvrdí, že vyhliadky využívania terminálu mp2 v dlhodobom časovom horizonte sú uspokojujúce. Výstavba tohto terminálu odráža vôľu podporiť rozvoj novej dopravy v rámci letiska, ktorá nebola zabezpečená v termináli mp1 a vďaka ktorej sa letisko vyhne vytváraniu spojení, ktoré už zabezpečuje TGV. Zvýšenie počtu destinácií, do ktorých sa prevádzkujú lety, zo 100 v roku 2005 na 119 v roku 2010 ešte viac zvýšilo príťažlivosť tejto novej služby, a teda aj jej vyhliadky na využitie z dlhodobého hľadiska. Francúzsko zdôrazňuje, že odhady týkajúce sa dopravy v termináli mp2, ktoré sa potvrdili na základe číselných údajov o skutočnej doprave za roky 2007 – 2010, preukazujú, že 50 % jeho kapacity sa využilo v priebehu piatich rokov. Nárast leteckej dopravy spoločnosti Air France z terminálu mp1 od 2. októbra 2011 napokon preukazuje, že dodatočná kapacita zabezpečená terminálom mp2 nepredstavuje konkurenciu pre hlavný terminál, ale skôr prínos pre letisko, pričom mu umožnila vyhovieť žiadosti spoločnosti Air France.
- (81) Francúzsko tvrdí, že poskytnuté dotácie majú len obmedzený vplyv na obchodovanie v rámci Únie. Pokiaľ ide o letisko v Avignone, ktoré sa nachádza menej ako 60 minút od letiska Marseille Provence, Francúzsko poznamenáva, že nízkonákladová doprava na tomto letisku zostala stabilná od roku 2007, že po roku 2007 sa na letisku uskutočnili nové úpravy, pričom sa vytvorili nové spojenia a do žiadnej z destinácií, do ktorých sa prevádzkujú lety, sa nelietalo z letiska Marseille Provence. Pokiaľ ide o oblasť rozšírenú o letiská v Nimes a Toulone, Francúzsko poznamenáva, že patria do kategórie malých regionálnych letísk, a preto nemajú rovnaké poslanie ako letisko Marseille Provence, na ktorom doprava prevyšuje päť miliónov cestujúcich. Skutočnosť, že do žiadnej z destinácií, do ktorých sa prevádzkujú lety (okrem Londýna a Bruselu), sa nelietalo z letiska Marseille Provence, dokazuje, že medzi týmito letiskami neexistuje žiadna hospodárska súťaž.
- (82) Francúzsko tvrdí, že dotácia od Conseil général bola potrebná na dosiahnutie prahu ziskovosti, ktorý väčšinou požadujú prevádzkovatelia. V obchodnom pláne z mája 2006 sa uvádza vnútorná miera návratnosti vo výške [...] % , v rámci ktorej sa odpočítala dotácia od Conseil général. Francúzsko tvrdí, že ziskovosť projektu v prípade neexistencie dotácie by klesla na [...] % . Francúzsko zároveň tvrdí, že primeranosť prijatej dotácie sa odôvodňuje tým, že umožňuje dosiahnuť uspokojivú vnútornú mieru návratnosti, keďže neexistuje menej nákladná možnosť, ktorá by umožnila dosiahnuť rovnakých výsledkov. Spresňuje, že práce týkajúce sa terminálu boli predmetom

⁽¹⁸⁾ Oznámenie Komisie „Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe“, KOM(2006) 819 v konečnom znení, neuverejnené v úradnom vestníku.

verejného obstarávania, čo by mohlo potvrdiť skutočnosť, že náklady boli obmedzené v maximálnej miere. Francúzsko napokon pripomína, že schválená dotácia pokrýva len 50 % celkovej sumy projektu terminálu mp2, t. j. 80 % prác v súvislosti s lietadlami a 30 % prác v súvislosti s terminálom.

3.1.3.2. *Zlučiteľnosť dotácií EFRR z 22. augusta 2002 zameraných na rozvoj nákladnej leteckej dopravy*

- (83) Francúzsko na úvod poznamenáva, že časť dotácie sa vzťahovala na investície týkajúce sa činností, ktoré nemajú hospodársku povahu, a že len zvyšná časť udelenej pomoci by sa mala uznať za zlučiteľnú s pravidlami stanovenými v ZFEÚ ⁽¹⁹⁾.
- (84) Francúzsko pripomína, že žiadosť o financovanie letiska Marseille-Provence z EFRR bola preskúmaná v rámci programov týkajúcich sa cieľa č. 2 štrukturálnych fondov na obdobie rokov 2000 – 2006, v súvislosti s ktorými je región Provence Alpes Côte d'Azur oprávnený a ktoré boli schválené Európskou komisiou 22. marca 2001.
- (85) Podľa Francúzska poskytnutá pomoc zodpovedá jasne určenému cieľu všeobecného záujmu: optimalizácia existujúcich infraštruktúr určených na rozvoj činnosti nákladnej dopravy v reakcii na zníženie prepravovanej tonáže a v súvislosti s pracovnými miestami vytvorenými zo strany letiska ⁽²⁰⁾ v oblasti, ktorej sa dotýkala obzvlášť vysoká miera nezamestnanosti.
- (86) Francúzsko tvrdí, že príslušná infraštruktúra je potrebná a primeraná tomuto cieľu. Spresňuje, že táto infraštruktúra pozostáva z výstavby obchvatu a okružnej križovatky s cieľom zabezpečiť dopravné toky z hľadiska nárastu premávky, prestavby opustených nákladných terminálov, vytvorenia parkovacích plôch pre lietadlá, ktoré by boli v blízkosti nákladných staníc s cieľom skrátiť čas vybavovania, ako aj zo zväčšenia nákladnej časti letiska určenej, aby sa stala príťažlivejšou.
- (87) Francúzsko poukazuje na skutočnosť, že výsledky týkajúce sa dopravy ⁽²¹⁾ preukazujú, že infraštruktúra zabezpečovala uspokojivé vyhliadky dlhodobého používania a že infraštruktúra je k dispozícii pre všetkých prevádzkovateľov.
- (88) Francúzsko napokon tvrdí, že dotácia, ktorá je odôvodnená potrebou rozvoja časti letiska poznačenej štrukturálnymi problémami a ktorá sa obmedzuje na financovanie vo výške 28 % celkových nákladov projektu, nemôže ovplyvniť obchodovanie v rámci Únie. Zdôrazňuje, že financovanie projektu nemožno spochybňovať, hoci spĺňa kritériá oprávnenosti na financovanie z EFRR. Francúzsko poukazuje na skutočnosť, že poskytnuté finančné prostriedky uľahčili cestný prístup k letiskovým infraštruktúram a umožnili odstrániť nedostatky obmedzujúce voľný pohyb tovaru.

3.1.3.3. *Zlučiteľnosť dotácie z 26. júna 2003 na rozšírenie a reštrukturalizáciu letiska*

- (89) Francúzsko na úvod poznamenáva, že časť dotácie sa vzťahovala na investície týkajúce sa činností, ktoré nemajú hospodársku povahu, a že len zvyšná časť udelenej pomoci, t. j. 888 457,18 EUR, by sa mala považovať za zlučiteľnú s pravidlami stanovenými v ZFEÚ.
- (90) Francúzsko zdôrazňuje, že táto dotácia zodpovedá jasne určenému cieľu všeobecného záujmu, ktorý sa týka hospodárskeho rozvoja departementov Bouches-du-Rhône a Provence.
- (91) Tvrdí, že príslušné investície boli potrebné a primerané tomuto cieľu, keďže sa zameriavali na zvýšenie počtu pohybov v rámci cestovného poriadku, a to prostredníctvom obnovy dráhy 1, výstavby prívádzacích ciest a rýchlych výjazdov.

⁽¹⁹⁾ Komisia zdôrazňuje nejednotnosť v odpovedi Francúzska, ktoré najprv uvádza, že výška pomoci, ktorá má byť predmetom analýzy zlučiteľnosti, dosahuje 932 649 EUR (s. 26) a potom uvádza sumu 980 EUR.

⁽²⁰⁾ Francúzsko spresňuje, že v posúdení vplyvu uskutočnenom CCIMP sa dospelo k záveru, že činnosti leteckej nákladnej dopravy predstavovali 582 pracovných miest v roku 2000 a 614 pracovných miest v roku 2009.

⁽²¹⁾ Francúzsko spresňuje, že nákladná doprava v rokoch 2005 – 2010 vzrástla o 20,86 %, pričom v roku 2010 dosiahla 52 179 ton.

- (92) Francúzsko tvrdí, že investície boli nevyhnutné na rozšírenie dopravy. Uskutočnené práce tak zvýšili kapacitu dráh na 140 000 komerčných pohybov ročne. Francúzsko však vo svojej odpovedi uvádza ciele týkajúce sa objemu prepravy na úrovni 113 909 pohybov v roku 2015 a 122 449 pohybov v roku 2020. Uskutočnené úpravy tak umožnili vyhnúť sa prácam zameraným na zvyšovanie kapacity na dráhach v nadchádzajúcich desiatich rokoch a pritom podľa Francúzska profitovať z uspokojivých strednodobých vyhládok používania.
- (93) Francúzsko potvrdzuje, že k infraštruktúre majú prístup všetci používatelia a zdôrazňuje, že jediné komerčné letisko vzdialené do 60 minút cesty je letisko kategórie D, ktoré sa nachádza v Avignone a ktorému letisko Marseille Provence nekonkuruje. Posudzovaná pomoc tak neovplyvňuje obchodovanie v rámci Únie.

3.1.3.4. Zlučiteľnosť dotácie z 26. júla 2004 na rozvoj letiska

- (94) Francúzsko na úvod poznamenáva, že časť dotácie sa vzťahovala na investície týkajúce sa činností, ktoré nemajú hospodársku povahu, a že len zvyšná časť udelenej pomoci, t. j. 816 535 EUR, by sa mala považovať za zlučiteľnú s pravidlami stanovenými v ZFEÚ.
- (95) Francúzsko zdôrazňuje, že táto dotácia zodpovedá jasne určenému cieľu všeobecného záujmu, ktorý sa týka rozvoja územia metropoly Marseille a jej regiónu, pričom sa opiera o konsolidáciu vnútroštátnej dopravy a rozvoj medzinárodnej dopravy na letisku Marseille Provence, ako aj o železničné pripojenie.
- (96) Francúzsko uvádza, že uskutočnené práce, t. j. rozšírenie kapacity haly 1 a jej modernizácia v súlade s medzinárodnými normami, optimalizácia dráhy 1 a rekonštrukcia dráhy 2, ako aj výstavba železničnej stanice umožňujúcej prístup TGV, boli nevyhnutné na uskutočnenie tohto cieľa.
- (97) Francúzsko tvrdí, že vývoj skutočnej osobnej dopravy preukazuje, že tieto zariadenia sú zárukou uspokojivých vyhládok dlhodobého používania. Dodáva, že zamýšľaná realizácia železničného spojenia môže len posilniť využívanie letiska.
- (98) Podľa Francúzska je infraštruktúra dostupná pre všetkých používateľov bez akejkoľvek diskriminácie. Zdôrazňuje, že rozdelenie hál medzi vnútroštátne lety, lety v rámci schengenského priestoru a medzinárodné lety je potrebné v záujme dobrého riadenia tokov cestujúcich v súlade s pravidlami týkajúcimi sa hraničnej kontroly a že umiestnenie letov na jeden alebo druhý terminál nemení nič na skutočnosti, že všetky spoločnosti majú voľný prístup do oboch terminálov v závislosti od letov, ktoré prevádzkujú.
- (99) Francúzsko pripomína, že podľa jeho odhadov uskutočnené práce neovplyvňujú obchodovanie v rámci Únie vzhľadom na to, že v tej istej oblasti pôsobnosti sa nenachádza letisko rovnakej kategórie, a navyše zdôrazňuje, že investície, ktorých sa týkala dotácia z 26. júla 2004, neboli priamo určené na zvýšenie kapacity letiska.
- (100) Francúzsko tvrdí, že podmienky udelenia posudzovanej dotácie boli v súlade so zásadou proporcionality ⁽²²⁾. Pripomína, že záväzok verejných orgánov sa obmedzoval na 1 milión EUR na obdobie troch rokov.

3.2. TEST OBOZRETNÉHO HOSPODÁRSKEHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE UPLATNENÝ NA TERMINÁL MP2

- (101) Francúzsko poukazuje na neopodstatnenosť kritiky spoločnosti PwC, na základe ktorej odpočítanie *pro rata* investičnej dotácie v rámci amortizácie infraštruktúr terminálu mp2 skresľuje výsledky testu obozretného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve. Na základe platných účtovných pravidiel je Francúzsko povinné odpočítať dotácie na vybavenie, ktoré sa majú vyúčtovať v nasledujúcich rozpočtových rokoch, od čistých účtovných hodnôt nehnuteľného majetku. Nakladanie s dotáciami bolo navyše jednotné v prípade

⁽²²⁾ V dohode uzavretej medzi CCIMP a Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sa ustanovuje, že účasť verejných orgánov sa stanovila v závislosti od investičných programov navrhnutých letiskom v Marseille a prijatých mestom Marseille Métropole a že fondy sa výlučne zameriavajú na pokrytie takto potvrdených výdavkov, že ročná účasť verejných orgánov sa obmedzuje na výdavky skutočne vynaložené letiskom na prevádzku, že ku každej žiadosti o finančné prostriedky je pripojený celkový prehľad výdavkov a že CCIMP sprístupňuje Métropole všetky faktúry týkajúce sa prevádzky.

terminálov mp1 a mp2, pričom na obidva bola udelená dotácia vo výške 30 % nákladov na práce v rámci terminálu. Zohľadnenie hrubých tokov v základe nákladov v rámci sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich by napokon viedlo prevádzkovateľa k tomu, že by používateľom fakturoval náklady, ktoré mu v skutočnosti nevznikli. V širšom kontexte sa Francúzsko po tom, ako dospelo k záveru, že dotácia prijatá od Conseil général bola zlučiteľná s francúzskym právom a právom Únie, domnieva, že CCIMP sa správala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve tým, že do obchodného plánu nezaúčtovala výnosy z nákladov, o ktorých vedela, že jej nevzniknú.

- (102) Pokiaľ ide o doplnenie sumy čistej účtovnej hodnoty investícií realizovaných v priebehu určitého obdobia v rámci zohľadnených finančných tokov do obchodného plánu, Francúzsko zdôrazňuje, že do účtovného vyjadrenia premietne výlučne ustanovenia špecifikácie koncesnej zmluvy z roku 1987. Francúzsko tvrdí, že tento druh ustanovenia je typický pre koncesné zmluvy a jeho cieľom je zohľadniť príslušné trvania investičného projektu a koncesnej zmluvy.
- (103) S cieľom odôvodniť hodnotu 7,5 %, odpočítanú s tým, že odráža vážený priemer nákladov na kapitál, Francúzsko tvrdí, že je v súlade s priemerným odhadom váženého priemeru nákladov na kapitál francúzskych letísk ⁽²³⁾, aj keď je mierne vyššia z dôvodu regulovanej letiskovej sféry a z toho dôvodu, že odhad sa uskutočnil v období (2004), ktoré predchádzalo odhadom uvedeným v odkaze. Francúzsko zdôrazňuje, že spoločnosť Mazars uvádza vo svojej štúdii rovnakú hypotézu ohľadne váženého priemeru nákladov na kapitál ako prevádzkovateľ letiska Marseille-Provence.
- (104) Francúzsko uvádza že Komisia nesprávne poukázala na nezvýšenie prevádzkových nákladov spojených s modulačnými opatreniami z dôvodu všeobecného záujmu (podpora zameraná na vytváranie nových liniek), keďže tieto modulácie sa síce nezohľadnili v nákladoch, ale zohľadnili sa v znížení pristávacích poplatkov, poplatkov za svetelné návěstidlá a za parkovanie, a to vo všetkých skúmaných prípadoch. Francúzsko dodáva, že tieto modulácie využili používatelia terminálu mp2, ako aj používatelia terminálu mp1 a že z ich zavedenia v rokoch 2005 – 2010 vyplýva kumulatívny výkaz týkajúci sa schválených úľav rovnovážne rozdelených medzi oba terminály ([...]* milión EUR pre terminál mp1 a [...]* milión EUR pre terminál mp2). Francúzsko zároveň predložilo obchodný plán uskutočnený a posteriori na roky 2005 – 2010, čím podložilo skutočnosť, že obchodné plány predložené v septembri 2005 a máji 2006 sa opierali o predbežné údaje blízke skutočným údajom a že sa zdá, že ziskovosť terminálu mp2 je vyššia ako ziskovosť plánovaná v čase investičného rozhodnutia.

3.3. PRÍSPEVOK NA PREVÁDZKU UDELENÝ CCIMP

- (105) Pokiaľ ide o príspevky vo výške [...]* miliónov EUR vyplatené verejnými orgánmi v prospech CCIMP, Francúzsko tvrdí, že nepredstavujú dotácie na prevádzku, ale protihodnotu za služby poskytnuté hlavnou správou CCIMP letisku Marseille-Provence. Francúzsko vysvetľuje, že vzhľadom na oddelenie účtov letiskovej správy CCI od účtov jej iných útvarov sumy, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, zodpovedajú refakturáciám spojeným so službami poskytnutými hlavnou správou letisku, a tak predstavujú príspevky zodpovedajúce službám vyúčtovaným za roky 2001 – 2010.
- (106) Francúzsko zdôrazňuje, že vyhlásením audítora CCIMP sa potvrdzuje neexistencia finančných tokov zo strany ústredných útvarov CCIMP určených letisku Marseille-Provence.
- (107) Francúzsko zároveň vysvetlilo fungovanie systému letiskovej dane s cieľom vylúčiť prípadnú existenciu štátnej pomoci, ktorá sa spája s týmto mechanizmom. Francúzsko pripomína, že letisková daň je stanovená v článku 1609w všeobecného daňového zákonníka, v ktorom sa uvádza, že príslušná daň sa vyberá od verejných alebo súkromných subjektov prevádzkujúcich letiská, že je povinný ju zaplatiť každý verejný letecký dopravný podnik a že je určená výlučne na náhradu nákladov vynaložených prevádzkovateľmi letiska na verejné úlohy, napríklad bezpečnostné služby, protipožiarnu ochranu a záchrana, prevenciu nebezpečenstiev zrážky s vtákmi, ako aj ochranné služby. Francúzsko ďalej spresňuje, že výška letiskovej dane sa určuje ročne, osobitne pre každé letisko, na základe zabezpečených služieb podľa platných právnych predpisov a predbežného vývoja údajov týkajúcich sa dopravy, nákladov a iných produktov prevádzkovateľa. Prevádzkovatelia letísk v tomto zmysle vypracujú ročný výkaz o nákladoch a objeme dopravy, ktorý predložia miestnym správam bezpečnosti civilného letectva na schválenie. Sadzby sa počítajú na úrovni ústrednej správy generálneho riaditeľstva civilného letectva, pričom sa zohľadňujú výsledky nazbierané za predchádzajúce roky.
- (108) Francúzsko vyvracia tvrdenie, podľa ktorého by tento mechanizmus mohol zahŕňať prvky štátnej pomoci. Francúzsko v prvom rade zdôrazňuje, že tento nástroj je všeobecný a uplatňuje sa na všetky francúzske letiská na základe rovnakých pravidiel.

⁽²³⁾ V rozhodnutiach poradného výboru letiska predložených Francúzskom sa v prípade ADP odkazuje na vážený priemer nákladov na kapitál vo výške 5,8 % až 6,5 % v rokoch 2006 – 2010, vo výške 6,2 % až 6,8 % v rokoch 2011 – 2015, a vo výške 6 % až 6,5 % v prípade letiska v Toulouse v rokoch 2009 – 2013.

- (109) Ďalej spresňuje, že vzhľadom na skutočnosť, že sadzba dane je stanovená na základe predbežných údajov týkajúcich sa nákladov a objemu dopravy, prispôsobenie príjmov nákladom nemôže byť v rámci jedného roka bezchybné, ale popiera, že by mohlo dôjsť k nadmernej kompenzáci.
- (110) V tomto zmysle Francúzsko pripomína, že prevádzkovateľom letiska sa vynaložené náklady uhradia a *posteriori* na základe dotácií na amortizáciu a že hneď, ako sa zistí kladný zostatok, prevedie sa na kumulované účty budúcich rokov a je ovplyvnený finančnými nákladmi, ktoré hradí prevádzkovateľ, a v nasledujúcom roku povedie k úprave sadzby. Francúzsko spresňuje, že systém letiskovej dane je z celkového hľadiska už niekoľko rokov stratový (do výšky približne 110 miliónov EUR na konci roku 2010), v dôsledku čoho jedna časť výdavkov na ochranu a bezpečnosť vynaložených letiskami nebude nahradená, pričom táto časť bola ovplyvnená finančnými nákladmi, ktoré hradí štát. Francúzsko zdôrazňuje, že pri zvýšení sadzieb a *posteriori* je nutné zohľadniť vplyv na letecké spoločnosti, čo vylučuje príliš rýchle vyrovnanie.
- (111) Francúzsko napokon spomína nulovací mechanizmus v prípade zmeny riadiaceho orgánu letiska, na základe ktorého musí prevádzkovateľ uhradiť prípadný kladný zostatok na konci svojho mandátu.
- (112) Pokiaľ ide o letisko Marseille Provence, Francúzsko spresňuje, že strata kumulovaná zo systému letiskovej dane predstavovala 2,7 milióna EUR na konci roku 2000, že rovnováha sa opätovne dosiahla v roku 2010 vďaka sadzbe dane stanovenej na úrovni 8,20 EUR a že sadzba z roku 2011 sa znížila (7,774 EUR), aby sa nevytváral prebytok.

3.4. STANOVENIE POPLATKU ZA ODBAVENIE CESTUJÚCICH NA TERMINÁLOCH MP1 A MP2

- (113) Francúzsko tvrdí, že diferenciácia sadzieb medzi terminálom mp1 a mp2 je v súlade s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES ⁽²⁴⁾, a pripomína, že terminál mp2 je otvorený pre všetky letecké spoločnosti. Spresňuje, že rozdiel v sadzbách medzi terminálom mp1 a mp2 spočíva v príslušnom rozdieli v nákladoch medzi činnosťami týkajúcimi sa cestujúcich v týchto termináloch. Francúzsko zdôrazňuje, že vo svojom rozhodnutí z 26. júla 2011 Štátna rada pripustila, že sadzby stanovené pre terminál mp1 boli platné, čím mimochodom podporila platnosť pravidiel účtovného rozdelenia nákladov a príjmov medzi terminály mp1 a mp2. Francúzsko napokon poukazuje na to, že na základe zásady „jednotnej pokladnice“, ktorá sa uplatňuje na letisko Marseille Provence, rozdiel medzi nákladmi spojenými s poplatkom za odbavenie cestujúcich a sadzbou tohto poplatku je tvorený prostriedkami z činností prebiehajúcich na letisku, ktoré nesúvisia s leteckými službami príslušného terminálu, ktoré obozretný subjekt zohľadní pri stanovovaní sadzieb uplatniteľných v termináli.
- (114) Francúzsko namietka, že CCIMP nezohľadnila skutočnosť, že dodatočné náklady sa priamo týkali uvedenia do prevádzky a prevádzkovania terminálu mp2. Tvrdí, že vzhľadom na skutočnosť, že terminály sú od seba geograficky oddelené, je možné oddeliť všetky potrebné investície určené na terminál mp2, t. j. 8,95 milióna EUR. Francúzsko pripomína, že štruktúra nákladov letiska sa skladá predovšetkým z fixných nákladov.
- (115) Francúzsko ďalej podrobne uvádza prvky, ktoré viedli k stanoveniu nákladov na prevádzku pripísaných terminálu mp2:
- keďže terminál mp2 predstavuje len 8,9 % celkovej letiskovej plochy, predstavuje len 9,8 % z celkovej položky „dane a poistné“,
 - keďže náklady na údržbu a starostlivosť sa týkajú najmä opravy mechanických častí, ako sú výťahy, pohyblivé chodníky a pohyblivé schody, terminál so zjednodušenými službami, v ktorom sa nenachádzajú pohyblivé chodníky ani pohyblivé schody, predstavuje len 5 % položky výdavkov „údržba a starostlivosť“,
 - nový a lepšie izolovaný terminál mp2 s výrazne nižším stropom v porovnaní s terminálom mp1, ktorý predstavuje 8,9 % plochy terminálov na letisku, predstavuje len 8,6 % výdavkov na „kvapaliny“ (energiu),
 - náklady na upratovanie pridelené mp2 dosahujú výšku 7,8 %, pričom sa berie do úvahy pomerný podiel obsadenej plochy (t. j. 8,9 %), podlahová krytina (dlažba v termináli mp2, koberec v termináli mp1), frekvencia rovnakého spôsobu upratovania v oboch termináloch,

⁽²⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch, Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11.

- zriadenie terminálu mp2 si nevyžaduje žiadne dodatočné výdavky na personál okrem prijatia zamestnanca na pozíciu koordinátora letiska v roku 2007, prijatia zamestnanca na pozíciu koordinátora prevádzky a prijatia zamestnancov do informačnej kancelárie v roku 2010, čo sa zohľadňuje v tabuľke vypracovanej Francúzskom, ktoré vo svojej odpovedi zároveň podrobne opísalo metódu, ktorú použilo na rozdelenie výdavkov na prevádzku medzi dvomi terminálmi.
- (116) Francúzsko tak poukazuje na skutočnosť, že vzhľadom na to, že náklady boli pridelené na prevádzku s nezmeneným počtom zamestnancov, náklady pridelené terminálu mp2 predstavujú aj úspory pre terminál mp1, pokiaľ ide o poplatok za odbavenie cestujúcich. Francúzsko okrem toho zdôrazňuje, že náklady pridelené terminálu mp2 zodpovedajú dodatočným nákladom, ktoré by vznikli terminálu mp1 v prípade, že by druhý terminál nebol vybudovaný (príloha 44 a príloha 25).
- (117) Francúzsko zároveň spochybňuje záver spoločnosti PwC, podľa ktorého investície nepriamo poskytnuté v prospech terminálov musia byť nepriame, a podrobne opisuje investície nesúvisiace s poplatkom za odbavenie cestujúcich a ich zohľadnenie z účtovníckeho hľadiska (investície zamerané na budovy mimo terminálov, z ktorých plynú oddelené príjmy z nájmu, príležitostné investície na nahradenie zastaraných zariadení pridelené špecializovaným analytickým strediskám, investície na správu ciest, na informačné technológie a na nástupný most započítané špecializovanému analytickému stredisku a prípadne zahrnuté do podielu všeobecných nákladov). Francúzsko ďalej spochybňuje argument spoločnosti PwC, na základe ktorého by sa malo 10 % amortizácie terminálu mp1 pripísať terminálu mp2, keďže cestujúci terminálu mp2 by mohli využívať zariadenia terminálu mp1. Tvrdí, že jasným oddelením infraštruktúr v rámci letiska sa toto používanie stáva veľmi málo pravdepodobným, že by to malo vplyv na plochu zodpovedajúcu celkovej ploche terminálu mp2 a že by sa v dôsledku toho musel prideliť rovnaký podiel obchodných príjmov terminálu mp1 v prospech terminálu mp2, t. j. marža hlavného terminálu by sa znížila o [...] miliónov EUR.
- (118) Francúzsko navyše zdôrazňuje, že hypotézy týkajúce sa objemu dopravy, ktorý spoločnosť PwC zohľadnila vo svojich správach za roky 2006 a 2007, sa opierajú o odhady vyčíslené v obchodnom pláne z novembra 2004 a nezohľadňujú aktualizované zníženie údajov týkajúcich sa dopravy zahrnutých do obchodných plánov zo septembra 2005 a z mája 2006, ktoré vyplynuli z rozhodnutia spoločnosti Air France nepresunúť do terminálu mp2 svoje pravidelné vnútroštátne linky a odloženia rozhodnutia otvoriť nový terminál o šesť mesiacov, v dôsledku čoho sa výrazne znížil objem dopravy v rokoch 2006 a 2007. Francúzsko spochybňuje konštatovanie uvedené v správe spoločnosti PwC, ktoré sa týka „kanibalizácie“ prepravy v termináli m1 zo strany terminálu m2. V tomto zmysle zdôrazňuje, že spoločnosť Air France napokon neuskutočnila projekt zameraný na presunutie pravidelných vnútroštátnych letov na letisko Orly na terminál mp2 a že objem dopravy spoločnosti Air France do oboch destinácií, ktoré boli predmetom konkurenčných liniek prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair z terminálu mp2 od roku 2009, zostal v rokoch 2008 – 2011 stabilný v súvislosti s obidvoma destináciami.
- (119) Francúzsko tvrdí, že vzhľadom na neopodstatnenosť argumentov spoločnosti PwC nie je sadzba vo výške 3,84 EUR na cestujúceho opodstatnená, a zdôrazňuje, že je vyššia ako sadzba účtovaná v termináli mp1 v roku 2007.
- (120) Francúzsko pripomína, že v dôsledku toho, že Štátna rada zrušila sadzby účtované v termináli mp1 v rokoch 2006, 2007 a 2008 a sadzby účtované v termináli mp1 v roku 2008, prevádzkovateľ letiska stanovil nové sadzby pre každý terminál. Odôvodnenie zvýšenia sadzieb v termináli mp2 vyplýva z požiadavky uloženej regulačným orgánom (ministri poverení otázkami hospodárstva a civilného letectva) priradiť tomuto jedinému terminálu zmluvné náklady na reklamu spoločnosti AMS, a to bez toho, aby sa prehodnotil mechanizmus rozdelenia nákladov medzi terminály.
- (121) Podľa Francúzska CCIMP stanovilo takú úroveň sadzby, ktorá umožňuje dosiahnutie rovnakej miery pokrytia nákladov v prípade obidvoch terminálov (t. j. [...] %). Francúzsko tvrdí, že v smernici 2009/12/ES sa stanovuje, že úroveň letiskových poplatkov sa má rozlišovať najmä v závislosti od ich nákladov a že, aby sa zabezpečilo riadne odôvodnenie tejto diferenciácie sadzieb rozdielom v nákladoch, je potrebné zaistiť rovnocennosť miery pokrytia týchto nákladov prostredníctvom poplatkov za odbavenie cestujúcich v rámci každého terminálu. Francúzsko dopĺňa, že táto miera pokrytia môže byť pod úrovňou 100 %, keďže v rámci regulácie prostredníctvom „jednotnej pokladnice“ sa posudzuje dosiahnutie všeobecnej hospodárskej rovnováhy letiska pri zahrnutí príjmov z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami. Francúzsko pripomína, že spoločnosť Mazars vo svojej správe odhadla, že v roku 2007 pokrytie nákladov na cestujúcich prostredníctvom príjmu z poplatku za odbavenie cestujúcich predstavovalo [...] % v termináli mp1 a [...] % v termináli mp2.
- (122) Francúzsko tak dospelo k záveru, že sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich v termináli mp2 nemôžu predstavovať hospodársku výhodu v prospech určitej spoločnosti v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže sa stanovujú v súvislosti s výdavkami spojenými s výstavbou a prevádzkou terminálu mp2, že rozdiel v poplatkoch za odbavenie cestujúcich za využívanie obidvoch terminálov je objektívny, transparentný a odôvodnený nákladmi pridelenými každému terminálu a že diferenciácia je v tomto rámci výslovne stanovená v článku 10 smernice 2009/12/ES.

- (123) Selektívnosť opatrenia sa v danom prípade tiež nepreukáže, keďže stanovovanie sadzieb sa bez rozdielu uplatňuje na každú spoločnosť využívajúcu terminál mp2.
- (124) Pokiaľ ide o znížené poplatky za odbavenie cestujúcich v prípade vnútroštátnych letov, Francúzsko spresňuje, že výnosom zo 16. októbra 2009 sa zakazuje akákoľvek diferenciacia sadzieb v krajinách schengenského priestoru, a pripomína, že Komisia vo svojom rozhodnutí z 28. januára 2009 usúdila, že nie je potrebné navrhnuť dodatočné opatrenia.

3.5. ZNÍŽENIE POPLATKOV ZA VYTVORENIE NOVÝCH SPOJENÍ

- (125) Francúzsko na úvod tvrdí, že modulácie sadzieb udelené leteckým spoločnostiam, ktoré sú predmetom posúdenia Komisie v odôvodneniach 116 až 137 jej rozhodnutia o začatí konania, existujú vo Francúzsku v rámci všetkých štátnych letísk a v rámci veľkého počtu decentralizovaných letísk.
- (126) Dopĺňa, že cieľom týchto opatrení je podporiť vytváranie nových leteckých spojení. Splnili by tak cieľ všeobecného záujmu týkajúci sa zlepšeného dopravného spojenia a prepojenia územia, územného plánovania a integrácie európskeho trhu.
- (127) Podľa Francúzska Komisia musí zohľadniť uvedený cieľ všeobecného záujmu vo svojej analýze zlučiteľnosti takto udelenej pomoci s európskym právom.
- (128) Francúzsko zároveň tvrdí, že každý rok schvaľuje modulácie sadzieb v rámci schvaľovacieho postupu, ktorý sa uplatňuje na všetky štátne letiská a ktorým možno zabezpečiť nediskriminačný charakter opatrení. Francúzsko uvádza, že každoročný postup schvaľovania sadzieb by tak stačil na splnenie požiadavky ustanoviť odvolací mechanizmus na úrovni členského štátu na odstránenie akejkoľvek diskriminácie pri poskytovaní pomoci, ktorá predstavuje jedno z kritérií zlučiteľnosti skúmanej pomoci.
- (129) Francúzsko pripomína, že podľa vnútroštátneho práva (článok R.224-2-2 zákonníka civilného letectva), na základe ktorého sa zavádza možnosť modulácií sadzieb, je osoba zodpovedná za stanovovanie sadzieb povinná vymedziť ukazovatele monitorovania zodpovedajúce stanovenému cieľu všeobecného záujmu. Francúzsko tvrdí, že stanovené ukazovatele monitorovania umožňujú každoročne zabezpečiť riadne vykonávanie opatrenia a prípadné potreby jeho úpravy a je to postačujúce na splnenie kritéria zlučiteľnosti pomoci, ktoré sa týka existencie sankčného mechanizmu pre prípad, že by určitý dopravca nedodrжал záväzky prijaté voči letisku.
- (130) Francúzsko spresňuje, že hodnotenie modulácií sadzieb od roku 2005, keď sa začal zavádzať tento nástroj, sa pravidelne uvádzalo v spisoch zo zasadnutí Hospodárskeho poradného výboru, čím sa stanovuje verejná povaha opatrení poskytnutých zástupcom používateľov letiska, a je to postačujúce na splnenie kritéria zlučiteľnosti pomoci, ktoré sa týka zverejnenia príslušných opatrení.
- (131) Francúzsko zdôrazňuje, že skúmané modulácie sadzieb sú v súlade s ustanoveniami smernice 2009/12/ES, na základe ktorých sa členským štátom povoľuje zavádzanie modulácií v rámci letiskových poplatkov z dôvodov verejného a všeobecného záujmu. Francúzsko z toho vyvodzuje, že prevádzkovateľ letiska nie je povinný konať ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve, keď zavádza takúto úpravu sadzieb. Francúzsko zdôrazňuje, že vo francúzskom práve existujú ďalšie modulácie sadzieb z dôvodu všeobecného záujmu, najmä z dôvodu ochrany životného prostredia, ako je napríklad modulácia pristávacieho poplatku v závislosti od kategórie lietadla a úseku dňa, pričom sa zohľadňuje hlučnosť.
- (132) Francúzsko namietla, že tieto opatrenia predstavujú pomoc na začatie činnosti a tvrdí, že sa zameriavajú na internalizáciu určitých zložiek verejného záujmu (kompenzácia poškodenia životného prostredia, zlepšenie prepojenia území atď.), ktoré by sa inak nezohľadnili v rámci sadzby poplatkov.
- (133) Francúzsko tvrdí, že obchodný plán preukazujúci, že poskytnuté modulácie nie sú ziskové, nie je napriek tomu dôvodom, aby od nich prevádzkovateľ upustil, pretože v tomto obchodnom pláne sa nezohľadňujú externality vyplývajúce z opatrení, ako sú úspory na nákladoch spojených s emisiami znečisťujúcimi ovzdušie alebo s emisiami hluku alebo zlepšenie prepojitelnosti územia a jeho dopravných spojení. Podľa Francúzska ťažkosti s využívaním týchto externalít, pokiaľ ide o finančné prostriedky, viedli k tomu, že tieto stimulačné opatrenia sa stali predmetom odlišnej hypotézy v zmysle smernice 2009/12/ES.

- (134) Francúzsko spochybňuje metodický prístup Komisie spočívajúci v uplatňovaní testu obozretného subjektu v trhovom hospodárstve, ktorý nie je prispôsobený analýze opatrení, ktorých cieľom je dosiahnutie výhod v prospech verejného záujmu v súvislosti s pozitívnymi externalitami.
- (135) Francúzsko tvrdí, že informácie predložené v rámci odôvodnenia 124 rozhodnutia o začatí konania Komisie sú chybné. Uvedené sadzby poukazujú na variabilnú časť prístávacieho poplatku na cestujúceho. Variabilná časť prístávacieho poplatku sa v skutočnosti počíta na základe hmotnosti lietadla v tonách, a nie na základe počtu cestujúcich.
- (136) Francúzsko v druhom rade uvádza, že modulácie sadzby na vytváranie nových leteckých liniek sú pre letisko Marseille Provence ekonomicky udržateľné. Francúzsko vo svojej odpovede predkladá štúdiu uskutočnenú *a posteriori*, ktorá sa týka ziskovosti poskytnutých opatrení. Podľa Francúzska výpočty uskutočnené na základe obchodných príjmov z roku 2008 preukazujú, že priemerná úľava poskytnutá v prospech linky obsluhovanej lietadlami využívajúcimi terminál mp1 a mp2 neprevyšuje príjmy vyplývajúce z príjmov pridelených každému terminálu a vykazuje čistý výsledok vo výške [...] * EUR na cestujúceho v prípade terminálu mp1 a [...] * EUR na cestujúceho v prípade terminálu mp2. Francúzsko uvádza, že 83 % objemu dopravy vytvoreného týmto opatrením pretrvá tri roky, pričom sa zabezpečí dodatočný prínos. Francúzsko tvrdí, že nová štúdia týkajúca sa ziskovosti modulácií, ktorú Hospodársky poradný výbor schválil 6. decembra 2004, sa uskutočnila na základe obchodného plánu zo septembra 2005, ktorý bol aktualizovaný v máji 2006 na základe lietadla B737 s hmotnosťou 67 ton v prípade terminálu mp2 a na základe lietadla A319 v prípade terminálu mp1. Skúmali sa dve hypotézy týkajúce sa objemu dopravy: podľa prvej hypotézy, sa nárast objemu dopravy po troch rokoch od zavedenia modulácií vzťahuje výlučne na zvýšenie frekvencií v rámci existujúcich liniek, a podľa druhej hypotézy sa nárast objemu dopravy týka výlučne nových liniek. Prvá hypotéza by viedla k zaznamenaniu čistého výsledku zisku z obratu vo výške [...] * % a NPV vo výške [...] * EUR a v rámci druhej hypotézy by sa zaznamenal čistý výsledok zisku z obratu vo výške [...] * % a NPV vo výške [...] * EUR.
- (137) Francúzsko tvrdí, že modulácie neboli diskriminačné a uplatňovali sa na všetky spoločnosti, ktoré zdôvodnili podmienky uplatniteľnosti. Francúzsko preto namieta, že kritérium týkajúce sa selektívnosti opatrenia v súvislosti s kvalifikáciou štátnej pomoci bolo splnené.
- (138) Francúzsko pripomína, že Komisia vo svojom rozhodnutí vo veci letiska v meste Manchester ⁽²⁵⁾, uvedenom v rozhodnutí vo veci Charleroi ⁽²⁶⁾, uznáva, že zníženie prístávacích poplatkov predstavovalo opatrenie s obmedzeným trvaním a tvorilo súčasť systému, ktorý boli oprávnené využívať všetky letecké spoločnosti začínajúce prevádzkovať nové spojenie z letiska Manchester, keďže zabránilo riziku narušenia hospodárskej súťaže a nepatriło do pôsobnosti článku 107 ZFEÚ. Francúzsko tak dospelo k záveru, že na režim, ku ktorému majú prístup všetky letecké spoločnosti a ktorý sa udeľuje na obmedzené obdobie, sa nevzťahuje rozsah pôsobnosti článku 107 ZFEÚ.
- (139) Francúzsko predkladá systém modulácie sadzieb v platnosti od 15. februára do 31. júla 2009 a spresňuje, že tento systém využilo 24 spoločností. Pripomína, že systém bol zrušený správnym súdom Tribunal administratif de Marseille v rozsudku z 30. júna 2009 z dôvodu príliš veľkého rozsahu modulácie a od 1. februára 2010 bol nahradený opatrením, v rámci ktorého sa znížili stanovené miery úľavy a posilnili sa podmienky ich udeľovania. Francúzsko tvrdí, že podmienky vyplývajúce z rozhodnutia vo veci letisko Manchester sú splnené v prípade obidvoch zavedených systémov modulácie sadzieb, keďže predmetné modulácie sa nevykonávajú v rámci článku 107 ZFEÚ. Podľa Francúzska teda Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania nesprávne skúma predmetné modulácie v súvislosti so zásadou obozretného hospodárskeho subjektu.

3.6. POSKYTNUTÉ ZĽAVY Z POPLATKOV ZA NOČNÉ PARKOVANIE

- (140) Francúzsko tvrdí, že táto úľava sa tak ako úľava týkajúca sa nových spojení zaviedla z dôvodov všeobecného záujmu. Modulácia poplatku za nočné parkovanie umožňuje letisku Marseille Provence zvýšiť počet letov na začiatku a na konci dňa, čím sa umožňuje optimalizácia využívania infraštruktúr. Francúzsko zdôrazňuje, že vplyv tohto opatrenia sa obmedzuje na [...] * % obratu vyplývajúceho z poplatku za parkovanie okrem účinkov modulácií zameraných na vytváranie nových liniek.
- (141) Francúzsko pripomína, že podľa neho nie je vhodné hodnotiť modulácie z dôvodu všeobecného záujmu výlučne z hľadiska ich ziskovosti. Popri tom však spresňuje, že dodržiavanie zásady obozretného subjektu v trhovom hospodárstve sa v danom prípade preukázalo, a to na základe štúdie „určenie dodatočných nákladov vyplývajúcich z nočného parkovania“ vyplývajúcej z účtovníctva z roku 2004. Modulácia sadzby podporuje letecké

⁽²⁵⁾ Rozhodnutie zo 14. júna 1999, Letisko Manchester, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Rozhodnutie Komisie 2004/393/EÚ z 12. februára 2004 o výhodách, ktoré poskytol región Valónsko v prospech letiska Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1).

- (142) Podľa štúdie zrealizovanej na základe účtovnej uzávierky rozpočtového roka 2008, variabilné náklady na poplatok za nočné parkovanie sa stanovujú vo výške [...] EUR na lietadlo za noc, pričom odhad z roku 2004 predstavoval sumu [...] EUR. V prípade lietadla B737-800 s mierou vyťaženia na úrovni 80 %, tieto náklady predstavujú [...] EUR na cestujúceho a v prípade lietadla A319 s vyťaženosťou na úrovni 70 % dosiahnu výšku [...] EUR na cestujúceho. Z účtovnej uzávierky predloženej počas zasadnutia Hospodárskeho poradného výboru 18. februára 2009 však vyplýva, že obchodné činnosti a parkovanie umožňujú pokryť [v rozmedzí 100 % až 150 %] nákladov na cestujúcich v rámci terminálu mp1, čo predstavuje čistú maržu vo výške [...] EUR na cestujúceho a [v rozmedzí 100 % až 150 %] nákladov na cestujúcich v rámci terminálu mp2, čo predstavuje čistú maržu vo výške [...] EUR na cestujúceho. Tieto čisté marže vo veľkej miere pokrývajú dodatočné náklady na nočné parkovanie.
- (143) Francúzsko napokon zdôrazňuje, že Komisia nekritizovala systém letiskových poplatkov zavedený na letisku Charleroi.

3.7. FINANCOVANIE MARKETINGOVÝCH ČINNOSTÍ

- (144) Pokiaľ ide o schému pomoci zavedenú rozhodnutím CCIMP z 21. novembra 2005, ktorá viedla k jednorazovej platbe [nepresahujúcej 300 000] EUR v prospech spoločnosti BMI baby, Francúzsko vo svojom liste z 28. decembra 2010 uvádza, že na túto sumu, pokiaľ predstavuje štátnu pomoc, sa vzťahuje nariadenie Komisie (ES) č. 1998/2006 ⁽²⁷⁾ (*de minimis*). Navyše zdôrazňuje, že v nadväznosti na oznámenie o predaji tejto spoločnosti, by CCIMP nemusela získať čestné vyhlásenie týkajúce sa pomoci prijatej na iných európskych letiskách.

3.8. ZMLUVA O KÚPE REKLAMNÉHO PRIESTORU SO SPOLOČNOSŤOU AMS

- (145) Pokiaľ ide o zmluvu o kúpe reklamného priestoru uzavretú so spoločnosťou AMS 19. mája 2006, Francúzsko tvrdí, že zmluva sa uzavrela v súlade s právnymi predpismi týkajúcimi sa verejného obstarávania, a to v rámci konania bez predchádzajúcej výzvy na súťaž, keďže existoval len jediný dodávateľ.
- (146) Francúzsko pripomína, že propagačná politika má priamy vplyv na ziskovosť letiskovej infraštruktúry vďaka príjmom, ktoré plynú z letiskových poplatkov a z poplatkov súvisiacich s činnosťami, ktoré nesúvisia s leteckými službami. Spresňuje, že reklama leteckých spoločností nestačí, a zdôrazňuje, že v roku 2006 bola spoločnosť AMS jediným poskytovateľom, ktorý ponúkal zároveň jedinečný systém predaja leteniek spoločnosti Ryanair, jedinej spoločnosti, ktorá sa zaviazala zriadiť si základňu lietadiel v priestoroch nového terminálu mp2, široký okruh používateľov internetu, na ktorých bola zameraná propagačná politika, ako aj prispôbené marketingové služby pri nákupe leteniek do destinácie Provence.
- (147) Francúzsko tvrdí, že CCIMP sa správala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve, lebo so spoločnosťou AMS uzavrela takú zmluvu, ktorá neobsahovala prvky pomoci.
- (148) Francúzsko sa v prvom rade domnieva, že dohodnutá cena je v súlade s trhovou praxou, najmä ak sa vezmú do úvahy výsledky predchádzajúcej porovnávacej štúdie, ktorá sa uskutočnila na základe webovej lokality viamichelin.com. Francúzsko teda namieta, že sa poskytovanie marketingových služieb spoločnosťou AMS uskutočňovalo za preferenčných podmienok a pripomína, že Európska komisia vo svojom rozhodnutí vo veci letisko Ostende ⁽²⁸⁾ pripustila, že program zameraný na reklamu prostredníctvom katalógu cestovnej kancelárie nepredstavuje štátnu pomoc.
- (149) Francúzsko navyše tvrdí, že zmluva o marketingových službách uzavretá so spoločnosťou AMS predstavuje pre letisko Marseille Provence výnosnú investíciu, a to obzvlášť pokiaľ ide o rozvoj terminálu mp2. Francúzsko spresňuje, že podmienky zmluvy sa stanovili na základe štúdie o ziskovosti finančných prostriedkov vyplývajúcich z jedného letu obsluhovaného spoločnosťou Ryanair, ktorá sa vypracovala pred uzavretím zmluvy a na podporu jeho tvrdení. Z tejto štúdie vyplynulo, že ziskovosť zmluvného dojednaní sa dosiahla až od štvrtého roku prevádzky, pričom marža bola na úrovni [...] EUR za let po reklamnej kampani. Francúzsko zdôrazňuje, že z tej istej štúdie vyplýva, že ziskovosť poskytnutá prostredníctvom kumulatívnych modulácií zameraných na

⁽²⁷⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 1998/2006 z 15. decembra 2006 o uplatňovaní článkov 87 a 88 zmluvy na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 379, 28.12.2006, s. 5).

⁽²⁸⁾ Rozhodnutie Komisie 98/33/ES z 21. januára 1998 o pomoci poskytnutej flámskym regiónom v prospech spoločnosti Air Belgium a cestovnej kancelárie Sunair na využívanie letiska Ostende (Ú. v. ES L 148, 19.5.1998, s. 36).

vytvorenie nových liniek a trhu spoločnosti AMS len v rámci letov spoločnosti Ryanair v rokoch 2007 – 2011, predstavuje priemernú maržu ([...]* %) v rámci normy ziskovosti daného odvetvia, ktorá podľa odhadov Európskej komisie uvedených v jej rozhodnutí týkajúcom sa letiska Bratislava dosahuje 7,31 % ⁽²⁹⁾.

- (150) Zo simulácie ziskovosti opätovne aktualizovanej na základe údajov týkajúcich sa uskutočnenej prepravy a nákladov, ktorých audit vykonala spoločnosť Mazars, ukázala ziskové rozpätie zaznamenané od tretieho roka prevádzky vo výške [...]* EUR za let.
- (151) Francúzsko pripomína, že náklady spojené so zmluvou so spoločnosťou AMS sa zohľadnili v obchodnom pláne zo septembra 2005, ktorý bol aktualizovaný v máji 2006 a ktorý obsahoval záver o všeobecnej ziskovosti terminálu mp2 [presahujúcej 7,5]* % v rokoch 2005 – 2021. Na základe sadzieb z roku 2006 priemerná miera čistého zisku z obratu vyplývajúceho zo zmluvy so spoločnosťou AMS v súvislosti s prepravou spoločnosti Ryanair dosahuje úroveň [vyššiu ako 7,5]* % a NPV na úrovni [...]* miliónov EUR.
- (152) Francúzsko zároveň tvrdí, že vzhľadom na príjmy z letiskových poplatkov, príjmy vyplývajúce z činností, ktoré nesúvisia s leteckou dopravou, a letiskovú daň, ale aj na iné poplatky, sa marža na odlietajúceho cestujúceho pred podpísaním zmluvy ⁽³⁰⁾ stanovila na úrovni [...]* EUR. Keďže odhad priemernej sumy týkajúcej sa opatrení v oblasti marketingu (medzi ktoré patrí najmä zmluva so spoločnosťou AMS) dosiahol úroveň [...]* EUR na odlietajúceho cestujúceho, čistá marža nákladov na marketingové činnosti predstavuje [...]* EUR na cestujúceho. Podľa Francúzska je preto nutné dosiahnuť finančné výhody v prospech letiska za každého cestujúceho v termináli mp2.
- (153) Letisko tak mohlo v rokoch 2006 – 2012 zaznamenať priemerný podiel fakturácie za cestujúceho v rozmedzí od [...]* na cestujúceho do [...]* EUR na cestujúceho, pričom sedemročný priemer mierne zaostal za očakávaniami, ale dosiahol postačujúcu úroveň vo výške [...]* EUR na cestujúceho.
- (154) Francúzsko dopĺňa, že zmluva uzavretá so spoločnosťou AMS sa týkala viacerých záväzkov zo strany spoločnosti Ryanair, pokiaľ ide o počet lietadiel so základňou na letisku Marseille Provence, počet letov za deň a počet cestujúcich za rok.
- (155) Kumulácia nákladov na zmluvu s AMS na cestujúceho spoločnosti Ryanair spolu s celkovými prírastkovými nákladmi na cestujúceho spoločnosti Ryanair preukázala celkové náklady vo výške [...]* EUR na cestujúceho, čím sa stanovila prírastková marža spojená s prítomnosťou spoločnosti Ryanair, pričom sa zohľadnili náklady spojené so zmluvou s AMS dosahujúce uspokojujúcu úroveň [...]* EUR na cestujúceho.
- (156) Francúzsko napokon tvrdí, že sudca správneho súdu Tribunal administratif de Marseille rozhodujúci o predbežných opatreniach v uznesení z 20. októbra 2009 rozhodol, že ročné sumy stanovené v zmluve uzavretej so spoločnosťou AMS vzhľadom na služby, ktoré musí poskytovať a význam verejnosti dotknutej zavedeným reklamným nástrojom, nie sú bezpredmetné a sú dostatočne kompenzované.

3.9. OBCHODNÝ PLÁN TERMINÁLU MP2 A UPLATNENIE ZÁSADY OBOZRETNEHO HOSPODÁRSKEHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE

- (157) Francúzsky štát tvrdí, že kritérium obozretného subjektu v trhovom hospodárstve je splnené, keďže politika zavedená letiskom po finančnej stránke pozitívne vplyva na prevádzku letiska. V tejto súvislosti je vhodné v rámci jeho analýzy vychádzať z viacročných obchodných plánov na základe kritérií, ako je čistá súčasná hodnota (NPV) a vnútorná miera návratnosti spolu s testami citlivosti. Vzhľadom na to tvoria základ analýzy investícií letiska dve zásady: zohľadnenie „skutočných“ tokov finančných prostriedkov, ako aj hodnoty času prostredníctvom aktualizácie týchto tokov finančných prostriedkov.
- (158) Francúzsko sa domnieva, že dôsledkom výstavby terminálu mp2 bolo predovšetkým:

- spoločné znášanie určitých nákladov medzi dvomi terminálmi, čím sa znížili náklady hlavných terminálov,
- odklad uskutočnenia určitých investícií, ktorých náklady ovplyvňujú vnútornú mieru návratnosti, ako je výstavba odbavovacieho priestoru pre lety v rámci Európy a odletovej haly pre lety v rámci Európy/medzinárodné lety.

⁽²⁹⁾ Rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ z 27. januára 2010 o štátnej pomoci C-12/08 (ex NN 74/07) – Slovensko – Zmluva medzi Letiskom Bratislava a spoločnosťou Ryanair (Ú. v. ES L 27, 1.2.2011, s. 24).

⁽³⁰⁾ Rada letiska z 15. novembra 2005.

- (159) Spoločné znášanie nákladov a odklad uskutočnenia určitých investícií vyplývajúce z nového terminálu mp2 majú vplyv na úroveň sadzieb uplatňovaných na tomto termináli, ako aj na výšku obratu zahrnutú do výpočtu vnútornej miery návratnosti.
- (160) Francúzsko sa preto domnieva, že prístup letiska zodpovedá prístupu, ktorý by zvolil súkromný hospodársky subjekt. Podľa Francúzska je teda analýza uskutočnená spoločnosťou PwC nesprávna, pretože sa v nej vyčíta Francúzsku, že nevypracovalo obchodný plán „založený na hypotézach špecifických pre terminál mp2“, pričom uvedená spoločnosť použitý pojem nevymedzuje. Francúzsko v tejto súvislosti pripomína, že otázky týkajúce sa rozdelenia nákladov medzi rôznych používateľov rôznych terminálov vyplývajú z analýzy diferenciácie sadzieb letiska, a nie zo štúdie ziskovosti projektu nového terminálu.

4. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. INVESTIČNÉ DOTÁCIE V PROSPECH CCIMP

- (161) Francúzsko tvrdí, že ak dotácie schválené na modernizáciu infraštruktúr letiska využili všetci dopravcovia, ktorí majú základňu v rámci letiska Marseille-Provence, špecifické investičné dotácie poskytnuté terminálu mp2 môžu spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami, ktoré využívajú obidva terminály.
- (162) Spoločnosť Air France spochybňuje posúdenie, ktoré vykonala Komisia v rámci rozhodnutia o začatí konania, na základe ktorého majú všetci používatelia rovnaký a nediskriminačný prístup k terminálu mp2. Rozhodnutie CCIMP vyhradiť prístup len pre dopravu druhu „z bodu A do bodu B“ donútilo spoločnosť Air France, ktorá prevádzkuje aj medzinárodné lety a zabezpečuje najmä dopravu pre prestupujúcich cestujúcich, prerušiť prevádzku letov s odletom z letiska Marseille s prestupom medzi dvoma terminálmi, v dôsledku čoho sa spoločnosť Air France vzdala využívania terminálu mp2. Sprístupnenie terminálu mp2 od októbra 2006 pre medzinárodné lety prevádzkované spoločnosťou Ryanair podľa spoločnosti Air France poukazuje na preferenčné zaobchádzanie poskytnuté tomuto hospodárskemu subjektu zo strany CCIMP. Spoločnosť Air France navyše pripomína, že v rámci terminálu mp2 sa ponúkali služby výlučne pre lietadlá s kapacitou menej ako 200 miest, čo vylučovalo lietadlá typu Airbus 321, a že spoločnosť Air Méditerranée podala žalobu na správnom súde Tribunal administratif de Marseille s cieľom dosiahnuť uznanie svojoľnej a diskriminačnej povahy tohto ustanovenia pravidiel používania terminálu mp2.
- (163) Spoločnosť Air France tvrdí, že jediným cieľom podmienok oprávnenosti na využívanie terminálu mp2, ktoré pôvodne uložila CCIMP, bolo zaistiť, aby si nemohla robiť nárok na používanie nového terminálu, zatiaľ čo hospodársku rovnováhu letiska by bezpochyby nebolo možné zabezpečiť v prípade, že by spoločnosť Air France mohla presunúť celú svoju prevádzku do terminálu mp2, na ktorom sa uplatňuje výrazne nižšia úroveň poplatkov.

4.1.2. DOTÁCIE NA PREVÁDZKU V PROSPECH CCIMP

- (164) Spoločnosť Air France tvrdí, že úroveň letiskovej dane, ktorá sa platí štátu, ale ktorá sa v celej výške prevádzkovateľovi letiska, by nemusela zodpovedať skutočne vynaloženým nákladom letiska na financovanie opatrení, ktoré vyplývajú z právomocí verejného orgánu, a mohla by tak predstavovať dotáciu na prevádzkovanie letiska Marseille Provence.

4.1.3. POMOC POSKYTNUTÁ LETISKOM MARSEILLE PROVENCE NIEKTORÝM LETECKÝM SPOLOČNOSTIAM

4.1.3.1. *Zníženie poplatkov za odbavenie cestujúcich v prípade vnútroštátnych letov*

- (165) Spoločnosť Air France nespochybňuje konštatovanie Komisie uvedené v jej rozhodnutí o začatí konania, podľa ktorého by vytvorenie nízkonákladového terminálu mohlo zodpovedať dopytu na trhu. Spoločnosť Air France však pripomína, že zabezpečenie vlastnej ziskovosti projektu prináleží prevádzkovateľovi letiska.
- (166) Spoločnosť Air France spochybňuje tvrdenie Komisie, podľa ktorého je pre prevádzkovateľa súkromného letiska prirodzené, že sa domáha vyšších poplatkov z dôvodu prepravy cestujúcich leteckých spoločností, ktoré sa

rozhodnú ponúkať služby zabezpečujúce väčšie pohodlie pre svojich zákazníkov ochotných zaplatiť viac. Spoločnosť Air France tvrdí, že neprispela k stanoveniu úrovne kvality služby ponúkanej v rámci terminálu označovaného za „pohodlný“ a pripomína, že má pochybnosti o skutočne nediskriminačnej povahe kritérií, ktoré uplatňujú prevádzkovatelia letiska v súvislosti s prístupom k novému terminálu určenému pre nové hospodárske subjekty ponúkajúce nízkonákladové služby. Air France uvádza, že spoločnostiam tradične využívajúcim terminály sa často neumožní využívanie nových infraštruktúr. Air France sa domnieva, že prevádzkovatelia letiska tým, že na letisku vytvorili monopol, môžu neoprávnene zvýšiť sadzby u týchto zákazníkov, ktorí od nich závisia, s cieľom ponúknuť lákavé sadzby pre zákazníkov využívajúcich nízkonákladové terminály, ktorí môžu naopak bez problémov presunúť svoju prevádzku z jedného letiska na iné.

- (167) Podľa spoločnosti Air France sadzby zavedené na letisku Marseille Provence vyplývajú zo zvoleného účtovného postupu, ktorého jediná logika spočíva v uprednostňovaní spoločností využívajúcich terminál mp2. Spôsob prideľovania všeobecných nákladov podľa spoločnosti Air France umožňoval umelo znížiť sadzbu poplatku za odbavenie cestujúcich uplatňovaných v termináli mp2. Air France si želá, aby Komisia vzala do úvahy skutočnosť, že letiská predstavujú pre letecké spoločnosti „základné infraštruktúry“ a že v dôsledku toho musí riadiaci orgán letiska uplatňovať sadzby, do ktorých sa premietajú náklady na poskytované služby (povinnosť vyplývajúca aj zo smernice 2009/12/ES).
- (168) Air France zdôrazňuje, že podľa jej vedomostí CCIMP nikdy neprijala opatrenia zamerané na vymáhanie dodatočných poplatkov splatných na základe spätného prehodnotenia sadzieb poplatku za odbavenie cestujúcich v termináli mp2. Spoločnosť Air France ďalej zdôrazňuje, že aj keď Štátna rada pri rozhodovaní o predbežných opatreniach v nadväznosti na uznesenie z 28. júla 2009 znížila poplatok za odbavovanie cestujúcich uplatňovaný v termináli mp1 o 20 %, CCIMP nezvýšila poplatok za odbavovanie cestujúcich uplatňovaný na termináli mp1. Air France pripomína, že vzhľadom na to, že Štátna rada nezrušila sadzby uplatňované na termináli mp1 (rozhodnutie z 27. júna 2011), celková suma vo výške 20 % vybraná na základe predbežného opatrenia sa napokon vyplátila v prospech CCIMP.
- (169) Air France zdôrazňuje, že Komisia vo svojom predchádzajúcom rozhodnutí ⁽³¹⁾ dospela k záveru týkajúceho sa existencie schémy pomoci, ktorá je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ide o systém diferenciacie letiskových poplatkov v závislosti od destinácie letu (vnútroštátny/medzinárodný). Spoločnosť Air France pripomína, že vzhľadom na to, že Francúzsko prijalo opatrenia spočívajúce v zrušení tohto systému, Komisia nechcela zaviesť primerané dodatočné opatrenia. Spoločnosť Air France preto dospela k záveru, že v dôsledku predchádzajúceho rozhodnutia Komisie je akékoľvek nové preskúmanie tohto systému bezpredmetné.

4.1.3.2. Poplatky za otvorenie nových liniek

- (170) Spoločnosť Air France síce pripúšťa, že prináleží každému letisku, aby sa zapojilo do takéhoto postupu, letecká spoločnosť však zároveň pripomína, že letisko musí preukázať, že konalo ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve. V tejto súvislosti musí dokázať, že cieľom opatrenia je dosiahnuť nakoniec návratnosť investícií. Cieľ teda musí spočívať v zvýšení jeho vlastných príjmov, a nie v zvýšení turistickej návštevnosti regiónu.
- (171) Air France dopĺňa, že prijateľnosť takéhoto opatrenia závisí od toho, či je transparentné, nediskriminačné, či sa postupne znižuje a či je časovo obmedzené, aby nepredstavovalo verejné financovanie nákladov na prevádzku dopravcu, ktorý ho využíva.

4.2. RYANAIR

4.2.1. INVESTIČNÉ DOTÁCIE V PROSPECH CCIMP

- (172) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že investičné dotácie udelené na výstavbu terminálu mp2 predstavujú konanie obozretného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (173) Podľa spoločnosti Ryanair by mala Komisia vo svojej analýze zohľadniť príjmy z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami, ktoré vznikli v termináli mp2 v súvislosti s prenájomom vozidiel, parkovným a dodatočnými obchodnými príjmami vyplývajúcimi z predaja cestujúcim terminálu mp2, ktorí môžu navštíviť obchody hlavného terminálu nachádzajúceho sa menej ako jednu minútu chôdze od terminálu mp2. Spoločnosť Ryanair na základe toho dospela k záveru, že príjmy z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami, ktoré vytvárajú cestujúcim terminálu mp2, výrazne prispievajú k ziskovosti hlavného terminálu.

⁽³¹⁾ Rozhodnutie Komisie z 28. januára 2009, pomoc E4/2007, K(2009) 184 v konečnom znení.

- (174) Zatvorenie letiska, ktoré by prispelo k dodatočným nákladom (náklady na odstúpné, na sanáciu, náklady obetovanej príležitosti spojené s už uskutočnenou investíciou), hoci predajná cena letiska mohla byť nízka alebo dokonca negatívna, nepredstavovalo v roku 2006 ekonomicky opodstatnenú alternatívu.
- (175) Stratégia letiska, ktorá viedla k zvýšeniu dopravy a príjmov a k zníženiu nevyužitej kapacity letiska, prispela k zvýšeniu jeho trhovej hodnoty. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že aktíva týkajúce sa terminálu mp2 a uskutočnené investície by mohli viesť k zhodnoteniu pri príležitosti predaja, čo je v rozpore s tvrdením spoločnosti PwC.

4.2.2. STANOVENIE POPLATKOV ZA ODBAVENIE CESTUJÚCICH V TERMINÁLI MP2

- (176) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že rozhodnutie, na základe ktorého sa stanovil poplatok za odbavenie cestujúcich uplatniteľný na termináli mp2, nie je v zmysle kritérií sformulovaných v judikatúre vo veci Stardust Marine pripísateľný štátu⁽³²⁾. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že CCI sa podľa francúzskych právnych predpisov považujú za súčasť osobitnej kategórie verejných subjektov, ktoré sa vyznačujú tým, že nie sú podriadené štátu⁽³³⁾. Spoločnosť Ryanair teda spochybňuje postoj Komisie, ktorá sa v súvislosti s pripísateľnosťou predmetných opatrení obmedzuje len na predpoklady z dôvodu, že CCIMP je pod kontrolou štátu a pripomína, že Komisia musí v každom prípade preskúmať osobitné okolnosti vedúce k prípadnému stanoveniu pripísateľnosti opatrenia.
- (177) Spoločnosť Ryanair dopĺňa, že v prípade CCIMP Francúzsko nemohlo dať podnet na prijatie napadnutých opatrení letiskom a ani na ne svojím konaním nenabádalo. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že DGAC naopak opakovane zamietlo sadzby prijaté subjektom CCIMP⁽³⁴⁾.
- (178) Ryanair ďalej uvádza, že pri stanovení poplatkov za odbavenie cestujúcich na termináli mp2 sa zohľadňuje test obozretného subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia vo svojej analýze nesprávne uplatnila test obozretného hospodárskeho subjektu, ako ho vyžaduje Súdny dvor⁽³⁵⁾, a to z viacerých dôvodov.
- (179) Po prvé Komisia nepristúpila najmä k porovnaniu poplatkov uplatňovaných na letisku Marseille Provence a trhovej ceny. Spoločnosť Ryanair uviedla štúdiu, v ktorej sa tvrdí, že trhovú cenu za letiskové služby možno stanoviť na základe porovnania cien uplatňovaných na porovnateľných súkromných letiskách v celej Európe. Spoločnosť používa porovnanie s letiskami Luton, East Midlands, Prestwick a Liverpool. Tvrdí, že tieto letiská sa prevádzkujú bez pomoci štátu a bez verejného zásahu a že ceny, ktoré im platí, sú v priemere trikrát nižšie než ceny na letisku Marseille Provence. Ryanair preto konštatuje, že cena, ktorú platí na letisku Marseille Provence za letiskové služby, nie je nižšia v porovnaní s trhovou cenou za tieto služby, a že platená cena teda nezahŕňa prvky štátnej pomoci.
- (180) Po druhé Komisia do svojich výpočtov zahrnula utopené náklady namiesto toho, aby svoje posúdenie podložila výlučne hraničnými nákladmi. Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti pripomína, že letisko Marseille Provence bolo vybudované v roku 1922 a pred liberalizáciou leteckej dopravy sa využívalo predovšetkým na regionálnu dopravu financovanú štátom v podobe verejnej služby a ako základňa pre lietadlá slúžiace na boj proti lesným požiarom. Spoločnosť Ryanair dopĺňa, že v snahe čeliť poklesu prepravy zaznamenanému v rokoch 2001 – 2003, letisko zaviedlo stratégiu otvorenia pre nízkonákladové spoločnosti, ktorá spočívala vo vytvorení terminálu špeciálne navrhnutého na ich potreby. Spoločnosť Ryanair pripomína, že počas viacerých rokov zabezpečovala viac ako 40 % prepravy na termináli mp2. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že regionálne letiská sú málo príťažlivé pre letecké spoločnosti, ktoré môžu od rokovania s letiskom oprávnené očakávať stanovenie nižších sadzieb, keďže zabezpečia letisku značný objem cestujúcich. Spoločnosť Ryanair pripomína, že Komisia musí prihliadnuť na situáciu, ktorá prevládala v čase, keď bolo príjemcovi udelené opatrenie, aby mohla prijať záver o existencii pomoci. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že v tomto prípade v čase, keď začala prevádzku na letisku Marseille Provence, vzhľadom na zmluvné záväzky, ktoré prijala ohľadne počtu prepravovaných cestujúcich, prevádzkovateľ letiska mohol oprávnené očakávať výrazné zvýšenie objemu prepravy vďaka pôsobeniu spoločnosti Ryanair v rámci letiska. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že vzhľadom na to, že hospodárska situácia na malých regionálnych letiskách s nadmernou kapacitou je odlišná od situácie, ktorú Súdny dvor analyzoval

⁽³²⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, vec C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust“), EU:C:2002:294.

⁽³³⁾ Na podporu svojho tvrdenia Ryanair uvádza stanovisko Štátnej rady zo 16. júna 1992, č. 351 654.

⁽³⁴⁾ Spoločnosť Ryanair v súvislosti s touto témou odkazuje na túto body rozhodnutia o začatí konania, ktoré sa týkajú neúspešného vymáhania náhrad zo strany CCIMP, ktoré vyplývali z uplatňovania retroaktívnych sadzieb, opakované žiadosti Francúzska o ukončenie uplatňovania znížených poplatkov v prípade vnútroštátnych letov a poskytnutie pomoci na podporu marketingu zo strany CCIMP bez predchádzajúceho povolenia Francúzska.

⁽³⁵⁾ Spoločnosť Ryanair sa odvoláva na rozsudok Všeobecného súdu zo 17. decembra 2008 vo veci T-196/04, Ryanair/Komisia, EU:T:2008:585.

v rozsudku vo veci Charleroi, pričom za predpokladu, že sa na ne vzťahuje analýza nákladov, je potrebné ju upraviť. Zohľadnenie výlučne hraničných nákladov a príjmov spojených so zmluvami uzavretými so spoločnosťou Ryanair predstavuje konanie obozretného subjektu v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Ryanair dopĺňa, že náklady spojené s investíciami uskutočnenými pred príchodom spoločnosti Ryanair a s fixnými prevádzkovými nákladmi sa nemusia brať do úvahy. Spoločnosť Ryanair ďalej dopĺňa, že ziskový alebo deficitný charakter letiska zo všeobecného hľadiska nie je opodstatnený, pokiaľ ide o existenciu pomoci v prospech leteckej spoločnosti.

- (181) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že analýza nákladov uskutočnená Komisiou v súvislosti s testom obozretného hospodárskeho subjektu nie je správna, pretože sa v nej nezohľadňuje úroveň služby ponúkanej v termináli mp2, ktorá je nižšia v porovnaní so službami ponúkanými tradičným spoločnostiam, a zodpovedá teda úrovni platných poplatkov. Spoločnosť Ryanair ďalej tvrdí, že terminál mp2 ponúka len základné infraštruktúry⁽³⁶⁾ a poskytuje plochu na cestujúceho, ktorá je výrazne menšia v porovnaní s plochou hlavného terminálu (1,66 m² proti 6,06 m²). Spoločnosť Ryanair uvádza, že nízkonákladové spoločnosti by nemali platiť poplatky za služby, ktoré nevyužívajú alebo ktoré využívajú v menšej miere v porovnaní s tradičnými spoločnosťami⁽³⁷⁾. Spoločnosť Ryanair pripomína, že uplatňuje poplatky za batožinu s cieľom podnietiť svojich cestujúcich k tomu, aby žiadnu batožinu nezaregistrovali, v dôsledku čoho si batožinu zaregistruje len 1/3 cestujúcich spoločnosti Ryanair. Cestujúci spoločnosti Ryanair navyše sami prenesú svoju batožinu z miesta odbavenia až po miesto kontroly, čím sa akákoľvek infraštruktúra na letisku stáva zbytočnou. Na porovnanie spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že spoločnosť Air France intenzívnejšie využíva služby pozemnej obsluhy spojené s manipuláciou s batožinou na letisku.
- (182) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že svoju prevádzku zabezpečuje prostredníctvom najväčších zariadení na letisku Marseille Provence, čím letisku umožňuje vyhnúť sa nákladom obetovanej príležitosti spojeným s prevádzkou malých zariadení v súvislosti s počtom prepravovaných cestujúcich. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že jej prevádzka sa vyznačuje rotáciami trvajúcimi 25 minút, zatiaľ čo u tradičných spoločností, napríklad Air France, sa čas rotácie pohybuje od 45 do 60 minút. Kratší čas rotácie tak umožňuje obmedziť čas využívania plochy na zemi, a to v súvislosti so zariadeniami, ako aj zo strany cestujúcich. Ryanair pripomína, že kritériá využívania terminálu mp2 sa okrem iného opierajú o potrebu používať zariadenia typu C, ktoré umožňujú prepravu až do 200 cestujúcich, a prevádzkovať lety s obmedzeným časom rotácie.
- (183) Spoločnosť Ryanair napokon kritizuje skutočnosť, že Komisia vo svojom rozhodnutí nezohľadňuje pozitívne externalities súvisiace s pôsobením spoločnosti Ryanair v rámci platformy, t. j. skutočnosť, že hodnota infraštruktúry sa úmerne zvyšuje s jej využívaním vzhľadom na riziká vyplývajúce z prevádzkovania prvých liniek na letisku. Spoločnosť Ryanair navyše uvádza, že pôsobenie leteckej spoločnosti na letisku vytvára pozitívne účinky vedúce k zvýšeniu počtu cestujúcich na tejto platforme, čiže k zlepšeniu infraštruktúry súvisiacich s obchodom a dopravných infraštruktúr na letisku, čo následne ešte viac posilňuje príťažlivosť letiska. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že sa v zmluve zaviazala zabezpečovať prepravu určitého počtu cestujúcich na letisku v Marseille, čím prispieva k vytváraniu takýchto externalít, ako to na jednej strane preukazuje zvýšenie objemu prepravy na letisku, a najmä na termináli mp2, a na druhej strane zvýšenie počtu leteckých spoločností prevádzkujúcich lety s odletom z daného letiska. Spoločnosť Ryanair navyše zdôrazňuje, že v dôsledku tohto druhu záväzku nesie letecká spoločnosť všetky riziká vyplývajúce z prevádzkovania linky a odôvodňuje sa ním, že letisko je schopné prijať nižšiu mieru návratnosti investícií v porovnaní s mierou, ktorú by si vyžiadalo bez takéhoto záväzku.
- (184) Spoločnosť Ryanair podporuje Komisiu, aby vo svojej analýze zaujala prístup založený na „jednotnej pokladnici“, ktorý vedie k zohľadneniu všetkých príjmov z leteckej dopravy, ako aj všetkých obchodných príjmov vyplývajúcich z pôsobenia určitej leteckej spoločnosti v rámci letiska. Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti poznamenáva, že v rámci jedného letu prepravuje viac cestujúcich ako spoločnosť Air France a že prevádzkuje lety „z bodu A do bodu B“, v rámci ktorých je podľa nej pravdepodobnejšie, že cestujúci vytvoria obchodné príjmy než v prípade tranzitných cestujúcich. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že od začiatku svojho pôsobenia na letisku Marseille Provence začali v priestoroch terminálu mp2 pôsobiť mnohé obchody a viaceré poštové vozidlá a že príjmy z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami, ktoré vyplynuli z týchto činností, prispievajú k ziskovosti tohto terminálu.
- (185) Spoločnosť Ryanair napokon uvádza, že skutočnosť, že poplatky stanovené v rámci terminálu mp2 zohľadňujú test obozretného subjektu v trhovom hospodárstve, preukazuje, že spoločnosť Ryanair neťaží z redistribúcie verejných prostriedkov udelených v prospech prevádzkovateľa letiska. Ak by sa mala preukázať existencia pomoci udelené letisku, spoločnosť Ryanair namieta proti záveru, na základe ktorého by práve ona mala byť konečným príjemcom.

⁽³⁶⁾ Spoločnosť Ryanair pripomína, že v termináli mp2 sa nenachádza: drahá podlahová krytina mramorového typu, falošný strop, monitory nad odbavovacími pultmi, zariadenia na prepravu batožiny až do hlavnej haly, vozíky na batožinu, čakacie haly, informačné pulty, pohyblivé schody a pohyblivý chodník, nástupný most.

⁽³⁷⁾ Na podporu tohto tvrdenia Ryanair uvádza rozhodnutie CAA UK (Letecký úrad Spojeného kráľovstva pre civilné letectvo) z 27. mája 2011 o sťažnosti podanej spoločnosťou Ryanair proti poplatku na letisku Gatwick uplatňovanému diskriminačným spôsobom.

- (186) Ryanair ďalej tvrdí, že poplatky uplatňované v termináli mp2 nie sú v žiadnom prípade selektívne, keďže Komisia nepreukázala, že spoločnosť Ryanair využívala priaznivejšie podmienky než iné letecké spoločnosti na letisku v Marseille. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že takýto záver nemožno vyvodiť z konštatovania, že na rôzne letecké spoločnosti sa uplatňujú rôzne úrovne poplatkov, ale že Komisia by mala vziať na úvahy náklady na služby poskytované každej spoločnosti zo strany letiska, ako aj pozitívne externality a príjmy z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami, ktoré vytvára každá spoločnosť. Spoločnosť Ryanair pripomína, že vďaka svojmu obchodnému modelu pri každom lete zabezpečuje prepravu vyššieho počtu cestujúcich v porovnaní s inými spoločnosťami a že táto úspora uskutočnená letiskom v súvislosti s nákladmi obetovanej príležitosti, ktorým sa takto vyhlo, sa musí premietnuť do výšky poplatkov uplatňovaných na spoločnosť Ryanair.
- (187) Spoločnosť Ryanair napokon uvádza, že diferenciácia sadzieb medzi vnútroštátnymi a medzinárodnými letmi predstavuje neprimeranú diskrimináciu v zmysle článku 102 ZFEÚ, keďže vyplýva z rozhodnutia letiska, ktoré má dominantné postavenie v súvislosti so sprístupnením infraštruktúry. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že služby poskytované cestujúcim sa zásadne nelíšia v závislosti od ich destinácie (domáce, vnútroštátne, medzinárodné lety) a že kontrola cestovných dokladov medzinárodných cestujúcich tvorí súčasť právomocí štátu, a preto by sa nemala financovať z letiskových poplatkov. Spoločnosť Ryanair ľutuje, že Francúzsko do svojho konštatovania ohľadne diferenciácie medzi vnútroštátnymi letmi a letmi v rámci schengenského priestoru nezahrnulo lety do destinácií mimo schengenského priestoru, na ktoré na hlavnom termináli sa vzťahuje vyšší poplatok na úrovni 56 %. Spoločnosť Ryanair zároveň tvrdí, že tento mechanizmus diferenciácie predstavuje štátnu pomoc. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že spoločnosť Air France a k nej pridružené spoločnosti zabezpečujú väčšinu domácich letov a využívajú teda systém diferenciácie sadzieb. V dôsledku toho spoločnosť Ryanair žiada Komisiu, aby do opatrení, ktoré sú predmetom tohto preskúmania, zahrnula výhodu udelenú spoločnosti Air France vyplývajúcu z diferenciácie poplatkov medzi letmi v rámci schengenského priestoru a mimo schengenského priestoru, aby jej umožnila získať náhradu škôd a úroky pred francúzskymi súdmi.
- (188) Spoločnosť Ryanair poslala dodatočné informácie týkajúce sa spoločnosti AMS a analýzy, ktorú má vykonať Komisia. Spoločnosť Ryanair uvádza, že existencia pomoci v zmluve s AMS by sa mala posudzovať samostatne od ostatných opatrení. Ak sa ju však Komisia rozhodne posudzovať spolu s podmienkami, ktoré spoločnosť Ryanair využíva na letisku, spoločnosť Ryanair navrhuje hospodársku analýzu a konštatuje, že na tomto základe by zmluva s AMS bola pre letisko prínosná z krátkodobého hľadiska.

4.3. CCIMP

4.3.1. INVESTIČNÉ DOTÁCIE V PROSPECH CCIMP

- (189) CCIMP súhlasí s argumentmi Francúzska, podľa ktorých stanovené dotácie, ako aj dotácie udelené na účely financovania činností, ktoré nemajú hospodársku povahu, nemožno kvalifikovať ako štátnu pomoc. Verejné prostriedky udelené pred nadobudnutím účinnosti usmernení z roku 2005 v každom prípade nepredstavujú štátnu pomoc na základe oznámenia z roku 1994. Alternatívne sú dotácie predstavujúce štátnu pomoc sú v súlade s pravidlami stanovenými v ZFEÚ, a to najmä na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. CCIMP súhlasí so stanoviskom Francúzska, ktoré sa týka zlučiteľnosti pomoci preskúmanej so zreteľom na podmienky stanovené v usmerneniach, a to najmä na podmienky primeranosti a nevyhnutnosti.
- (190) CCIMP poukazuje na priamy i nepriamy hospodársky vplyv nového terminálu v regióne mesta Marseille a na jeho úlohu v súvislosti so znížením preťaženia dopravy na hlavných letiskách, európskou územnou súdržnosťou a posilnením letiskových kapacít v záujme riešenia rizika preťaženia ⁽³⁸⁾.
- (191) CCIMP sa domnieva, že výstavba nového terminálu bola nevyhnutná na vytvorenie priestoru pre nízkonákladové spoločnosti, ktoré len zriedkavo využívajú tradičné infraštruktúry, ktorých vlastnosti nezodpovedajú ich obchodnému modelu. CCIMP pripomína, že vytvorenie nízkonákladového terminálu umožnilo priblížiť sa potrebám nízkonákladových spoločností v oblasti letiskových poplatkov, a to za transparentných a nediskriminačných podmienok.

4.3.2. DOTÁCIE NA PREVÁDZKU V PROSPECH CCIMP

- (192) CCIMP spresňuje, podobne ako Francúzsko vo svojich pripomienkach, že finančné toky vo výške [...] miliónov EUR sa týkajú finančných príspevkov vyplatených v prospech hlavnej správy letiska za poskytnuté služby. Zdôrazňuje, že CCI neuskutočňuje žiadny prevoz finančných prostriedkov v prospech letiska Marseille Provence. Pripomína, že letisko Marseille Provence je ako každý podnik pôsobiaci v rámci regiónu povinné zaplatiť daň na poplatky obchodným a priemyselným komorám, ktorú v roku 2010 zaplatilo vo výške 213 553 EUR.

⁽³⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 18.

4.3.3. STANOVENIE POPLATKOV ZA ODBAVENIE CESTUJÚCICH NA TERMINÁLI MP2

- (193) CCIMP pripomína, že nízkonákladový terminál mp2 ponúka zjednodušené služby a umožňuje poskytovanie diferencovaných sadzieb, a potvrdzuje, že pri stanovovaní sadzieb sa zohľadnili všetky náklady. CCIMP dospela k záveru, že letisko Marseille Provence sa s cieľom odôvodniť existenciu diferencovaných poplatkov na každom termináli dokáže odvolať na zásadu obozretného hospodárskeho subjektu.
- (194) CCIMP sa domnieva, že metóda založená na schopnosti prispievať, ktorá sa použila na výpočet miery návratnosti terminálu mp2, je jediná, pri ktorej sa dá zohľadniť presun spoločnosti z jedného terminálu do druhého, úspory z rozsahu, ktoré zahŕňajú stabilitu príslušných nákladov, zatiaľ čo ich rozdelenie medzi terminály vedie k ich zníženiu na hlavnom termináli. Pripomína, že v dôsledku výstavby terminálu mp2 sa pristúpilo k spoločnému znášaniu určitých nákladov medzi dvomi terminálmi, z čoho následne vyplynulo zníženie nákladov hlavných terminálov, odklad určitých investícií (posunutie výstavby odbavovacieho priestoru pre lety v rámci Európy a odletovej haly pre lety v rámci Európy/medzinárodné lety).

4.3.4. STIMULAČNÉ OPATRENIA NA VYTVORENIE NOVÝCH LINIEK

- (195) CCIMP vyhlasuje, že začala realizovať plán rozvoja zameraný na zvýšenie počtu cestujúcich na letisku, a to najmä prostredníctvom vytvorenia nových liniek. Cieľom stimulačných opatrení je podľa CCIMP splniť tento cieľ v súlade s normálnou praxou prevádzkovateľov letiska, tak ako to uviedla Komisia vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa letiska Manchester ⁽³⁹⁾. Zavedený systém je podľa CCIMP nutné vnímať ako obchodnú prax vylučujúcu akúkoľvek pomoc v zmysle článku 107 ZFEÚ, keďže systém je otvorený, nediskriminačný a platný počas obmedzeného obdobia na základe objektívnych kritérií.
- (196) CCIMP tvrdí, že kvalifikáciu opatrení ako pomoci je takisto nutné zamietnuť vzhľadom na to, že obozretný hospodársky subjekt pôsobiaci za normálnych podmienok v trhovom hospodárstve mohol zasiahnuť za rovnakých podmienok. CCIMP tvrdí, že prijaté modulácie tvoria súčasť vyhliadky maximalizácie ziskovosti letiska a opierajú sa o obchodný plán zahrnutý do prípravného spisu Hospodárskeho poradného výboru zo 14. septembra 2009. Aktualizácia tejto štúdie, ako sa bližšie uvádza v odpovedi Francúzska, by potvrdila ziskovosť opatrení.
- (197) CCIMP dodáva, že so zreteľom na bežné trhové praktiky, v súlade s ktorými je nutné posudzovať jej konanie, je zavedený systém naďalej primeraný.

4.3.5. POMOC NA MARKETINGOVÉ ČINNOSTI – ZMLUVA UZAVRETÁ SO SPOLOČNOSŤOU AMS

- (198) CCIMP tvrdí, že konala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve tým, že uzavrela zmluvu so spoločnosťou AMS. Spresňuje, že zaplatila preukázateľne primeranú a rozumnú cenu za poskytnuté služby vzhľadom na prax v tomto sektore a spochybňuje relevantnosť štúdie uvedenej spoločnosťou Air France, ktorá sa zameriava len na všeobecné webové lokality. CCIMP pripomína, že výrobky zviditeľnené na webovej lokalite spoločnosti Ryanair sú naopak určené pre široký okruh používateľov internetu, ktorí hľadajú letenky.
- (199) CCIMP spresňuje, že vzhľadom na cieľ zvýšenia objemu prepravy na termináli mp2, a najmä prepravy medzinárodných cestujúcich s veľkou kúpnu silou, bola jediným vhodným nástrojom cielená reklama. Podľa CCIMP jedine webová lokalita spoločnosti Ryanair ponúkala maximálne zviditeľnenie a účinnosť reklamy.
- (200) CCIMP pripomína, že ročné náklady spojené so zmluvou s AMS prepočítané na počet prepravených cestujúcich predstavujú sumu [...] EUR za rok 2010.

⁽³⁹⁾ Rozhodnutie zo 14. júna 1999, Letisko Manchester, NN 109/98.

4.4. ASOCIÁCIA EURÓPSKÝCH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ

4.4.1. DOTÁCIE V PROSPECH CCIMP

- (201) Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA) pripomína, že podporuje všetky opatrenia, prostredníctvom ktorých možno prispieť k regionálnemu rozvoju, ale že dotácie udelené malým regionálnym letiskám nesmú narušať hospodársku súťaž. Odvetvie leteckej dopravy by podľa AEA malo byť považované za odvetvie činnosti, v rámci ktorého každý zásah, či už regulačný alebo finančný, môže narušiť hospodársku súťaž. Dotácie udelené malým regionálnym letiskám sú preto prijateľné len za predpokladu, že z nich majú prospech všetci používatelia bez diskriminácie a že nevytvárajú rozdiely medzi letiskami, ktoré sa nachádzajú v rovnakej spádovej oblasti.
- (202) AEA tvrdí, že je potrebné, aby sa na európskej úrovni prijal záväzný rámec týkajúci sa odvetvia leteckej dopravy ako celku s cieľom zabrániť udeľovaniu nekontrolovaných dotácií a zabezpečiť rámec hospodárskej súťaže medzi hospodárskymi subjektmi. Mal by sa opierať o zásadu spočívajúcu v posúdení pomoci na infraštruktúru v závislosti od dopytu po využívaní a nemal by uprednostňovať presun dopravy do regiónov, v ktorých nie je dopyt dost dynamický.

4.4.2. DIFERENCIÁCIA SADZIEB V TERMINÁLI MP2

- (203) AEA podporuje myšlienku, podľa ktorej letisko môže diferencovať svoje infraštruktúry v závislosti od služieb ponúkaných užívateľom. AEA však tvrdí, že v takomto prípade musí letisko dodržiavať zásady založené na transparentnosti a zohľadnení nákladov vo výpočte poplatkov. AEA uvádza, že na je potrebné odlišiť na jednej strane náklady spojené s využívaním spoločných infraštruktúr a na druhej strane náklady spojené s využívaním špecifických infraštruktúr. Podľa AEA by sa mali na všetky letecké spoločnosti uplatňovať rovnaké sadzby za využívanie hlavných infraštruktúr (dráhy, parkoviská, zariadenia súvisiace s bezpečnosťou letectva, bezpečnostné kontroly, manipulácia s batožinou, environmentálne dane a prípadne dane z hluku). Poplatky spojené s terminálom a odbavovaním sa môžu v rámci terminálov rôzniť v závislosti od kvality služieb poskytovaných leteckým spoločnostiam a musia sa stanoviť na základe vzniknutých nákladov.
- (204) AEA zároveň tvrdí, že prístup k terminálom s obmedzenými službami by sa nemal obmedzovať len na nízkonákladové spoločnosti, ale mal by byť otvorený pre všetky letecké spoločnosti v súlade so zásadou nediskriminácie.
- (205) AEA zdôrazňuje, že s cieľom zabezpečiť, aby nedochádzalo k narušaniu hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami pôsobiacimi na rovnakom letisku, prevádzkovatelia letiska nesmú zvýšiť poplatky na hlavnom termináli v záujme kompenzácie nákladov spojených s terminálom s obmedzenými službami.

4.4.3. POMOC NA ZAČATIE ČINNOSTI

- (206) AEA tvrdí, že letecké spoločnosti sú skutočnými príjemcami využívajúcimi tieto systémy, pričom regionálne letiská ich využívajú len nepriamo. AEA sa domnieva, že takáto pomoc by sa nemala udeľovať na letecké spojenia, ktoré už zabezpečuje iná letecká spoločnosť. Podľa AEA by sa letecké spojenie nemalo považovať za „nové“ v prípade, že rovnaké spojenie sa už zabezpečuje z letiska, ktoré sa nachádza v tej istej spádovej oblasti. AEA spresňuje, že v ideálnom prípade by sa mali letiská vo vzdialenosti menej ako 100 km alebo 120 minút jazdy TGV považovať za letiská patriace do rovnakej spádovej oblasti.
- (207) AEA sa domnieva, že tri roky predstavujú mimoriadne dlhé obdobie, pokiaľ ide o pomoc na začatie činnosti. AEA tvrdí, že životaschopnosť linky je zjavná už po niekoľkých mesiacoch a najneskôr po uplynutí jedného roku. AEA zdôrazňuje, že pomoc by nemala pokrývať opakované prevádzkové náklady, napríklad amortizáciu zariadení, náklady na prenájom zariadení alebo využívanie letiskových infraštruktúr.
- (208) Pomoc na začatie činnosti sa podľa AEA nesmie kumulovať s inou pomocou udelenou na prevádzku tej istej leteckej linky. AEA tvrdí, že sankčné mechanizmy by sa mali uplatňovať na dopravcu, ktorý nedodržiava zmluvné záväzky. AEA zdôrazňuje, že pomoc udelená v rámci odvetvia leteckej dopravy musí byť vždy reštriktívna a mala by sa udeľovať len na základe posúdenia jednotlivých prípadov.

- (209) AEA tvrdí, že pomoc možno udeliť len na základe transparentného a nediskriminačného postupu. Podmienky, za ktorých sa udeľuje pomoc na začatie činnosti, by sa mali zverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie*. AEA navyše tvrdí, že príslušný členský štát by mal byť prostredníctvom oznámenia informovaný o každom finančnom príspevku udelenom územnou samosprávou alebo regionálnym letiskom, a to najmenej tri mesiace pred jeho nadobudnutím účinnosti, aby mohol posúdiť, či ho je potrebné oznámiť Európskej komisii. V prípade oznamovanej pomoci AEA zdôrazňuje, že miestnym samosprávam je potrebné pripomenúť, že akékoľvek vyplatenie pomoci pred jeho schválením zo strany Európskej komisie, sa bude považovať za neoprávnenú pomoc.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) Spoločnosť AMS v prvom rade tvrdí, že rozhodnutie uzavrieť zmluvu z 19. mája 2006 nie je pripísateľné francúzskemu štátu. AMS zdôrazňuje, že porada so štátom prostredníctvom Hospodárskeho poradného výboru pred akýmkoľvek prijatím rozhodnutia v oblasti letiskových poplatkov síce je relevantným ukazovateľom, na základe ktorého možno stanoviť pripísateľnosť týchto rozhodnutí, to isté však neplatí o rozhodnutí týkajúcom sa nákupu marketingových služieb. AMS tvrdí, že kúpa marketingových služieb v žiadnom prípade nesúvisela s rozhodnutiami týkajúcimi sa uplatňovaných letiskových poplatkov a nijakým spôsobom sa neodlišuje od akéhokoľvek iného nákupu reklamného priestoru. AMS navyše pripomína, že základné kritérium, o ktoré sa opiera analýza Komisie na stanovenie pripísateľnosti rozhodnutí Obchodnej a priemyselnej komory štátu, nie je postačujúce, pokiaľ ide o povinnosti vyplývajúce z judikatúry vo veci Stardust Marine ⁽⁴⁰⁾.
- (211) AMS ďalej uvádza, že uzavretie zmluvy o nákupe marketingových služieb je v súlade s konaním obozretného subjektu v trhovom hospodárstve. AMS zdôrazňuje, že táto zmluva je podobná zmluvám uzavretým so súkromnými letiskami, ako je Liverpool alebo Oslo Rygge, ktoré nepochybne konali ako obozretné subjekty v trhovom hospodárstve. Spoločnosť AMS spresňuje, že nediskriminuje žiadne verejné ani súkromné letisko a že uplatňované sadzby sú uverejnené a ľahko prístupné na jej webovej lokalite.
- (212) Spoločnosť AMS ďalej tvrdí, že požadované sadzby sú v súlade s trhovými cenami. Spoločnosť AMS bližšie uvádza, že sadzby boli stanovené na základe štúdie uskutočnenej v roku 2004 poradenskou firmou Mindshare, ktorá je dcérskou spoločnosťou spoločnosti WPP poskytujúcou marketingové služby, a to na žiadosť spoločnosti Ryanair. Spoločnosť AMS dodáva, že partneri ako Hertz a NeedaHotel si kupujú priestor, ktorý je k dispozícii na webovej lokalite, aby tak mohli propagovať svoje vlastné služby, a že zmluvy uzavreté s týmito prevádzkovateľmi umožňujú lepšie zhodnotenie trhovej ceny. Spoločnosť AMS vyhlasuje, že napokon vypracovala ponuku sadzieb na základe štandardnej metódy výpočtu týkajúceho sa uverejnenia reklamy na internete s cieľom zhodnotiť uverejnenie reklamy poskytnuté na webovej lokalite spoločnosti Ryanair. Sadzby sú stanovené na základe nákladov na tisíc „vytlačených strán“ a podľa objemu návštevnosti sa stanovuje cenové rozpätie pre väčšinu ponúkaných služieb umiestnenia reklám.
- (213) AMS tvrdí, že spoločnosť Air France predložila porovnanie medzi cenovou ponukou spoločnosti AMS v čase podpísania zmluvy, teda v roku 2006, a cenovou ponukou spoločnosti Viamichelin na rok 2011, zatiaľ čo letisko Marseille Provence primerane uskutočnilo svoje porovnanie na základe cenovej ponuky spoločnosti Viamichelin na rok 2006. Vzhľadom na skutočnosť, že cenové ponuky za marketingové služby sa menia priemerne každých šesť mesiacov, sa AMS domnieva, že porovnania spoločnosti Air France nie sú relevantné.
- (214) AMS tvrdí, že letisku Marseille Provence boli ponúknuté mimoriadne výhodné obchodné podmienky. V tejto súvislosti AMS pripomína, že sadzby boli v rokoch 2006 – 2011 zmrazené na základe počtu návštevníkov webovej lokality spoločnosti Ryanair v apríli 2005, aj keď v skutočnosti tento počet v roku 2005 vzrástol o 0,65 milióna za deň a v roku 2011 dosiahol úroveň 1,2 milióna za deň. Počet adresátov v zozname e-mailových adries sa navyše zmrazil na základe počtu zisteného v roku 2005, ale tento počet sa zvýšil z 1,2 milióna na 2,6 milióna. AMS zdôrazňuje, že spoločnosť Air France vo svojom porovnaní nezohľadnila tieto prvky týkajúce sa návštevnosti, v dôsledku čoho je toto porovnanie nesprávne.
- (215) AMS pripomína, že počet návštevníkov webovej lokality Viamichelin je nižší v porovnaní s počtom návštevníkov webovej lokality spoločnosti Ryanair a že táto webová lokalita je mimo Francúzska málo známa. AMS sa domnieva, že táto webová lokalita teda nie je prispôbená potrebám propagácie letiska na európskej úrovni, čo podporuje skutočnosť, že žiadne letisko do dnešného dňa nevyužilo jej služby. AMS zdôrazňuje, že webová lokalita Lonely Planet je austrálska webová lokalita, ktorá je v Európe málo známa a ktorá má oveľa nižšiu návštevnosť ako webová lokalita spoločnosti Ryanair. AMS napokon poukazuje na skutočnosť, že webové lokality, ktoré nie sú pridružené k leteckým spoločnostiam, sú nedostatočne prispôbené, pretože návštevníkom

⁽⁴⁰⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia, C-482/99, EU:C:2002:294, body 52 – 58.

neumožňujú si v tom istom čase rezervovať letenky. AMS sa domnieva, že sadzby za poskytovanie marketingových služieb na webovej lokalite spoločnosti Air France, spoločnosti British Airways a spoločnosti Expedia sú vyššie ako sadzby uplatňované na webovej lokalite spoločnosti Ryanair, a to aj napriek nižšej návštevnosti.

- (216) AMS navyše spochybňuje myšlienku, že spoločnosť Ryanair donútila letisko Marseille, aby uzavrelo zmluvu týkajúcu sa marketingových služieb. AMS tvrdí, že nie je v jej záujme vnucovať predaj reklamného priestoru na webovej lokalite spoločnosti Ryanair, ktorý predstavuje obmedzený zdroj, s ktorým je spojený vysoký dopyt.
- (217) AMS tvrdí, že uvedenie reklamných odkazov na webových stránkach spoločnosti Ryanair priťahuje pozornosť prevádzkovateľov alebo majiteľov letísk a keďže poukazuje na pôsobenie pravidelných spoločností a na súvisiace príjmy z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami, zvyšuje vnútornú hodnotu letísk pre potencionálnych nákupcov.
- (218) Spoločnosť AMS tvrdí, že Komisia vo svojom rozhodnutí vo veci letiska Bratislava uznala hodnotu poskytovaných marketingových služieb ⁽⁴¹⁾.
- (219) Spoločnosť AMS napokon tvrdí, že usmernenia z roku 2005 nie sú uplatniteľné, pokiaľ ide o vzťahy medzi letiskom a poskytovateľom marketingových služieb.

5. STANOVISKO FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

- (220) Vo svojom stanovisku k pripomienkam tretích strán Francúzsko tvrdí, že príspevok spoločnosti Air France obsahuje viaceré nesprávne tvrdenia.
- (221) Francúzsko pripomína, že prístup k terminálu mp2 je v rozpore s tvrdeniami spoločnosti Air France rovnaký a nediskriminačný.
- (222) Francúzsko spresňuje, že letisku Marseille Provence nemožno vytýkať, že neočakávalo otvorenie terminálu mp2 pre medzinárodné lety mimo schengenského priestoru, ktoré bolo naplánované až po podpísaní zmluvy o otvorení nebi medzi Marokom a Európskou úniou 29. decembra 2006. Francúzsko pripomína, že štúdie týkajúce sa možnosti rozvoja dopravy dovtedy smerovali k možnostiam rozvoja najmä v rámci schengenského priestoru a že pôvodná podoba terminálu mp2 nezahŕňala špecifickú infraštruktúru pre mechanizmy hraničnej kontroly, ktoré by si vyžiadali zbytočné dodatočné náklady. Francúzsko navyše zdôrazňuje, že spoločnosť Air France, ktorá namietala, že konkrétnym cieľom tohto obmedzenia prevádzky z terminálu mp2 v súvislosti s medzinárodnými letmi bolo, aby sa jej zabránilo v prístupe k tomuto terminálu, doteraz neprevádzkuje lety z terminálu mp2, a to aj napriek jeho otvoreniu pre medzinárodnú dopravu.
- (223) Francúzsko pripomína, že ustanovenia pravidiel prístupu k terminálu mp2 sú založené na úvahách zameraných na ciele v oblasti pohodlia a bezpečnosti stanovené letiskom, ako je obmedzená veľkosť odletovej haly. Francúzsko zdôrazňuje, že žaloba podaná spoločnosťou Air Méditerranée na správnom súde Tribunal Administratif de Marseille v súvislosti s prístupom k terminálu mp2 bola týmto súdom zamietnutá ⁽⁴²⁾.
- (224) Francúzsko spochybňuje tvrdenie spoločnosti Air France, podľa ktorého by hospodárska rovnováha terminálu mp2 nebola narušená, keby bola spoločnosť Air France schopná presunúť celú svoju prevádzku do terminálu, v ktorom sa uplatňovali výrazne nižšie poplatky v porovnaní poplatkami platnými v hlavnom termináli. Podľa Francúzska je toto tvrdenie v rozpore so skutočnosťou, že letisko zahrnulo do svojho pôvodného obchodného plánu hypotézu týkajúcu sa presunu služby La Navette spoločnosti Air France do terminálu mp2. Francúzsko sa domnieva, že spoločnosť Air France by v skutočnosti nevyhovovala úrovni služieb na termináli mp2, ktorá nezodpovedá očakávaniam jeho zákazníkov. Francúzsko v tejto súvislosti pripomína, že diferenciácia letiskových služieb, ako aj súvisiacich poplatkov je naďalej povolená na základe európskych a vnútroštátnych právnych predpisov.
- (225) Francúzsko napokon pripomína, že podľa neho Štátna rada vo svojom rozhodnutí z 26. júla 2011 neodsúdila metódu rozdelenia nákladov medzi terminály mp1 a mp2, ale v súvislosti so sadzbami terminálu mp1 uviedla, že

⁽⁴¹⁾ Rozhodnutie 2011/60/EÚ, odôvodnenie 114.

⁽⁴²⁾ Správny súd v Marseille, rozhodnutie č. 1101332 sudcu príslušného na nariadenie predbežných opatrení zo 17. marca 2011, prostredníctvom ktorého Všeobecný súd rozhodol, že daná situácia nepredstavuje dostatočne vážny a bezprostredný zásah do verejného záujmu, ktorý by mohol vyústiť do núdzového stavu; zamieta žiadosť o pozastavenie; sťažnosť zostáva nevyriešená do rozhodnutia vo veci samej.

boli stanovené na základe „spôsobu výpočtu odôvodneného presnými účtovnými štúdiami“. Francúzsko spochybňuje pripomienku spoločnosti Air France, podľa ktorej by mala CCIMP zvýšiť poplatok za odbavenie cestujúcich v termináli mp2 v nadväznosti na uznesenie o predbežnom opatrení z 28. júla 2009 vzhľadom na to, že v danej veci nebol vynesený rozsudok, a pripomína, že letisko výrazne zmenilo štruktúru svojich poplatkov na základe rozhodnutia z 26. júla 2011.

6. POSÚDENIE OPATRENÍ V PROSPECH CCIMP – EXISTENCIA POMOCI

6.1. EXISTENCIA PRÍPADNEJ INVESTIČNEJ POMOCI V PROSPECH CCIMP

- (226) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy sa pravidlá štátnej pomoci uplatňujú len v prípade, že príjemcom je „podnik“. Súdny dvor Európskej únie konzistentne vymedzoval podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právne postavenie a spôsob ich financovania ⁽⁴³⁾. Hospodárskou činnosťou je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkania tovarov alebo služieb na danom trhu ⁽⁴⁴⁾. Hospodárska povaha činnosti ako takej nezávisí od toho, či z tejto činnosti plynie zisk ⁽⁴⁵⁾.
- (227) Činnosť leteckých spoločností spočívajúca v poskytovaní dopravných služieb pre cestujúcich a/alebo podniky predstavuje hospodársku činnosť. V rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ súdny dvor rozhodol, že aj prevádzkovanie letiska pozostávajúce z poskytovania letiskových služieb leteckým spoločnostiam a rôznym poskytovateľom služieb predstavuje hospodársku činnosť. Rozhodnutie Všeobecného súdu vo veci letisko Lipsko/Halle potvrdilo, že prevádzkovanie letiska je hospodárska činnosť, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je aj budovanie letiskovej infraštruktúry.
- (228) Pokiaľ ide o opatrenia v oblasti financovania poskytnuté v minulosti, postupný rozvoj trhových síl v odvetví letísk neumožňuje určiť presný dátum, odkedy sa prevádzkovanie letiska nepochybne malo považovať za hospodársku činnosť. Všeobecný súd však uznal vývoj povahy letiskových činností. V rozsudku vo veci „letisko Lipsko/Halle“ všeobecný súd rozhodol, že v roku 2000 už nebolo možné vylúčiť uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci na financovanie letiskovej infraštruktúry. Od vydania rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000) je preto nutné považovať prevádzku a výstavbu letiskovej infraštruktúry za činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci.
- (229) Naopak pred rozsudkom vo veci Aéroports de Paris mohli verejné orgány legitímne dospieť k záveru, že financovanie letiskovej infraštruktúry nepredstavuje štátnu pomoc, a teda takéto opatrenia nebolo potrebné oznamovať Komisii. Z toho vyplýva, že Komisia nemôže na základe pravidiel o štátnej pomoci spochybňovať opatrenia financovania poskytnuté pred rozsudkom Aéroports de Paris.
- (230) Napriek tomu opatrenia poskytnuté pred tým, ako sa rozvinula konkurencia v odvetví letísk, nepredstavovali štátnu pomoc, keď boli prijaté, ale mohli by sa považovať za existujúcu pomoc v zmysle článku 1 písm. b) bodu v) nariadenia (ES) č. 659/1999, ak sú splnené podmienky článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- (231) Komisia poukazuje na skutočnosť, že dotácie uvedené ďalej v texte boli udelené pred rozsudkom vo veci „Aéroports de Paris“ (t. j. pred 12. decembrom 2000). V dôsledku toho dospela k záveru, že nemá právomoc posudzovať ich na základe pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci.

— dotácie prijaté od Conseil général 14. decembra 1999 vo výške 3 064 000 EUR,

— dotácie prijaté od Conseil régional 24. októbra 1997 vo výške 8 032 000 EUR,

— dotácie prijaté od Conseil régional 8. júla 1994 vo výške 1 372 000 EUR,

⁽⁴³⁾ Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4, časť 2.1) a príslušnú judikatúru, najmä spojené veci C-180/98 až C-184/98 Pavlov a i., EU: C:2000:428.

⁽⁴⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987 vo veci C-118/85, Komisia/Taliansko, EU:C:1987:283, bod 7; vec C-35/96, Komisia/Taliansko, EU:C:1998:303, bod 36; Pavlov a i., bod 75.

⁽⁴⁵⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 29. októbra 1980 v spojených veciach 209/78 až 215/78 a 218/78, Van Landewyck, EU:C:1980:248, bod 88; rozsudok Súdneho dvora zo 16. novembra 1995 vo veci C-244/94, FFSA a i., Zb. 1995, s. I-4013, bod 21; rozsudok Súdneho dvora z 1. júla 2008 vo veci C-49/07, MOTOE, EU:C:2008:376, body 27 a 28.

— štátne dotácie z 26. apríla 2000 vo výške 290 000 EUR,

— štátne dotácie z 23. júna 1999 vo výške 579 000 EUR.

(232) Komisia preto obmedzí svoje posúdenie na tieto dotácie:

Tabuľka 5

Dotácia	Celková suma investície (v tisícoch EUR)	Celková vyplatená suma (v tisícoch EUR)
Conseil général 27.9.2002	2 098	209
Conseil général 26.6.2003	8 920	3 000
Conseil général 19.5.2005	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889
Francúzsky štát 19.12.2001	n/a	5 032
EFRR 22.8.2002	5 280	1 520
Spolu	48 002	18 250

(233) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členskými štátmi alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

6.1.1. HOSPODÁRSKA ČINNOSŤ A POJEM PODNIK

(234) Komisia v tejto súvislosti poukazuje na skutočnosť, že infraštruktúra, na ktorú sa vzťahuje toto rozhodnutie, je predmetom obchodného využívania zo strany CCIMP, ktorá je prevádzkovateľom letiska a ktorá účtuje poplatky používateľom tejto infraštruktúry. V dôsledku toho je CCIMP, aspoň pokiaľ ide o prevádzku letiska, podnikom v zmysle práva Únie v oblasti hospodárskej súťaže.

(235) Bez ohľadu na právne postavenie prevádzkovateľa letiska však nie všetky tieto činnosti majú nevyhnutne hospodársku povahu. Preto je potrebné rozlíšiť a stanoviť, do akej miery predstavujú jednotlivé činnosti hospodársku činnosť alebo nie ⁽⁴⁶⁾.

(236) Ako konštatoval Súdny dvor, činnosti, za ktoré bežne zodpovedá štát na základe svojich právomocí verejného orgánu, nie sú činnosťami hospodárskeho charakteru a nepodliehajú pravidlám štátnej pomoci. Medzi takéto činnosti patrí zaistovanie bezpečnosti, riadenie leteckej prevádzky, činnosť polície, colných úradov atď. ⁽⁴⁷⁾

⁽⁴⁶⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 19. januára 1994 vo veci C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol, EU:C:1994:7.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 18. marca 1998 vo veci C-343/95, Diego Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, EU:C:1997:160. Rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003, Letecká bezpečnosť – náhrada nákladov, ktoré vznikli v dôsledku teroristických útokov z 11. septembra 2001; rozhodnutie Komisie N 438/2002 zo 16. októbra 2002, Subvencie správam prístavov na výkon zvrchovaných právomocí.

- (237) Komisia sa v dôsledku toho domnieva, že bez zákonnej povinnosti, na základe ktorej by letiská museli znášať náklady na financovanie týchto činností a súvisiacich infraštruktúr, prevzatie nákladov štátom spravidla nepredstavuje štátnu pomoc ⁽⁴⁸⁾.
- (238) Zdá sa, že v tomto prípade je nevyhnuté rozlíšiť príslušné činnosti spôsobom uvedeným ďalej v texte.
- (239) Pokiaľ ide o náklady na plnenie úloh štátnej správy, je potrebné uznať náklady, ktoré sa vzťahujú na úlohy týkajúce sa verejnej ochrany a bezpečnosti, za náklady prispievajúce k plneniu ne hospodárskych činností.
- (240) Predovšetkým je potrebné uznať túto povahu v súvislosti s činnosťami zameranými na zabezpečovanie verejnej bezpečnosti v rámci letiska, keďže ich cieľom je predísť protiprávnym činom, a najmä boj proti terorizmu. V tejto súvislosti náklady spojené s úlohami polície a pôsobením námorného hasičského zboru mesta Marseille vyplývajú z takejto činnosti. To isté platí v prípade úloh colných úradov.
- (241) Keďže ide o činnosti spojené s verejnou bezpečnosťou v rámci letiska, ich cieľom je zabezpečiť ochranu osôb a majetku. To isté sa uplatňuje aj v prípade, keď je predmetný majetok verejným majetkom ako v tomto prípade. V súvislosti s touto úlohou je v danom prípade potrebné zdôrazniť najmä tieto činnosti:
- detekčná kontrola podanej batožiny,
 - kontrola spoločného prístupu do vyhradených priestorov,
 - detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny,
 - automatizovaná kontrola na hraniciach pomocou biometrickej identifikácie,
 - kamerový dohľad.
- (242) Verejné financovanie ne hospodárskych činností nevyhnutne súvisiacich s vykonávaním hospodárskej činnosti však nesmie viesť k neprípustnej diskriminácii medzi leteckými spoločnosťami a prevádzkovateľmi letiska. Ak je teda bežné, že v danom právnom systéme letecké spoločnosti alebo prevádzkovatelia letiska na rozdiel od iných subjektov prevezmú určité náklady, tieto spoločnosti a prevádzkovatelia získavajú výhodu, aj keď tieto náklady súvisia s činnosťami, ktoré sa ako také považujú za ne hospodárske činnosti. Analýza právneho rámca, ktorý sa uplatňuje na prevádzkovateľa letiska je preto potrebná s cieľom zhodnotiť, či v súvislosti s týmto právnym rámcom prevádzkovatelia letísk alebo letecké spoločnosti musia znášať náklady vyplývajúce z výkonu určitých činností, ktoré by samy osebe nemuseli byť ziskové, ale ktoré sa spájajú s rozvojom iných hospodárskych činností.
- (243) Komisia v tejto súvislosti poukazuje na skutočnosť, že podľa francúzskeho práva ⁽⁴⁹⁾ prevádzkovatelia letiska v zásade nemusia z vlastných prostriedkov financovať infraštruktúry a vybavenie potrebné na výkon týchto činností.
- (244) Jedine povinný charakter činnosti vyplývajúci z existujúcich právnych predpisov naopak nestačí na to, aby sa úloha kvalifikovala ako ne hospodárska činnosť. Náklady spojené s prispôbením infraštruktúr právnym požiadavkám a normám týkajúcim sa preventívnych protipožiarnych opatrení, najmä náklady na zariadenia a systémy na hlásenie požiaru v priestoroch, sa v tejto súvislosti nemôžu považovať za náklady vyplývajúce z úloh štátnej správy, pretože sú spoločné pre všetky podniky. Každý podnik musí zabezpečiť dodržiavanie protipožiarnych bezpečnostných noriem a znášať súvisiace náklady. To isté platí v prípade prevádzkovej bezpečnosti, a to aj keby bola stanovená v špecifikáciách koncesnej zmluvy. Ide o náklady, ktoré musí bežne znášať každý podnik v rámci výkonu svojich činností.
- (245) Z uvedených skutočností teda vyplýva, že len na činnosti uvedené v tabuľke 6 ako ne hospodárske činnosti sa môžu využívať verejné finančné prostriedky, ktoré sa vylučujú z rozsahu pôsobnosti pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci.

⁽⁴⁸⁾ Rozhodnutie Komisie N 309/2002 z 19. marca 2003, Letecká bezpečnosť – náhrada nákladov, ktoré vznikli v dôsledku teroristických útokov z 11. septembra 2001. Pozri rozhodnutie Komisie zo 7. marca 2007, N 620/2006, Výstavba regionálneho letiska Memmingen – Nemecko (Ú. v. EÚ C 133, 15.6.2007, s. 8).

⁽⁴⁹⁾ V článku L6332-2 zákonníka dopravy sa stanovuje, že „letiskovú políciu [...] zabezpečuje [...] predstaviteľ štátu v rámci departментu“; podľa stanoviska Štátnej rady č. 381.644 z 2. septembra 2008 za plnenie úloh všeobecného záujmu, úloh štátnej správy „naďalej zodpovedá výlučne štát, ktorý na to, aby mal prístup k časti potrebných prostriedkov, môže zaviesť dane, napríklad tzv. letiskovú daň.“ Dvojité financovanie prostredníctvom investičnej pomoci a „letiskovej dane“ je vylúčené.

Tabuľka 6

Dotácia	Dátum	Náklady spojené s ne hospodárskymi činnosťami (v EUR)				Náklady spojené s hospodárskymi činnosťami (v EUR)
		Verejná bezpečnosť		Verejná bezpečnostná ochrana		Súladi s právnymi predpismi a/alebo bezpečnosť prevádzky
		Polícia a colné orgány	Hasiči	Kamerový dohľad a detekčná kontrola	Prístup do verejnej oblasti	
Conseil général	27. septembra 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Conseil général	26. júna 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Conseil général	19. mája 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26. júla 2004	0	0	0	0	72 095,00
EFRR	22. augusta 2002	0	0	0	0	0
Francúzsky štát	19. decembra 2001	5 032 000	0	0	0	0

- (246) Predchádzajúce odôvodnenia, ako aj tabuľka 6 umožňujú vypracovať súhrnnú tabuľku (tabuľka 7) v súvislosti s investičnou pomocou, ktorú prijalo letisko Marseille Provence a ktorá je predmetom tohto konania:

Tabuľka 7

Dotácia	Celková suma investície (v tisícoch EUR)	Celková vyplatená suma (v tisícoch EUR)	Suma vyčlenená na ne hospodárske činnosti (v tisícoch EUR)	Zvyšná suma po odpočítaní sumy vyčlene nej na ne hospodárske činnosti (v tisícoch EUR)	Výška dotácie znížená o sumu vyčlenenú na ne hospodárske činnosti
Conseil général 27.9.2002	2 098	209	0	209	10 %
Conseil général 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28 %
Conseil général 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46 %
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889	0	889	6 %
Francúzsky štát 19.12.2001	n/a	5 032	n/a	0	n/a
EFRR 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29 %
Spolu	48 002	18 250	5 913	12 337	26 %

6.1.2. ŠTÁTNE PROSTRIEDKY A PRIPÍSATEĽNOSŤ

- (247) Conseil général udelila CCIMP dotácie financované zo zdrojov departementu Bouches-du-Rhône, ktorý je decentralizovaným územným samosprávnym celkom. Prostriedky územných celkov predstavujú štátne prostriedky na účely článku 107 ZFEÚ⁽⁵⁰⁾.
- (248) To isté sa uplatňuje v prípade dotácií prijatých od Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.
- (249) Dotácie DGAC sú poskytnuté priamo na úrovni celého štátu.
- (250) Rozvoj nákladnej leteckej dopravy je z časti financovaný z prostriedkov EFRR, ktoré predstavujú štátne zdroje, keďže sa udeľujú pod dohľadom príslušného členského štátu⁽⁵¹⁾.
- (251) Vzhľadom na to, že orgány, ktoré poskytli dotácie, sú súčasťou verejnej správy a že konečné rozhodnutia týkajúce sa využitia finančných prostriedkov z EFRR prijíma Francúzsko, tieto dotácie sú pripísateľné francúzskemu štátu.
- (252) Z toho vyplýva, že opatrenia, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia boli prijaté zo štátnych prostriedkov a sú pripísateľné štátu.

6.1.3. SELEKTÍVNA VÝHODA PRE CCIMP

- (253) Na posúdenie, či štátne opatrenie predstavuje pomoc podniku, je potrebné určiť, či dotknutý podnik získava hospodársku výhodu, ktorá mu umožňuje vyhnúť sa nákladom, ktoré by za bežných okolností musel znášať z vlastných finančných zdrojov, a ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok⁽⁵²⁾.
- (254) Podľa judikatúry Súdneho dvora, prevádzkovateľ letiska musí znášať prevádzkové náklady daného letiska vrátane nákladov na infraštruktúru⁽⁵³⁾.
- (255) V tejto súvislosti je však vhodné poznamenať, že kapitál, ktorý priamo alebo nepriamo poskytol podniku štát za okolností, ktoré zodpovedajú obvyklým trhovým podmienkam, nemožno kvalifikovať ako štátnu pomoc⁽⁵⁴⁾.
- (256) Je teda potrebné preskúmať, či Conseil général konala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve, keď prijala rozhodnutie o účasti na financovaní výstavby terminálu mp2.
- (257) Francúzsko uvádza, že CCIMP konala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve tým, že do obchodného plánu týkajúceho sa výstavby terminálu mp2 zaúčtovala čisté investičné toky spojené s dotáciou prijatou od Conseil général. Francúzsko tak hodnotí ziskovosť terminálu mp2 pre prevádzkovateľa letiska, ktorý neznáša všetky súvisiace náklady na výstavbu. Nestanoví však ziskovosť investície z pohľadu uchádzača o pomoc, ktorým je Conseil général.
- (258) V dôsledku toho podľa Francúzska žiadny prvok nepreukazuje skutočnosť, že Conseil général, uchádzač o dotáciu, očakávala ziskovosť investícií uskutočnených v rámci letiska Marseille Provence.

⁽⁵⁰⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 12. mája 2011 v spojených veciach T-267/08 a T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, EU:T:2011:209, bod 108.

⁽⁵¹⁾ Pokiaľ ide o kvalifikáciu prostriedkov EFRR ako štátnej pomoci, pozri napríklad rozhodnutie Komisie vo veci N 514/2006 South Yorkshire digital region broadband project, odôvodnenie 29, a rozhodnutie Komisie vo veci N 44/2010, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, odôvodnenia 69 až 70.

⁽⁵²⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 14. februára 1990, Francúzsko/Komisia, C-301/87, EU:C:1990:67, bod 41.

⁽⁵³⁾ Rozsudok Všeobecného súdu prvého stupňa z 24. marca 2011 v spojených veciach T-443/08 a T-445/08, Freistaat Sachsen a i./Komisia, EU:T:2011:117, bod 107.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, Francúzsko/Komisia („Stardust Marine“), EU:C:2002:294, bod 69.

- (259) Francúzsko navyše tvrdí ⁽⁵⁵⁾, že udelením dotácie na financovanie terminálu mp2 Conseil général konala v snahe uskutočniť cieľ všeobecného záujmu týkajúci sa podpory miestnej zamestnanosti, regionálneho rozvoja a zlepšenia prepojenia územia.
- (260) Subjekt v trhovom hospodárstve sa teda riadi vyhliadkami ziskovosti ⁽⁵⁶⁾. Kritérium subjektu v trhovom hospodárstve sa spravidla považuje za splnené, ak sa na základe štruktúry a vyhliadok podniku do budúcnosti dajú v rámci primeraného časového obdobia očakávať bežné výnosy vo forme vyplatenia dividend alebo prírastku kapitálu pri porovnaní s podobným súkromným podnikom. V tomto rámci netreba brať do úvahy žiadne motívy sociálnej povahy alebo vyplývajúce z regionálnej alebo sektorovej politiky ⁽⁵⁷⁾.
- (261) V tomto rámci prípadné pozitívne dôsledky na hospodárstvo regiónu nie sú pri posúdení, či takýto zásah obsahuje prvky pomoci alebo nie, relevantné ⁽⁵⁸⁾.
- (262) Francúzsko nezohľadnilo ďalšie prvky, ktoré by mohli preukázať, že Conseil général mala v úmysle konať ako obozretný investor tým, že udelila predmetné dotácie. Z toho vyplýva, že Conseil général, ktorá nemala opodstatnené očakávania týkajúce sa ziskovosti plánovaných investícií, nekonala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve, keď sa rozhodla udeliť letisku Marseille Provence dotácie na financovanie druhého terminálu.
- (263) Francúzsko netvrdí, že iné orgány verejnej správy tým, že prispeli dotáciami na financovanie infraštruktúry na letisku Marseille Provence, konali pri rozhodovaní ako obozretné subjekty v trhovom hospodárstve. Žiadny prvok v spise navyše nepreukazuje, že by mohlo ísť o takýto prípad.
- (264) Z toho vyplýva, že dotácie udelené zo strany Conseil général, Marseille Provence Métropole a od francúzskeho štátu, ako aj dotácie financované z EFRR udeľujú CCIMP výhodu, ktorú by za normálnych trhových podmienok nezískala.
- (265) V tomto prípade Komisia poznamenáva, že investičné dotácie zabezpečujú výhodu výlučne v prospech CCIMP v porovnaní s inými prevádzkovateľmi letiska a inými podnikmi v iných odvetviach. Opatrenie je teda selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.4. VPLYV NA HOSPODÁRSKU SÚŤAŽ A OBCHOD V RÁMCI ÚNIE

- (266) CCIMP ako prevádzkovateľ letiska Marseille Provence konkuruje iným letiskovým platformám zabezpečujúcim dopravu v rovnakej spádovej oblasti, ktorá predstavuje menej ako 100 km alebo 60 minút. Komisia v tomto zmysle poznamenáva najmä, že v danej oblasti sa nachádza letisko Avignon a letisko Nîmes. Komisia konkrétnejšie uvádza, že letisko Nîmes sa nachádza vo vzdialenosti 98 km a letisko Toulon-Hyères vo vzdialenosti 113 km od letiska Marseille Provence a že tieto letiská zároveň ponúkajú lety na letiská Brusel-Charleroi, Fez a Londýn. Zároveň na letisku Nîmes podobne ako na letisku Marseille Provence pôsobí spoločnosť Ryanair. Pomoc poskytnutá subjektu CCIMP preto môže narušiť hospodársku súťaž. Keďže trhy s letiskovými službami a leteckou dopravou sú otvorené hospodárskej súťaži v rámci EÚ, pomoc by mohla ovplyvniť aj obchod medzi členskými štátmi. Okrem toho medzi prevádzkovateľmi letísk zodpovednými za prevádzku daných letísk existuje hospodárska súťaž a v dôsledku toho udelenie pomoci CCIMP môže posilniť jej postavenie na trhu. Letiská, ktoré sa nachádzajú mimo rovnakej spádovej oblasti, si navyše takisto konkurujú, keďže letecké spoločnosti, a najmä nízkonákladové spoločnosti, si vyberajú destinácie medzi rôznymi letiskami v Európe a vo svete.

6.1.5. ZÁVER O EXISTENCII POMOCI

- (267) Z týchto dôvodov investičné dotácie v celkovej výške 12 337 miliónov EUR udelené rôznymi orgánmi verejnej správy na účely financovania investícií na letisku Marseille Provence vrátane dotácie vo výške 7 197 miliónov EUR od Conseil général na výstavbu terminálu mp2 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽⁵⁵⁾ Francúzsko ďalej tvrdí, že dotácia udelená zo strany Conseil Général na účely financovania terminálu mp2 predstavuje zlučiteľnú pomoc v zmysle ustanovení Zmluvy.

⁽⁵⁶⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 2000 vo veci T-296/97, Alitalia/Komisia, EU:T:2000:289, bod 84. Vec C-303/89, už citovaný, bod 20.

⁽⁵⁷⁾ Pozri usmernenia z roku 2005, bod 46.

⁽⁵⁸⁾ Pozri rozsudok Súdu prvého stupňa z 21. januára 1999 v spojených veciach T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech Stahlwerke/Komisia, EU:T:1999:7, bod 120. Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 10. júla 1986 vo veci C-40/85, Belgicko/Komisia, EU:C:1986:305, bod 13.

6.2. EXISTENCIA MOŽNEJ PREVÁDZKOVEJ POMOCI V PROSPECH CCIMP

6.2.1. FINANČNÉ TOKY MEDZI LETISKOM MARSEILLE PROVENCE A CCI

- (268) Francúzsko spresňuje, že finančné toky vo výške [...] miliónov EUR v rokoch 2001 – 2010 nie sú dotáciou v prospech CCIMP, ale predstavujú príspevok letiska v prospech hlavnej správy CCI za účtované služby na základe nákladov, ktoré vznikli hlavnej správe ⁽⁵⁹⁾. Francúzsko tvrdí, že letisko Marseille Provence nikdy nevyužilo finančnú pomoc zo strany hlavnej správy CCI. Francúzsko predkladá vyhlásenie audítora CCIMP, prostredníctvom ktorého sa potvrdzuje dôveryhodnosť uvedených účtovných skutočností. Žiadna skutočnosť zo spisu nepreukazuje opak. Z uvedených skutočností vyplýva, že služby boli účtované na úrovni skutočných nákladov.

6.2.2. MOŽNÁ POMOC VYPLÝVAJÚCA Z MECHANIZMU LETISKOVEJ DANE

- (269) Cieľom systému letiskovej dane je podľa francúzskych právnych predpisov financovanie úloh štátnej správy, ako sú bezpečnostné služby, hasiči, záchrana, ochrana (detekčná kontrola podanej batožiny, kontrola spoločného prístupu, detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny), ako aj automatizované kontroly na hraniciach.
- (270) Komisia musí overiť, či tento mechanizmus redistribúcie nemôže spôsobiť nadmernú kompenzáciu považovanú za pomoc, a to najmä z dôvodu, že tento mechanizmus sa odvíja od počtu cestujúcich.
- (271) Tento systém, ktorý bol zavedený na základe článku 1609w všeobecného daňového zákonníka, ako aj podľa ministerského výnosu z 30. decembra 2009 o ohlasovacej povinnosti prevádzkovateľov letísk v súvislosti so stanovením letiskového poplatku pre cestujúcich, zmeneného v roku 2012, sa však zameriava na predchádzanie akejkoľvek nadmernej kompenzácie tým, že sa v ňom spája systém výpočtu založený na vzniknutých nákladoch a prípadné opravy *a posteriori*.
- (272) Výpočet letiskovej dane sa v tejto súvislosti uskutočňuje takto: letisko vyplatí preddavok nákladov týkajúcich sa úloh vymedzených v príslušných právnych predpisoch a následne pošle vyhlásenie o týchto nákladoch, ako aj údaje týkajúce sa vzniknutého objemu dopravy miestnej správe DGAC na účely kontroly a osvedčenia s ohľadom na platné právne predpisy. Ústredná správa DGAC následne uskutoční druhú kontrolu, pričom zohľadní predchádzajúce roky. Poplatky pre jednotlivé letiská sa teda stanovujú na základe ministerského výnosu v závislosti od nákladov, ktoré vznikli každému letisku pri výkone im zverených úloh štátnej správy.
- (273) Okrem toho sa výpočet dane zakladá aj na viacročnom pláne nákladov a dopravy, ako aj mechanizmoch úpravy z roka na rok; kontroly *a posteriori* navyše umožňujú uskutočniť opravy prípadnej nadmernej kompenzácie.
- (274) Z toho vyplýva, že vzhľadom na to, že výnos z dane sa skutočne používa na pokrytie činností štátnej správy a že letisku Marseille Provence je udelená suma neprevyšujúca náklady, ktoré jej vzniknú pri výkone týchto úloh, neexistuje selektívna výhoda v prospech letiska. Letisková daň poskytnutá CCIMP teda nemôže predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.3. ZLUČITEĽNOSŤ INVESTIČNEJ POMOCI S JEDNOTNÝM TRHOM

- (275) Komisia zhodnotila, či pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. V článku 107 ods. 3 ZFEÚ sa predpokladajú určité výnimky zo všeobecného zákazu pomoci uvedeného v odseku 1 toho istého článku. V tejto súvislosti tvoria usmernenia z roku 2005 základ, v rámci ktorého možno pomoc pre letiská podľa článku 107 ods. 3 písm. c) vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (276) Podľa bodu 61 usmernení z roku 2005 ⁽⁶⁰⁾, pomoc na financovanie letiskových infraštruktúr možno vyhlásiť za zlučiteľnú najmä v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. a), b) alebo c) a s článkom 93 ods. 2, ak:
- i) výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému všeobecnému záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť...);

⁽⁵⁹⁾ Služby, ktoré poskytla hlavná správa letiskovej správy podľa Francúzska spočívali v plnení úloh týkajúcich sa správy, organizácie, riadenia ľudských zdrojov a právnej expertízy.

⁽⁶⁰⁾ Pre podrobné informácie o posudzovacích kritériách *ratione temporis* usmernení z roku 2005, Komisia odkazuje na body 218 až 222 svojho rozhodnutia o začatí konania.

- ii) infraštruktúra je potrebná a primeraná stanovenému cieľu;
- iii) infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry,
- iv) prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne;
- v) rozvoj obchodu nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom.

Okrem dodržiavania týchto kritérií treba stanoviť nevyhnutnosť pomoci ⁽⁶¹⁾. Výška pomoci sa musí obmedzovať na sumu potrebnú na dosiahnutie stanoveného cieľa.

6.3.1. ZLUČITEĽNOSŤ INVESTIČNEJ POMOCI NA FINANCOVANIE TERMINÁLU MP2

- i) Výstavba a prevádzka infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu všeobecného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.)
- (277) Podľa špecifikácií koncesnej zmluvy letiska Marseille Provence výstavbu infraštruktúry hradí koncesionár, ktorý je za ňu zodpovedný. Keďže prevádzkovateľ letiska rozhodol o investičných nákladoch, ktoré následne znášal, ide o investičnú pomoc v prospech tohto prevádzkovateľa.
- (278) Podľa Francúzska letisku Marseille-Provence hrozili kapacitné problémy vo viac či menej krátkodobom horizonte. V obchodnom pláne vypracovanom v roku 2004 sa stanovuje, že bez nových úprav sa preťaženie letiska Marseille Provence dalo očakávať v roku 2007 v súvislosti s odbavovacím priestorom a v roku 2016 v prípade odletových zón. Prvý cieľ teda spočíval vo vyriešení kapacitného problému letiska v krátkodobom horizonte so zreteľom na očakávané zvýšenie objemu dopravy.
- (279) Druhý cieľ sa zameriaval na podporu hospodárskeho rozvoja regiónu prostredníctvom lepšej prevádzky letiska a zvýšenia objemu leteckej premávky. Na tento účel sa rozvoj služby, ktorá dopĺňa už existujúcu službu poskytovanú na letisku Marseille Provence v súlade so stratégiou letiska, na základe ktorej sa rozhodlo o vyhradení priestoru pre nízkonákladové letecké spoločnosti, považoval za os rozvoja letiskovej činnosti. Na jednej strane výstavba terminálu mp2 bola nevyhnutná, aby bolo možné poskytovať diferencované služby pre nízkonákladové spoločnosti, ktoré sa dovtedy v tomto regióne neposkytovali; tento terminál bol špeciálne navrhnutý, aby bol čo najlepšie prispôsobený tejto novej funkcii letiska. Terminál mp2 totiž zodpovedá odlišným potrebám zákazníkov, ktorí sú pripravení akceptovať úroveň zjednodušených služieb s cieľom využiť nižšie ceny. Spoločnosti, ktoré chcú poskytovať takéto zjednodušené služby, by sa nemohli usadiť na termináli mp1, ktorého sadzby letiskových poplatkov spojených s jeho využívaním sú výrazne vyššie v súlade s vyššou kvalitou jeho infraštruktúr a vyššou úrovňou nákladov. Táto úroveň sadzby by sa musela nevyhnutne premietnuť do ceny leteníek. Dopyt po takomto druhu zjednodušených služieb je totiž citlivý na akékoľvek zvýšenie nákladov. Na druhej strane podmienky prevádzky terminálu mp1 neboli vhodné na rýchle nastupovanie a vystupovanie cestujúcich.
- (280) Francúzsko tvrdilo, že uskutočnenie projektu malo podstatne ovplyvniť hospodársky a sociálny rozvoj regiónu, a najmä znovu oživiť zamestnanosť, zatiaľ čo pokles objemu prepravy v termináli mp1 spôsobil stratu pracovných miest.
- (281) Výstavba terminálu mp2 je v dôsledku toho v súlade s Akčným plánom pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe z roku 2007 ⁽⁶²⁾, v ktorom sa uvádza: „podľa očakávaného dopravného rozvoja bude Európa smerovať k stále rastúcemu rozdielu medzi kapacitou a dopytom“, pokiaľ ide o letiská, a konštatuje, že „kapacitná tieseň na letiskách znamená hrozbu pre bezpečnosť, účinnosť a konkurencieschopnosť všetkých aktívnych účastníkov dodávateľského reťazca leteckej dopravy“ ⁽⁶³⁾. Podľa tohto akčného plánu je potrebné nielen zabezpečiť účinnejšie využívanie existujúcich infraštruktúr, ale aj podporiť vytváranie nových infraštruktúr; Komisia poukazuje na význam regionálnych letísk pri riešení kapacitnej tiesne.

⁽⁶¹⁾ Rozhodnutie Komisie z 18. februára 2011 vo veci štátnej pomoci NN 26/2009 – Grécko – Rozšírenie letiska Ioannina, odôvodnenia 69 až 70.

⁽⁶²⁾ KOM(2006) 819 v konečnom znení.

⁽⁶³⁾ Akčný plán, bod 7 a rámček na strane 3.

- (282) So zreteľom na uvedené skutočnosti je potrebné konštatovať, že výstavba a prevádzka terminálu mp2 zodpovedajú jasne určeným cieľom všeobecného záujmu, takže kritériá zlučiteľnosti sú v tomto prípade splnené.

ii) Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu

- (283) Vzhľadom na odhady týkajúce sa prepravy prevádzkovateľ letiska vypracoval dva scenáre podoby letiska s cieľom čeliť zisteným problémom preťaženia v odbavovacích priestoroch a odletových zónach. Obchodné plány vypracované v novembri 2004 a aktualizované v septembri 2005 a v máji 2006 preukazujú, že scenár, ktorý zahŕňal výstavbu nového nízkonákladového terminálu, predstavoval lepšie vyhliadky ziskovosti. Okrem toho v obchodnom pláne zo septembra 2005, ktorý bol aktualizovaný v máji 2006 a v ktorom sa zohľadňuje pomoc od Conseil général, sa dospelo k záveru, že projekt výstavby terminálu mp2 predstavuje výraznejšiu ziskovosť v porovnaní s alternatívnym projektom úpravy letiska vzhľadom na hypotézy týkajúce sa objemu dopravy ⁽⁶⁴⁾. Výstavba terminálu mp2 teda predstavovala najvhodnejšiu možnosť uskutočnenia cieľa zameraného na vyriešenie problémov týkajúcich sa preťaženia letiska a zároveň na rozvoj prepravy v rámci letiska Marseille Provence.
- (284) Výstavba terminálu mp2 sa navyše uskutočnila prostredníctvom úpravy bývalého nákladného terminálu, ktorý sa nevyužíval, čo umožnilo optimalizáciu existujúcej infraštruktúry.
- (285) Terminál mp2 bol napokon špeciálne navrhnutý tak, aby poskytoval nízkonákladovým spoločnostiam úroveň služieb zlučiteľnú s ich obchodným modelom, zatiaľ čo terminál mp1 sa nezdal byť primeraný pre tento druh dopravy, najmä z dôvodu neexistencie parkovísk v blízkosti letiska a času potrebného na prípravu nástupných mostov nezlučiteľných s časom rotácie nepresahujúcim 30 minút, ktorý predstavuje prvok obchodného modelu nízkonákladových spoločností. Terminál mp2 bol naopak navrhnutý tak, aby umožnil peši presun cestujúcich z odletovej haly až po parkovaciu plochu pre lietadlá. Na základe navrhnutých úprav terminálu mp2 sa tak tento projekt stáva osobitne vhodným na účely prijatia objemu prepravy nízkonákladových spoločností, čo predstavuje kľúčový prvok stratégie zameranej na zvýšenie objemu premávky v rámci letiska Marseille Provence a na rozvoj hospodárskych činností a regionálnej zamestnanosti, ktorá s tým priamo i nepriamo súvisí.
- (286) Inou možnosťou, ako zabrániť preťaženosti letiska, by bolo rozšírenie existujúceho terminálu mp1. Vzhľadom na povahu projektu sa súvisiace náklady pokiaľ možno čo najviac obmedzili. Zvolila sa možnosť, ktorá zahŕňala výstavbu terminálu mp2, pretože bola najlacnejšia a mohla prispieť k najvýraznejšiemu zvýšeniu objemu prepravy.
- (287) Z týchto dôvodov možno na záver konštatovať, že predmetná infraštruktúra je potrebná a primeraná stanoveným cieľom.

iii) Infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry

- (288) V obchodnom pláne z novembra 2004 sa odhaduje kapacita odletových a odbavovacích hál nízkonákladového terminálu na úrovni 3,8 miliónov cestujúcich a stanovujú sa v ňom prognózy nízkonákladovej dopravy na roky 2005 – 2021. Z týchto prognóz vyplýva, že kapacity terminálu mp2 by sa mali od roku 2012 využívať na 50 % a do roku 2021 na 89 %. Odhady týkajúce sa dopravy, na základe ktorých sa vypracoval tento obchodný plán, sa potvrdili na základe údajov o objeme prepravy uskutočnenej na termináli mp2 v rokoch 2006 – 2010.

Tabuľka 8

Roky	Predpokladaný objem prepravy (počet cestujúcich)	Uskutočnená preprava	Miera využitia kapacity – predpokladaná (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Scenár, ktorý nezahŕňa výstavbu nového terminálu, predstavuje kumulatívny súčet tokov v rámci obdobia vo výške [...] * EUR, zatiaľ čo scenár, ktorý zahŕňa výstavbu terminálu mp2, predstavuje kumulatívny súčet tokov v rámci obdobia vo výške [...] * EUR. Rozdiel medzi dvomi scenármi predstavuje vnútornú mieru návratnosti dosahujúcu [...] * %.

Roky	Predpokladaný objem prepravy (počet cestujúcich)	Uskutočnená preprava	Miera využitia kapacity – predpokladaná (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) Obmedzenú dopravu v roku 2006 vysvetľuje neskoré otvorenie (október 2006) terminálu mp2.

(**) Celková kapacita: 3,8 milióna cestujúcich.

- (289) Okrem toho vzhľadom na to, že terminál mp1 a terminál mp2 poskytujú rôzne služby, posúdenie vyhliadok využívania terminálu mp2 sa nemusí zakladať na pozorovanom vývoji dopravy na hlavnom termináli. V každom prípade preprava uskutočnená v období rokov 2006 – 2010 preukazuje, že miera využitia kapacity terminálu mp1 zostala od otvorenia druhého terminálu stabilná.

Tabuľka 9

Roky	Realizovaná preprava	Miera využitia kapacity – realizovaná (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) (*) Celková kapacita: 8,6 milióna cestujúcich.

- (290) V dôsledku toho sú strednodobé perspektívy využívania novej infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o existujúcu infraštruktúru, dobré.

iv) Prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne

- (291) Podľa informácií predložených Francúzskom, a najmä podľa pravidiel využívania terminálu mp2, ktoré už Komisia zhrnula vo svojom rozhodnutí o začatí konania, k novej infraštruktúre majú prístup všetci potenciálni používatelia (letecké dopravné podniky), a to rovnakým a nediskriminačným spôsobom.

v) Rozvoj obchodu nebude ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so záujmom Spoločenstva

- (292) Intenzita pomoci nepresahuje 50 % oprávnených nákladov. Aj keď letisko Marseille Provence je jediným letiskom kategórie B v spádovej oblasti, preprava na termináli mp2 zodpovedá spojeniam typu „z bodu A do bodu B“, ktoré sa môžu rozvíjať aj na malých regionálnych letiskách. Letisko Avignon sa nachádza vo vzdialenosti približne 75 km a 45 minút jazdy a letisko Nîmes Garons sa nachádza vo vzdialenosti približne 100 km a 60 minút jazdy. Letisko Toulon sa nachádza vo vzdialenosti 113 km od letiska Marseille Provence, a teda potenciálne aj v tej istej spádovej oblasti.

- (293) Z dostupných informácií ale nevyplýva, že by otvorenie terminálu mp2 mohlo mať negatívny vplyv na rozvoj týchto letísk alebo ovplyvňovať rozvoj obchodu do takej miery, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom.

vi) Nevyhnutnosť pomoci

- (294) Podľa odhadov uvedených v obchodnom pláne by výstavba terminálu nebola zisková bez udelenia pomoci. Pomoc teda bola v čase prijatia investičného rozhodnutia nevyhnutná, pretože súkromný investor by bez podpory štátu terminál nepostavil. Vzhľadom na obmedzenú intenzitu tejto pomoci sa Komisia navyše domnieva, že nie je neprimeraná.

6.3.2. ZLUČITEĽNOSŤ DOTÁCIE Z EFRR NA ROZVOJ NÁKLADNEJ LETECKEJ DOPRAVY.

i) Výstavba a prevádzkovanie infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu spoločného záujmu ⁽⁶⁵⁾

- (295) Udelená dotácia plní cieľ rozvoja činnosti nákladnej dopravy na letisku Marseille Provence a podpory hospodárskych činností prispievajúcich k vytváraniu pracovných miest v oblasti, v ktorej miera nezamestnanosti presahuje národný priemer.
- (296) Pomoc udelená z prostriedkov EFRR je súčasťou programového dokumentu „Cieľ 2“ štrukturálnych fondov na roky 2000 – 2006, ktorý sa týka regiónov vyznačujúcich sa štrukturálnymi problémami a potrebou podpory hospodárskej a sociálnej premeny ⁽⁶⁶⁾.
- (297) Dotácia udelená z prostriedkov EFRR na rozvoj činnosti nákladnej dopravy na letisku Marseille Provence tak zodpovedá jasne určenému cieľu všeobecného záujmu.

ii) Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu

- (298) Z dostupných informácií vyplýva, že v súvislosti s hmotnosťou prepravovaného nákladu sa zaznamenal na letisku Marseille Provence výrazný pokles najprv v roku 1997 a neskôr v roku 2008. Podpora sa tak zamerala na zachovanie činnosti nákladnej dopravy s cieľom optimalizovať existujúce infraštruktúry, najmä dráhu a pozemnú plochu v blízkosti dráhy, ktorá poskytuje rozsiahle plochy, ktoré sú dostupné najmä v noci.
- (299) Uskutočnené úpravy sa týkali zabezpečenia dopravných tokov, rekonštrukcie opustených nákladných terminálov, vytvorenia parkovacích plôch pre lietadlá čo najbližšie k nákladnému terminálu s cieľom skrátiť čas vybavovania, ako aj rozšírenia pozemku s cieľom zvýšiť príťažlivosť oblasti.
- (300) Letisko Marseille Provence uskutočnilo uvedené práce za celkovú sumu 5 280 000 EUR. Prijatá dotácia vo výške 1 520 000 EUR tak predstavovala len 28,79 % celkového finančného krytia projektu. V článku 5 dohovoru z 22. augusta 2002 uzavretého medzi letiskom Marseille Provence a prefektúrou regiónu Provence-Alpes-Côte d'Azur sa navyše stanovuje, že pomoc Spoločenstva sa vypláti len po predložení dôkazov o pokroku prác a za predpokladu, že spolufinancovanie schválené v rámci plánu financovania sa skutočne dodrží.

⁽⁶⁵⁾ Komisia uplatňuje rovnaké kritérium zlučiteľnosti na prepravu nákladu, pozri rozhodnutie Komisie SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Nemecko – Financovanie opatrení v oblasti infraštruktúry na letisku Lipsko/Halle (Ú. v. EÚ C 284, 28.9.2011, s. 6), odôvodnenie 128.

⁽⁶⁶⁾ Nariadenie rady (ES) č. 1260/1999 z 21. júna 1999, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o štrukturálnych fondoch (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 1), článok 1.

(301) Na záver je potrebné uviesť, že vybudovaná infraštruktúra je potrebná a primeraná stanovenému cieľu všeobecného záujmu.

iii) Strednodobé perspektívy využívania infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o existujúcu infraštruktúru, sú uspokojivé

(302) Aj keď letisko Marseille Provence zaznamenalo pokles nákladnej dopravy v dôsledku ukončenia činnosti spoločnosti Aéropostale (prvý zákazník v oblasti nákladnej dopravy) a nedostatku miesta v batožinovom priestore v rámci pravidelnej vnútroštátnej linky služby La Navette Marseille-Orly, rozvoj platformy pre nákladnú prepravu do Maghrebu sa navrhol tak, aby umožnil udržanie pracovných miest na miestnej úrovni, ktorá je priamo prepojená s touto činnosťou, ako aj optimalizáciu dostupnej infraštruktúry.

(303) Výsledky týkajúce sa objemu prepravy preukazujú, že prepravovaná tonáž sa v rokoch 2005 – 2010 zvýšila o viac ako 20 %.

(304) Zo strednodobého hľadiska existujú dobré vyhliadky na využívanie novej infraštruktúry, najmä v spojení s existujúcou infraštruktúrou, ktorá sa prostredníctvom plánovaných prác optimalizuje.

iv) Prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne

(305) Podľa dostupných informácií žiadne pravidlá prevádzky neobmedzujú prístup k infraštruktúram nákladnej dopravy. Časť letiska pre nákladnú dopravu prijíma prevádzkovateľov expresnej nákladnej dopravy, prevádzkovateľov pozemnej obsluhy, spoločnosti nákladnej dopravy, ako aj cestných dopravcov.

(306) Z toho vyplýva, že prístup k infraštruktúre nákladnej dopravy je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne.

v) Rozvoj obchodu nebude ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so záujmom Spoločenstva

(307) Pomoc poskytnutá v rámci projektu rozvoja činnosti nákladnej dopravy sa obmedzuje na 28 % celkovej sumy za práce. Tento projekt navyše prispel k rozvoju európskeho dopravného systému a k hospodárskemu rozvoju.

(308) Z toho možno vyvodiť záver, že rozvoj obchodu nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom.

vi) Nevyhnutnosť pomoci

(309) O investícii sa rozhodlo za okolností charakterizovaných otvorením linky TGV Paríž-Marseille v roku 2000 a znížením objemu leteckej prepravy po 11. septembri 2001. Finančné kapacity letiska Marseille Provence sa navyše v rokoch 2000 – 2003 pravidelne a výrazne znižovali. CCIMP preto musela reagovať na oslabenie osobnej a nákladnej prepravy. Na roky 2005 – 2006 boli naplánované finančne nákladné práce s cieľom obnoviť obidve dráhy. Aj keď za týchto podmienok ziskovosť projektu nebola vylúčená, návratnosť investícií by nebola taká istá, najmä v rámci primeraného obdobia. Je preto pravdepodobné, že bez dotácie z EFRR by letisko, ktoré bolo v dôsledku poklesu objemu osobnej prepravy znepokojené, odložilo alebo zrušilo svoje investície do činnosti nákladnej dopravy.

(310) Vzhľadom na prevládajúce trhové podmienky v čase udelenia pomoci, ktoré sa vyznačovali kolísavým objemom nákladnej dopravy na letisku, zvýšenou úrovňou rizika a neistými vyhliadkami ziskovosti na novo liberalizovanom trhu, by súkromný investor podľa všetkého do rozvoja nákladnej dopravy na letisku Marseille neinvestoval. Pomoc bola preto nevyhnutná na dosiahnutie stanoveného cieľa. Okrem toho vzhľadom na obmedzenú intenzitu pomoci sa Komisia domnieva, že pomoc nebola v súvislosti s plnením tohto cieľa neprimeraná.

6.3.3. ZLUČITEĽNOSŤ DOTÁCIÍ OD CONSEIL GÉNÉRAL Z 27. SEPTEMBRA 2002 A 26. JÚNA 2003 A DOTÁCIE OD COMMUNAUTÉ URBAINE DE MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE Z 26. JÚLA 2004 NA ROZŠÍRENIE, REŠTRUKTURALIZÁCIU A ROZVOJ LETISKA

i) Výstavba a prevádzka infraštruktúry zodpovedajú jasne určenému cieľu všeobecného záujmu (regionálny rozvoj, dostupnosť atď.)

(311) Dotácie z roku 2002 a 2003 boli určené na rekonštrukciu hlavnej dráhy, spoje na betónových parkovacích plochách pre lietadlá, výstavbu napájacích ciest a rýchlych výjazdov, ktoré mali umožniť zvýšenie počtu pohybov v rámci cestovného poriadku, a v dôsledku toho optimalizovať využívanie existujúcej infraštruktúry. Z informácií poskytnutých Francúzskom vyplýva, že obidve dráhy letiska zostali v rokoch 1980 – 2000 nezmenené, zatiaľ čo počet komerčných pohybov sa zvýšil zo 46 603 na 100 047. Cieľom tohto opatrenia bolo vyriešiť problém budúceho preťaženia plôch letiska určených na leteckú dopravu.

(312) Dotácia z roku 2004 prispela k financovaniu rozšírenia kapacity haly 1, optimalizácie dráhy 1 a rekonštrukcie dráhy 2. Tieto úpravy sa považovali za nevyhnutné s cieľom umožniť letisku Marseille Provence čeliť výraznému nárastu európskej prepravy so zreteľom na prognózy týkajúce sa vývoja počtu cestujúcich ⁽⁶⁷⁾.

(313) Cieľom výstavby nákladnej stanice umožňujúcej prístup TGV bola lepšia koordinácia medzi rôznymi druhmi dopravy.

(314) So zreteľom na uvedené skutočnosti týkajúce sa výstavby terminálu mp2 Komisia dospela k záveru, že rozšírenie, reštrukturalizácia a rozvoj letiska zodpovedajú cieľom všeobecného záujmu, ktoré spočívajú v zabezpečení nepretržitosti leteckej prepravy a jej budúceho rozvoja.

ii) Infraštruktúra je potrebná a zodpovedá stanovenému cieľu

(315) Uskutočnené práce boli nevyhnutné na zvýšenie a udržanie kapacity na úrovni „dráh“ letiska a na riešenie existujúcich problémov, ako aj na optimalizáciu prepojenia so sieťou vysokorýchlostných vlakov.

(316) Dotácia od Conseil général navyše predstavuje 9,5 % výšky nákladov na uskutočnené práce a 7 % výšky nákladov na program v oblasti počiatočného vybavenia. Dotácia od Communauté Urbaine de Marseille Métropole Provence predstavuje 6,2 % výšky nákladov na uskutočnené práce a 5,6 % výšky nákladov na predpokladaný program prác.

(317) Na záver je potrebné uviesť, že vybudovaná infraštruktúra je potrebná a primeraná stanovenému cieľu všeobecného záujmu.

iii) Infraštruktúra ponúka zo strednodobého hľadiska dostatočné perspektívy používania, najmä pokiaľ ide o používanie existujúcej infraštruktúry

(318) Financované úpravy sa považovali za nevyhnutné na zavedenie dodatočnej prepravy. Z dostupných údajov teda vyplýva, že počet prepravených cestujúcich na letisku Marseille Provence sa v rokoch 2006 – 2012 zvýšil o viac ako 25 %. Kapacita dráh v súčasnosti predstavuje 140 000 pohybov ročne. Podľa prognóz uvedených v správe Plán vystavenia hluku, ktorá je pripojená k výnosu prefekta zo 4. augusta 2006, cieľ týkajúci sa objemu premávky na letisku na rok 2015 je splnený s počtom pohybov na úrovni 113 909 a cieľ na rok 2020 je splnený s počtom pohybov na úrovni 122 449. Úpravy dráh a napájacích prístupových ciest a výjazdov tak umožňujú čeliť prognózam prepravy až do roku 2020 a infraštruktúra má uspokojivé vyhliadky používania.

iv) Prístup k infraštruktúre je otvorený pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne

(319) Z dostupných informácií vyplýva, že infraštruktúry sú otvorené pre všetkých potenciálnych používateľov rovnako a nediskriminačne.

⁽⁶⁷⁾ Dohovor o partnerstve uzavretý 14. mája 2004 medzi letiskom Marseille Provence a Communauté Urbaine de Marseille Métropole Provence poukazuje na prognózy rastu vnútroštátnej prepravy o 5 % ročne a medzinárodnej prepravy o takmer 10 % ročne v rokoch 2003 – 2006.

v) Rozvoj obchodu nebude ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so záujmom Spoločenstva

- (320) Ako je uvedené v odôvodneniach 293 a 308, rozvoj dopravy na letisku Marseille Provence neovplyvnil činnosť letísk nachádzajúcich sa v rovnakej spádovej oblasti a rozvoj obchodu nie je ovplyvnený do takej miery, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom.

vi) Nevyhnutnosť pomoci

- (321) O investícii sa rozhodlo za okolností charakterizovaných otvorením linky TGV Paríž-Marseille v roku 2000 a znížením objemu leteckej prepravy po 11. septembri 2001. Finančné kapacity letiska Marseille Provence sa navyše v rokoch 2000 – 2003 pravidelne a výrazne znižovali. CCIMP preto musela reagovať na zníženie objemu osobnej a nákladnej prepravy. Intenzita tejto pomoci bola obmedzená na 13 % ⁽⁶⁸⁾. Keďže nebolo možné vyhnúť sa investovaniu do plôch letiska určených pre leteckú dopravu, bez dotácie sa musel program znížiť o viac ako 3 milióny EUR, ktoré boli pravdepodobne vyčlenené na vnútornú rekonštrukciu haly 1 a ktoré sa použili na prijatie cestovných kancelárií, na poskytnutie pultov predaja leteniek spoločnostiam alebo na zriadenie obchodov. Tieto investície ale umožnili prijatie zahraničných spoločností, cestovných kancelárií a zavedenie obchodných poplatkov.
- (322) Vzhľadom na prevládajúce trhové podmienky v čase udelenia pomoci, ktoré sa vyznačovali nedostatkom skúseností a iniciatívy súkromných prevádzkovateľov, ktorí sa zdráhali investovať do letiskových infraštruktúr, zvýšenú úroveň rizika a neisté vyhliadky ziskovosti na novo liberalizovanom trhu by súkromný investor podľa všetkého neinvestoval do rekonštrukcie letiskovej infraštruktúry a do spojenia TGV na letisku Marseille. Pomoc bola preto nevyhnutná na dosiahnutie stanoveného cieľa. Okrem toho sa Komisia vzhľadom na obmedzenú intenzitu pomoci domnieva, že pomoc nebola v súvislosti s plnením tohto cieľa neprimeraná.

7. POSÚDENIE OPATRENÍ V PROSPECH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ VYUŽÍVAJÚCICH LETISKO – EXISTENCIA POMOCI

7.1. PRÍPADNÁ POMOC POSKYTNUTÁ PROSTREDNÍCTVOM ZNÍŽENÉHO POPLATKU ZA ODBAVENIE CESTUJÚCICH V RÁMCI VNÚTROŠTÁTNYCH LETOV

- (323) V predchádzajúcom rozhodnutí ⁽⁶⁹⁾ Komisia dospela k záveru týkajúceho sa existujúcej schémy pomoci, ktorá je nezlučiteľná s jednotným trhom a ktorá sa poskytuje spoločnostiam prevádzkujúcim linky s vnútroštátnou destináciou. Francúzsko prijalo opatrenia, ktorými sa tento mechanizmus ruší.
- (324) Výňatok rozhodnutia Hospodárskeho poradného výboru z roku 2007 predložený Francúzskom preukazuje, že sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich uplatniteľné na vnútroštátne lety a na lety do členských štátov schengenského priestoru sa od 1. januára 2008 na letisku Marseille Provence zosúladiť.
- (325) Komisia sa teda domnieva, že toto opatrenie, ktoré bolo zrušené, nemá byť predmetom jej nového vyšetrovania.

7.2. PRÍPADNÁ POMOC V PROSPECH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ VYUŽÍVAJÚCICH LETISKO PROSTREDNÍCTVOM DIFERENCIÁCIE LETISKOVÝCH POPLATKOV A PRÍPADNÁ POMOC V PROSPECH SPOLOČNOSTI RYANAIR A AMS PROSTREDNÍCTVOM MARKETINGOVEJ ZMLUVY

7.2.1. ŠTÁTNE PROSTRIEDKY A PRÍPÍSATEĽNOSŤ

- (326) S cieľom určiť, či finančné prostriedky CCIMP predstavujú štátne zdroje, Komisia poznamenáva, že verejný správny orgán je samostatným verejným orgánom, ktorý však tvorí súčasť organizácie verejnej správy, a že v dôsledku toho podlieha prísnemu dohľadu zo strany iných verejných orgánov.

⁽⁶⁸⁾ Vážený priemer.

⁽⁶⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 31.

- (327) Okrem toho je všeobecný rozpočet CCI financovaný z príjmov z daní odvádzaných podnikmi, ktoré sú zapísané v obchodnom registri.
- (328) CCI patria navyše do kategórie verejných orgánov v zmysle smernice Komisie 2000/52/ES ⁽⁷⁰⁾ a predstavujú verejných obstarávateľov v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES ⁽⁷¹⁾ alebo prípadne verejných obstarávateľov v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ⁽⁷²⁾, a vzťahujú sa na ich nákupy postupy zadávania verejných zákaziek, ktoré sa uplatňujú pri verejnom obstarávaní.
- (329) Podľa judikatúry Všeobecného súdu prvky vyplývajúce z vnútornej organizácie verejného sektora a existencia pravidiel zabezpečujúcich nezávislosť verejného orgánu v súvislosti s inými orgánmi nespochybňujú samotnú zásadu verejnej povahy tohto orgánu. V práve EÚ sa nemôže povoliť obchádzanie pravidiel štátnej pomoci prostým vytvorením autonómnych inštitúcií poverených poskytovaním pomoci ⁽⁷³⁾. V súlade s francúzskym právom sú CCI sprostredkovateľské orgány štátu. Ich činy sú preto v každom prípade pripísateľné francúzskemu štátu, pretože tvoria jeho neoddeliteľnú súčasť. Keďže CCI sú súčasťou verejnej správy a podliehajú prísnej kontrole zo strany iných verejných orgánov (pozri odôvodnenie 10), Komisia sa domnieva, že rozhodnutia týchto verejných subjektov sú nevyhnutne pripísateľné štátu. Daná situácia sa preto odlišuje od situácií verejných podnikov. V prípade CCI nie je potrebné stanoviť pripísateľnosť, ako tomu bolo v prípade rozsudku „Stardust Marine“, na základe iného verejného orgánu spojeného s rozhodovacím procesom verejného podniku, ako to zároveň potvrdzujú mnohé úlohy verejného záujmu, ktoré im boli zverené zákonom.
- (330) Okrem toho aj keď Komisia mala stanoviť pripísateľnosť štátu v prípade rozhodnutí CCIMP, považujúc CCIMP za jednoduchý verejný podnik, má k dispozícii určitý počet prvkov, ktoré umožňujú stanoviť túto pripísateľnosť.
- (331) V prvom rade CCIMP podlieha prísnemu správnenému dohľadu, ako sa uvádza v oddiele 2.1.2. Osobitne rozhodnutia CCIMP týkajúce sa letiskových sadzieb musia byť predovšetkým schválené orgánom dohľadu na to, aby ich bolo možné uplatniť. Okrem toho Hospodársky poradný výbor, ktorý zoskupuje Conseil général departementu Bouches-du-Rhône, Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur a Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, vždy poskytuje konzultácie pred zavedením nových sadzieb letiskových poplatkov a schvaľuje ich.
- (332) Je preto veľmi nepravdepodobné, že by Hospodársky poradný výbor neschválil aj rozhodnutie podpísať zmluvu o marketingových službách s AMS alebo že by aspoň nebol zapojený do tohto rozhodnutia. Aj napriek tomu, že sa formálne nevyjadril k tejto zmluve, schvaľuje všeobecnú rovnováhu zdrojov letiska, a to prostredníctvom kontroly sadzieb letiskových poplatkov. Takže rozhodnutia týkajúce sa letiskových poplatkov a zmluvy o marketingových službách uzavretej s AMS musia byť predovšetkým predmetom spoločného posúdenia.
- (333) CCIMP navyše uzavrel viacero dohôd o partnerstve ⁽⁷⁴⁾ s dotknutými územnými celkami, aby tak finančne podporili časť investičných programov v rámci infraštruktúry letiska. Výmenou za túto finančnú účasť sa letisko Marseille Provence zaviazalo, že bude viesť dynamickú obchodnú politiku, aby tak zabezpečilo maximálny rozvoj vnútroštátnych a medzinárodných leteckých spojení ⁽⁷⁵⁾, v súvislosti s ktorými sa spresňuje, že sa musia viesť „v spolupráci s Conseil général“, ktorá môže letisko požiadať o predloženie štúdií týkajúcich sa vývoja objemu leteckej prepravy a možností rozvoja nových spojení.
- (334) Francúzsko i CCIMP navyše vo všeobecnosti uvádzajú, že stratégia rozvoja prijatá letiskom Marseille Provence sa zameriava na cieľ všeobecného záujmu v oblasti hospodárskej dynamiky priľahlého regiónu a vytvárania pracovných miest. Ide o ciele, o ktoré sa územné celky priamo zaujímajú a ktoré sa pripomínajú v dohovorech uzavretých s CCIMP ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Smernica Komisie 2000/52/ES z 26. júla 2000, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 80/723/EHS o transparentnosti finančných vzťahov medzi členskými štátmi a verejnými podnikmi (Ú. v. ES L 193, 29.7.2000, s. 75).

⁽⁷¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114).

⁽⁷²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁷³⁾ Rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 1996 vo veci T-358/94, Air France/Komisia, Ú. T:1996:194, bod 62.

⁽⁷⁴⁾ Dohovory uzavreté s Conseil Général 3. októbra 2002, 5. septembra 2003, 19. mája 2005 a s Communauté urbaine de Provence Métropole 14. mája 2004.

⁽⁷⁵⁾ Dohovory z 5. septembra 2003 a z 19. mája 2005.

⁽⁷⁶⁾ Pozri napríklad preambulu dohovoru z 19. mája 2005.

- (335) Z odôvodnenia 10 navyše vyplýva, že CCI sú začlenené do štruktúry verejnej správy, že vykonávajú svoje hospodárske činnosti za osobitných podmienok, ktoré nemožno porovnávať s podmienkami súkromných subjektov, že ich právne postavenie vyplýva z verejného práva a že intenzita dohľadu vykonávaného verejnými orgánmi v súvislosti s riadením CCI je významná.
- (336) So zreteľom na uvedené skutočnosti je na záver potrebné uviesť, že opatrenia týkajúce sa stanovovania letiskových sadzieb a zmluva o marketingových službách uzavretá so spoločnosťou AMS boli financované zo štátnych zdrojov a že ich financovanie je pripísateľné štátu.

7.2.2. SELEKTÍVNA VÝHODA PRE LETECKÉ SPOLOČNOSTI, KTORÉ PREVÁDZKUJÚ LETY NA LETISKU MARSEILLE PROVENCE

- (337) Na posúdenie, či štátne opatrenie predstavuje pomoc podniku, je potrebné určiť, či sa dotknutému podniku poskytuje hospodárska výhoda, ktorá mu umožňuje vyhnúť sa znášaniu nákladov, ktoré by za bežných okolností museli zaťažiť jeho vlastné finančné zdroje, a ktorú by nezískal za bežných trhových podmienok.
- (338) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že regionálny rozvoj sa nemôže zohľadniť ako dôvod pri uplatnení testu obozretného hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve.

Uplatňovanie komparatívneho prístupu

- (339) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že na vylúčenie existencie hospodárskej výhody, ktorú by nebolo možné získať za bežných trhových podmienok, sa musia poplatky ustanovené v zmluvách z roku 1999 porovnať s letiskovými poplatkami, ktoré sa uplatňujú na nízkonákladové letecké spoločnosti na iných európskych letiskách.
- (340) Komisia v zásade tento prístup nevylučuje. Na vymedzenie porovnávacieho kritéria je však v prvom rade potrebné, aby bolo možné vybrať dostatočný počet porovnateľných letísk, ktoré poskytujú porovnateľné služby za bežných trhových podmienok.
- (341) Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že v čase uzavretia zmlúv z roku 1999 sa mnohí o letiskách Únie domnievali, že tvoria súčasť verejnej správy, pričom sledujú sociálne a regionálne ciele, a boli teda financované verejnými orgánmi bez ohľadu na ich ziskovosť. Väčšina letísk Únie totiž stále využíva verejné prostriedky na pokrytie nákladov na investície a prevádzku. Komisia sa v dôsledku toho domnieva, že sadzby týchto letísk sa vo všeobecnosti nestanovujú vzhľadom na trhové faktory, a najmä dobré vyhliadky na ziskovosť *ex ante*, ale predovšetkým vzhľadom na sociálne alebo regionálne faktory.
- (342) Komisia navyše poznamenáva, že aj keď sú niektoré letiská súkromne vlastnené alebo prevádzkované bez sociálnych alebo regionálnych faktorov, ceny účtované týmito letiskami môžu byť do značnej miery ovplyvnené cenami účtovanými väčšinou verejne dotovaných prevádzkovateľov letísk, lebo takéto ceny letecké spoločnosti zohľadňujú pri rokovaní so súkromne vlastnenými alebo prevádzkovanými letiskami.
- (343) V tomto prípade letiská slúžiace ako základ pre porovnávanie využili financovanie z verejných prostriedkov pred ich privatizáciou či dokonca po nej. Letisko Luton, podporované z verejných prostriedkov, tak začalo byť prevádzkované súkromnou spoločnosťou po tom, čo využilo investíciu vo výške 80 miliónov GBP v rámci verejno-súkromného partnerstva. Pokiaľ ide o letisko Liverpool, využilo spolufinancovanie zo štrukturálnych fondov Únie a letisko Prestwick, ktoré bolo stratové, bolo nedávno opätovne znárodnené za symbolickú sumu 1 GBP. Navyše nie je isté, či náklady na už existujúce infraštruktúry boli zohľadnené v rámci privatizácie týchto referenčných letísk. Napokon, porovnateľnosť údajov štúdie spoločnosti Oxera je obmedzená, keďže v sumách zaplatených letisku Marseille Provence sa nezohľadňuje marketingová zmluva s AMS, zatiaľ čo sumy uvedené v prípade ostatných letísk nezahŕňajú žiadne príspevky letiska na marketingové činnosti spoločnosti Ryanair.
- (344) Za týchto okolností Komisia nie je schopná určiť vhodný porovnávací prvok s cieľom stanoviť skutočnú trhovú cenu služieb poskytovaných prevádzkovateľom letiska.

Analýza ziskovosti

- (345) Bez jasne vymedzeného porovnávacieho prvku sa Komisia domnieva, že analýza *ex ante* dodatočnej ziskovosti predstavuje relevantné kritérium na účely zhodnotenia zmlúv navrhnutých alebo uzavretých prevádzkovateľmi letiska s rôznymi leteckými spoločnosťami. V tomto kontexte tvoria skúmané opatrenia súčasť zavádzania celkovej stratégie letiska vedúcej k ziskovosti, a to aspoň v dlhodobom horizonte.
- (346) Komisia sa domnieva, že stanovenie rôznych cien predstavuje bežnú obchodnú prax. Napriek tomu by takéto politiky rozdielnych cien mali byť komerčne odôvodnené tak, aby spĺňali kritérium subjektu trhového hospodárstva ⁽⁷⁷⁾.
- (347) Francúzsko tvrdí, že letisko Marseille Provence konalo rozumným spôsobom a podporuje svoje tvrdenie poukázaním na výpočty *ex ante* letiska.
- (348) Komisia vezme do úvahy príjmy z leteckej dopravy (letiskové poplatky), ako aj príjmy vyplývajúce z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami letiska (obchody, parkoviská atď.) na posúdenie tohto kritéria.

7.2.2.1. Zníženie sadzieb poskytnuté na vytvorenie nových liniek

- (349) CCIMP následne zaviedla dva rôzne systémy zamerané na zníženie sadzieb, ktoré podporovali vytvorenie nových leteckých spojení. Hospodársky poradný výbor 6. decembra 2004 hlasoval za úľavy vo výške 90 % počas prvého roku a 50 % počas druhého roku v súvislosti s prístávacími poplatkami, poplatkami za svetelné návěstidlá a za parkovanie v prípade osobných letov a prístávacími poplatkami a poplatkami za svetelné návěstidlá. Tento mechanizmus bol platný od 15. februára 2005 do 31. júla 2009.
- (350) Pokiaľ ide o prvé opatrenie, Francúzsko tvrdí, že štúdia ziskovosti *ex ante* z 8. decembra 2004 zahŕňala odhady, ktoré sa týkali, na jednej strane, ročných úľav v prípade existujúcich liniek alebo liniek, ktoré by vznikli bez tohto opatrenia, dosahujúcich výšku [...] * EUR a na druhej strane, dodatočných nákladov na poskytnutie posádky a na parkovacie priestory pre automobily vo výške [...] * EUR ročne. Predpokladalo sa, že len 20 % nových liniek pretrvá aj tretí rok, čo zodpovedalo sume vo výške [...] * EUR. Výška príjmov z novo vytvorených liniek sa odhadovala na [...] * EUR. Hypotézy z pôvodnej štúdie sa javili ako realistické v čase, keď boli sformulované.
- (351) Vzhľadom na to, že letisko očakávalo pozitívnu maržu a keďže toto opatrenie nezahŕňalo počiatočnú investíciu, Komisia dospela k záveru o jeho súlade so zásadou obozretného subjektu v trhovom hospodárstve.
- (352) Pokiaľ ide o zníženie platné od 15. februára 2005 do 31. júla 2009, Francúzsko poukazuje na spis zo zasadnutia Hospodárskeho poradného výboru zo 14. septembra 2009, podľa ktorého bolo na jednej strane udelených 83,1 % úľav v prospech liniek, ktoré sa zachovali po ukončení poskytovania úľav, a na strane druhej modulácia nezahŕňala žiadne investície v oblasti rozvoja kapacity.
- (353) Napokon, štúdia hospodárskeho vplyvu modulácie navrhutej počas tohto zasadnutia Hospodárskeho poradného výboru vedie k záveru, že za každého cestujúceho letu využívajúceho moduláciu sadzieb bude priemerné rozpätie počas troch rokov uplatňovania opatrenia pozitívne:

— pre terminál mp1: [...] * – [...] * = [...] * EUR

— pre terminál mp2: [...] * – [...] * = [...] * EUR

- (354) Tento vývoj preukázal, že počiatočné výpočty *ex ante* boli v skutočnosti veľmi opatrné; predovšetkým viac ako 20 % nových liniek sa zachovalo po ukončení poskytovania počiatočných úľav. V dôsledku toho sa v rámci aktualizácie obchodných plánov a realizácie následných štúdií aktualizovali hypotézy s cieľom zohľadniť počiatočnú skúsenosť získanú v súvislosti s týmto opatrením.

⁽⁷⁷⁾ Pozri rozhodnutie Komisie 2011/60/EÚ a rozhodnutie Komisie 2013/664/EÚ z 25. júla 2012 o opatrení SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Fínsko Finavia, Airpro a Ryanair na letisku Tampere-Pirkkala (Ú. v. EÚ L 309, 19.11.2013, s. 27).

- (355) Na základe tejto skúsenosti bol 18. septembra 2009 prijatý druhý systém stimulov pre nové linky a nadobudol účinnosť 1. februára 2010. Tento systém umožňoval úľavy vo výške 60 % počas prvého roku prevádzky novej linky, 45 % počas druhého roku a 20 % počas tretieho roku. Jeho cieľom bolo aj dosiahnutie ziskového rozpätia. Na základe uvedených výpočtov bola prípustná aj ziskovosť druhého systému. Tento systém sa postupne prestal uplatňovať a úplne sa zrušil 31. októbra 2011.
- (356) Komisia preto dospela k záveru, že toto opatrenie je takisto v súlade so zásadou obozretného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože podľa plánov malo priniesť dodatočné výhody.

7.2.2.2. **Bezplatné nočné parkovanie**

- (357) Od 1. marca 2005 až do dnešného dňa je parkovanie v čase od 22.00 h do 6.00 h bezplatné na účely vykonávania činnosti spojenej s prepravou cestujúcich, pre päť týždenných frekvencií do rovnakej destinácie aspoň počas jednej sezóny IATA a pre lietadlá, ktoré parkujú na letisku aspoň šesť po sebe nasledujúcich hodín v čase od 22.00 h do 6.00 h Toto opatrenie sa uplatňuje nediskriminačne v prípade obidvoch terminálov na všetky letecké spoločnosti.
- (358) Podľa Francúzska nočné parkovanie na letisku umožňuje leteckým spoločnostiam odbaviť prvých cestujúcich hneď v prvých ranných hodinách prevádzky a posledných cestujúcich úplne na konci dňa, čo pre lietadlá stredného doletu predstavuje štyri každodenné rotácie namiesto troch.
- (359) Francúzsko tvrdí, že na základe štúdie vyplývajúcej z účtovníctva z roku 2004 možno stanoviť *ex ante* ziskovosť tohto opatrenia pre prevádzkovateľa letiska.
- (360) Táto štúdia sa zakladá na hypotéze, že v prípade terminálu mp1 boli schopné uskutočniť dodatočné rotácie len vnútroštátne lietadlá stredného doletu, a to z dôvodu bezplatného nočného parkovania. V prípade terminálu mp2, keďže nízkonákladové spoločnosti pôsobiace na tomto termináli neprevádzkovali každodenné odlety z ich nočnej základne a každodenné prílety raz za deň, sa odhadlo, že každé z ich lietadiel môže každý deň uskutočniť jednu dodatočnú rotáciu. Váhový koeficient na úrovni 50 % sa uplatnil na tieto hypotézy týkajúce sa dodatočných rotácií.
- (361) Vypracovaná štúdia sa opiera o hypotézu, že dodatočné náklady vzniknuté pri nočnom parkovaní sa obmedzujú na náklady na pracovnú silu, údržbu, opravy a rôzne typy spotreby a ich výška sa odhaduje na [...] * EUR za noc a za lietadlo.
- (362) Hypotézy uvedené v pôvodnej štúdii sa javili ako realistické v čase, keď boli sformulované. Z jednej štúdie uskutočnenej v roku 2008 totiž vyplýva, že náklady boli podcenené, ale vychádzalo sa zo skutočností, že dodatočné rotácie zavedené na základe tohto opatrenia by od roku 2010 aj tak vytvorili čistý zisk. V dôsledku toho sa v rámci aktualizácie obchodných plánov a realizácie následných štúdií aktualizovali hypotézy s cieľom zohľadniť počiatočnú skúsenosť získanú v súvislosti s týmto opatrením.
- (363) Z týchto všetkých skutočností vyplýva, že CCIMP konala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve tým, že prijala rozhodnutie poskytnúť bezplatné nočné parkovanie na letisku Marseille Provence.

7.2.2.3. **Financovanie marketingových činností**

- (364) Prvý mechanizmus financovania marketingových činností sa zaviedol na letisku Marseille Provence prostredníctvom rozhodnutia CCIMP z 21. novembra 2005. Tento systém sa však zrušil ešte pred tým, ako nadobudol účinnosť. Podľa Francúzska by viedol len k platbe [nepresahujúcej 300 000] * EUR v prospech spoločnosti BMI baby.
- (365) Francúzsko tvrdí, že na túto sumu, aj napriek tomu, že by mohla predstavovať štátnu pomoc, sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 1998/2006. Spoločnosť BMI baby v roku 2012 ukončila svoju činnosť.
- (366) Komisia dospela k záveru, že táto pomoc predstavuje pomoc *de minimis*.

Tabuľka 12

Analýza ziskovosti (v tisícoch EUR, v bežných cenách)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	SPOLU 2005 – 2021	Vnútrošná miera návrat- nosti
SPOLU s VNC na konci roka 2021 bez ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
SPOLU s VNC na konci roka 2021 s ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ROZDIEL V PEŇAŽ- NÝCH TOKOCH	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
SPOLU s VNC na konci roka 2021 ak- tualizované bez ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
SPOLU s VNC na konci 2021 aktualizo- vané s ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CELKOVÝ ROZDIEL V PEŇAŽNÝCH TO- KOCH	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Zdroj: Aktualizovaný obchodný plán z 15. septembra 2005.

- (369) Obozretný hospodársky subjekt zohľadní všetky príjmy z leteckej dopravy a príjmy z činností, ktoré nesúvisia s leteckými službami, pričom vezme do úvahy pružnosť dopytu po leteckej doprave v súvislosti so stanovovaním sadzby príslušného poplatku za leteckú dopravu, aby následne mohol stanoviť ziskovosť projektu týkajúceho sa terminálu so zjednodušenými službami a súvisiace spoplatnenie. Rozdiel medzi úrovňou sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich a prevádzkovými nákladmi na cestujúcich, ktoré sú pokryté príjmami z vonkajších činností spojených s leteckými službami, teda nepredstavuje výhodu udelenú leteckým spoločnostiam, ale je dôsledkom príslušnej optimalizácie prevádzkovateľa, ktorý sa naopak snaží zúročiť svoj investičný projekt.
- (370) Sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich (mimo registra) uplatniteľné na termináli mp2 sú uvedené v tabuľke 13.

Tabuľka 13

Roky	Poplatok na cestujúceho – lety v rámci EÚ (EUR)		Poplatok na cestujúceho – lety mimo EÚ (EUR)	
	Pôvodný	Retroaktívny	Pôvodný	Retroaktívny
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

- (371) V roku 2009 sa sadzby upravili v nadväznosti na zrušenie sadzieb zo strany Štátnej rady. Hospodársky poradný výbor vo svojom rozhodnutí z 18. februára 2009 bližšie vysvetľuje metódy výpočtu, ktorý viedol k stanoveniu týchto sadzieb na základe nákladov a príjmov pridelených každému terminálu, ako sa uvádza v štúdiu uskutočnenej spoločnosťou Mazars v roku 2008, ktorá sa týka nasledujúcich šiestich rokov. V rámci tejto štúdie a na základe prognóz, ktoré sa o ňu opierajú, zohľadnené náklady sa týkajú nákladov spojených s budovami, ktoré sú pridelené každému terminálu, náklady na údržbu a starostlivosť a náklady na prevádzku pomerné ich prideleniu na odbavenie cestujúcich a ich využitia v rámci každého terminálu. Zohľadnené výnosy sa týkajú výnosov z letiskových poplatkov (odbavenie cestujúcich a register), ako aj obchodných príjmov (obchodné činnosti a parkovanie) vytvorených na letisku a pridelených v prospech každého terminálu.
- (372) Je zjavné, že sadzby poplatku za odbavenie cestujúcich sa stanovili tak, aby príjmy z leteckej dopravy pokrývali to isté rozpätie týkajúce sa odbavovania cestujúcich na termináli mp2 a v termináli mp1, t. j. [v rozpätí 50 % až 80 % na roky 2007, 2008, 2009 a 2010]*.
- (373) Z finančných údajov uvedených v rozhodnutí z 18. februára 2009 vyplýva, že ak sa zohľadňuje výnos z letiskových poplatkov, ako aj z obchodných príjmov udelených na odbavovanie cestujúcich, pokrývajú sa z nich náklady na uvedené odbavovanie na termináli mp2 [v rozpätí 100 % až 140 % pre roky 2007, 2008, 2009 a 2010]*, vzhľadom na sadzbu poplatkov za odbavovanie cestujúcich stanovenú v rozhodnutí z 25. mája 2009.
- (374) Sadzby poplatku za odbavovanie cestujúcich na termináli mp2 sa stanovili na základe predchádzajúcej finančnej štúdie, v ktorej sa zohľadnili všetky uplatniteľné úľavy. Z finančnej štúdie vyplýva, že poplatky každého terminálu museli pokrývať príslušné náklady. V štúdiu sa dospelo k záveru, že čistá súčasná hodnota bola pozitívna.
- (375) Zatiaľ čo nové retroaktívne sadzby sa počítajú tak, aby pokryli všetky náklady letiska, po uskutočnení opravy na rozdelenie určitých spoločných výdavkov medzi terminálmi, počiatočné sadzby už pokrývali hraničné náklady priamo spojené s príchodom leteckých spoločností a každého dodatočného cestujúceho. V dôsledku toho sa stanovilo, že sadzby uplatňované na letecké spoločnosti pokrývali aspoň prírastkové náklady spojené s využívaním letiska leteckou spoločnosťou.

- (376) Okrem toho v počiatočnom obchodnom pláne, ktorý viedol k rozhodnutiu postaviť terminál mp2, letisko predpokladalo, že dosiahne pozitívnu čistú súčasnú hodnotu. Pred akoukoľvek novou zmenou sadzieb, letisko uskutočnilo prípustné odhady, na základe ktorých by opatrenia pozitívne prispeli k ziskovosti letiska.
- (377) Komisia sa preto domnieva, že rozhodnutie, ktorým sa stanovujú sadzby terminálu mp2, je v súlade so zásadou obozretného subjektu v trhovom hospodárstve. To isté platí pre rozhodnutie z 25. mája 2009, ktorým sa stanovujú sadzby na obdobie rokov 2006 – 2008 a od 1. augusta 2009.

7.2.2.5. **Marketingová zmluva s AMS**

Spoločné posúdenie hospodárskej výhody pre Ryanair a AMS

- (378) Komisia si musí v prvom rade položiť otázku, či na účely určenia hospodárskej výhody, ktorú by spoločnosť Ryanair a jej dcérska spoločnosť AMS využili, je potrebné tieto spoločnosti posudzovať jednotlivo alebo spoločne.
- (379) Komisia najskôr konštatuje, že AMS je 100 % dcérska spoločnosť spoločnosti Ryanair a že jej vedenie pozostáva z vrcholového manažmentu spoločnosti Ryanair ⁽⁷⁸⁾. Komisia okrem toho konštatuje, že táto spoločnosť bola v skutočnosti založená výhradne na poskytovanie marketingových služieb na webovom sídle spoločnosti Ryanair a že nevykonáva iné činnosti.
- (380) V prípravnom spise na zasadnutie rady letiska CCIMP z 15. novembra 2005 sa navyše spresňuje, že cieľom nákupu reklamných služieb na webovom sídle spoločnosti Ryanair, ako aj zavedenia opatrení pomoci na vytvorenie nových liniek je vytvorenie nákladových možností na letisku Marseille Provence, ktoré umožňujú splňanie kritérií ziskovosti spoločnosti Ryanair, najmä z hľadiska vytvorenia základne lietadiel.
- (381) Z tvrdení, ktoré Francúzsko predložilo v rámci svojej odpovede, zároveň vyplýva, že finančné modalitty zmluvy uzavretej s AMS sa stanovili na základe finančných prostriedkov vyplývajúcich z každého letu obsluhovaného spoločnosťou Ryanair. Francúzsko zároveň spresňuje, že zmluva uzavretá so spoločnosťou AMS zahŕňala viaceré záväzky zo strany spoločnosti Ryanair, pokiaľ ide o počet lietadiel so základňou na letisku, počet denných frekvencií a počet cestujúcich ročne. Francúzsko napokon vo svojej odpovedi uvádza, že konanie CCIMP je nutné posudzovať so zreteľom na „ziskovosť poskytnutú prostredníctvom kumulatívnych modulácií zameraných na vytvorenie nových liniek a trhu spoločnosti AMS len v rámci letov spoločnosti Ryanair“ a zdôrazňuje, že „táto štúdia rôznych spoločne prijatých opatrení má totiž v tomto prípade mimoriadny význam“ ⁽⁷⁹⁾.
- (382) Napokon, Komisia chce pripomenúť, že tento prístup sledovala aj v rámci svojho rozhodnutia o začatí formálneho vyšetrovacieho konania z 29. novembra 2007 na letisku Pau, vo svojom rozhodnutí o rozšírení konania z 25. januára 2012 na tomto istom letisku, ako aj vo svojich rozhodnutiach o začatí konania z 8. februára a 23. marca 2012 na letiskách La Rochelle a Angoulême.
- (383) V dôsledku všetkých týchto dôvodov treba posudzovať spoločne opatrenia v prospech spoločnosti Ryanair a AMS na účely stanovenia existencie hospodárskej výhody, keďže spoločnosť Ryanair a AMS sú v podstate jediným príjmom predmetných opatrení ⁽⁸⁰⁾.
- (384) Komisia ďalej poznamenáva, že jediná výhoda, ktorú prevádzkovateľom letiska potenciálne priniesli marketingové služby poskytované spoločnosťou AMS na webovom sídle Ryanair, spočíva v zvýšení počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair. Takže odhady týkajúce sa objemu premávky a miery vyťaženosti predstavujú základný prvok analýzy ziskovosti vyplývajúcej z nadviazania vzťahov so spoločnosťou Ryanair ⁽⁸¹⁾. Komisia sa v dôsledku toho domnieva, že na účely uplatňovania kritéria obozretného subjektu v trhovom hospodárstve, pri posúdení možnosti nadviazania obchodných vzťahov so spoločnosťou Ryanair ⁽⁸²⁾ je nutné zohľadňovať dôsledky súčasného uzatvárania marketingových zmlúv, a predovšetkým súvisiace náklady.

⁽⁷⁸⁾ Pozri správu akvitánskej regionálnej účtovnej komory o CCIPB, ktorá bola prerokovaná 19. októbra 2006 a v ktorej sa konštatuje predovšetkým to, že „spoločnosť AMS je len odnožou spoločnosti Ryanair a riadia ju dvaja vrcholoví manažéri spoločnosti Ryanair“.

⁽⁷⁹⁾ List Francúzska z 12. marca 2012, strana 108.

⁽⁸⁰⁾ Komisia bude preto uvádzať „Ryanair/AMS“ v ďalšom posúdení s cieľom označiť príjemcu predmetných opatrení.

⁽⁸¹⁾ Alebo opatrení pomoci na vytvorenie nových liniek.

⁽⁸²⁾ Otvorenie linky, zmena počtu spojení a ich frekvencie atď.

Kritérium obozretného subjektu v trhovom hospodárstve

- (385) CCIMP uzavrela 19. mája 2006 zmluvu na obdobie piatich rokov, s možnosťou jedného predĺženia na rovnaké obdobie, a to bez vyhlásenia hospodárskej súťaže či predchádzajúceho zverejnenia, na nákup reklamného priestoru so spoločnosťou AMS, ktorá je 100 % dcérskou spoločnosťou leteckej spoločnosti Ryanair. Hospodársky poradný výbor vo svojom rozhodnutí z 18. februára 2009 v súvislosti so stanovením sadzieb, ktoré sú predmetom rozhodnutia z 25. mája 2009, bližšie uvádza, že „náklady spojené so zmluvou uzavretou so spoločnosťou AMS v období trvania zmluvy, t. j. v období október 2006 – október 2011, dosahujú výšku [...] * EUR, t. j. [...] * EUR ročne“.
- (386) Francúzsko predovšetkým tvrdí, že platby uskutočnené v rámci tejto zmluvy sú v súlade s trhovou cenou za poskytovanie marketingových služieb na internete, z čoho vyplýva, že CCIMP konala ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve tým, že uzavrela zmluvu s AMS.
- (387) Ako sa však uvádza v oddiele 7.2.2.5, Komisia sa domnieva, že prípadné výhody získané zo strany spoločnosti AMS a spoločnosti Ryanair sa musia posudzovať spoločne, vzhľadom na neoddeliteľný charakter služieb poskytovaných leteckou spoločnosťou a jej dcérskou spoločnosťou. Komisia sa totiž domnieva, že potenciálna hodnota marketingových služieb zabezpečovaných spoločnosťou AMS spočíva v zvýšení objemu premávky spoločnosti Ryanair.
- (388) Francúzsko vo svojej odpovedi naznačuje, že súhlasí s touto analýzou. Francúzsko totiž tvrdí, že obozretný subjekt by analyzoval cenový rámec uplatňovaný na spoločnosť Ryanair spolu s nákladmi na poskytovanie marketingových služieb kúpených od AMS s cieľom stanoviť ziskovosť letu obsluhovaného spoločnosťou Ryanair. Takéto úvahy uplatnila aj CCIMP vo svojom rozhodnutí uzavrieť zmluvu z 19. mája 2006.
- (389) Keďže marketingové služby poskytované spoločnosťou AMS sú neoddeliteľné v rámci vzťahov medzi letiskom Marseille Provence a leteckou spoločnosťou Ryanair, výhody udelené týmto dvom subjektom je potrebné skúmať spoločne.
- (390) Konanie CCIMP v čase uzatvorenia zmluvy s AMS 19. mája 2006 preto nemožno posudzovať na základe porovnania s ponukami iných reklamných agentúr na internete, ktoré neponúkajú porovnateľné služby.
- (391) Francúzsko navyše tvrdí, že zmluva, ktorú uzavrela CCIMP s AMS predstavuje výnosnú kúpu pre letisko Marseille Provence, a to najmä v súvislosti s činnosťou terminálu mp2.
- (392) Je potrebné pripomenúť, že v štúdiu ziskovosti investície do výstavby terminálu mp2 (obchodný plán zo septembra 2005 aktualizovaný v máji 2006) sa nezohľadňujú náklady na zmluvu uzavretú s AMS, ale náklady týkajúce sa predchádzajúceho systému účasti na nákladoch na marketing. Tento systém sa napokon neuplatňoval, ako sa uvádza v oddiele 7.2.2.3.
- (393) Francúzsko predkladá štúdiu ziskovosti finančných prostriedkov vyplývajúcich z letov spoločnosti Ryanair v období rokov 2007 – 2021, ktorá bola vypracovaná v septembri 2005 a aktualizovaná v máji 2006 pred uzavretím zmluvy s AMS, a na základe ktorej CCIMP prijala rozhodnutie týkajúce sa zmluvy z 19. mája 2006.
- (394) Táto štúdia vychádza z týchto údajov (pre rok 2007):
- finančné rozpätie na let, bez ohľadu na náklady na zmluvu s AMS, v prípade lietadla B737 na termináli mp2 predstavuje [...] * EUR,
 - skutočnosť, že objem prepravy spoločnosti Ryanair predstavuje 85 % hypotéz týkajúcich sa „nízkonákladovej“ prepravy,
 - skutočnosť, že preprava spoločnosti Ryanair predstavuje 2 694 letov (čo zodpovedá lietadlu so 189 miestami a s mierou vyťaženia na úrovni 75 %).
- (395) Z tejto štúdie vyplýva, že v dôsledku pôsobenia spoločnosti Ryanair na letisku Marseille Provence za tarifných podmienok, ktoré sú jej poskytnuté, najmä v súvislosti so zľavami na nové linky a na nočné parkovanie, a vzhľadom na nákup marketingových služieb od jej dcérskej spoločnosti, letisko zaznamenalo straty počas prvých troch rokov. Pôsobenie spoločnosti Ryanair na letisku začalo vytvárať pozitívnu maržu pre letisko až od štvrtého roku prevádzky ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Okrem toho štúdia uskutočnená a *posteriori* na základe číselných údajov o realizovanej preprave v období rokov 2007 – 2008 a nákladov kontrolovaných spoločnosťou Mazars preukázala, že každý let obsluhovaný spoločnosťou Ryanair, vzhľadom na modulácie sadzieb udelené v prospech spoločnosti a náklady na marketingové služby, vytvára straty pre letisko počas prvých dvoch rokov.

[illegible]

- (398) V dôsledku toho sadzby uplatňované na letecké spoločnosti, vzhľadom na rôzne uvedené úľavy, ako aj na náklady na zmluvu s AMS, pokrývajú aspoň dodatočné náklady spojené s využívaním letiska leteckou spoločnosťou.
- (399) Okrem toho v počiatočnom obchodnom pláne, ktorý viedol k rozhodnutiu postaviť terminál mp2, letisko predpokladalo, že dosiahne pozitívnu NPV. Pred akoukoľvek novou zmenou sadzieb a pred podpísaním marketingovej zmluvy s AMS, letisko uskutočnilo prípustné odhady, na základe ktorých by opatrenia pozitívne prispeli k ziskovosti letiska.
- (400) Hypotézy a iné scenáre zahrnuté do počiatočného obchodného plánu a do jeho nových verzií, ako aj finančné výpočty spojené s dodatočnými opatreniami sa javili ako realistické v čase, keď sa vypracovali. Následný vývoj preukázal, že boli skôr opatrné. Navyše sa pravidelne aktualizovali a opravovali a sadzby sa pravidelne upravovali s cieľom zabezpečiť ziskovosť letiska z dlhodobého hľadiska a úpravy sadzieb z krátkodobého hľadiska.

7.2.3. ZÁVER O EXISTENCII POMOCI

- (401) Z bodu 6.3 vyplýva, že letisko Marseille Provence využilo investičnú pomoc, ktorá je zlučiteľná s vnútorným trhom. Komisia sa domnieva, že ak prevádzkovateľ letiska využil zlučiteľnú pomoc, výhoda vyplývajúca z danej pomoci sa neprenáša na konkrétnu leteckú spoločnosť, najmä ak sú splnené tieto podmienky:
- i) infraštruktúry sú otvorené pre všetky spoločnosti (vrátane infraštruktúr, ktoré môžu byť viac využívané určitými kategóriami, ako napríklad nízkonákladové alebo charterové letecké spoločnosti) a nie sú vyhradené pre určitú spoločnosť a
 - ii) letecké spoločnosti platia sadzby, ktoré pokrývajú aspoň hraničné náklady.
- (402) V tomto prípade Komisia v prvom rade tvrdí, že terminál mp2 a príľahlá parkovacia plocha pre lietadlá nie sú vyhradené pre určitú spoločnosť. Terminál mp2 je otvorený pre všetky spoločnosti, ktoré si želajú ho využiť, pričom sa berie do úvahy, že poskytuje obmedzenú úroveň služieb. S cieľom zabezpečiť, že terminál je otvorený pre všetky zainteresované subjekty, letisko uverejnilo výzvu na vyjadrenie záujmu o využívanie infraštruktúry. Keďže sa však v rámci prevádzky nedosahuje plná kapacita, terminál je k dispozícii pre všetky letecké spoločnosti, ktoré prejavia záujem.
- (403) Po druhé, v súlade s hodnotením uvedeným vyššie v texte (pozri body 7.2.2.1 – 7.2.2.5), letecké spoločnosti platia aj sadzby pokrývajúce aspoň hraničné náklady vyplývajúce z každej zmluvy.
- (404) Komisia pripomína, že skúmané zmluvy tvoria súčasť zavádzania globálnej stratégie letiska vedúcej k ziskovosti, a to aspoň v dlhodobom horizonte. S cieľom zhodnotiť vplyv zmlúv uzavretých medzi letiskom a leteckou spoločnosťou na ziskovosť letiska Komisia zohľadní konkrétne dostupné dôkazy, ako aj vývoj, ktorý sa mohol rozumne určiť v čase uzavretia zmlúv. Zohľadní najmä:
- i) trhové podmienky prevládajúce v tom čase, najmä zmeny vyplývajúce z liberalizácie trhu leteckej dopravy, príchod na trh a rozvoj nízkonákladových spoločností⁽⁸⁴⁾ a iných dopravcov zabezpečujúcich prepravu „z bodu A do bodu B“, zmeny organizačnej a hospodárskej štruktúry odvetvia leteckej dopravy⁽⁸⁵⁾; mieru diverzifikácie a zložitosti plnených funkcií zo strany letísk, posilnenie hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami a medzi letiskami, neistý hospodársky kontext z dôvodu zmeny trhových podmienok alebo akýchkoľvek iných existujúcich v hospodárskom kontexte;
 - ii) dlhodobé vplyvy na ziskovosť letiska.

⁽⁸⁴⁾ Zvýšenie trhového podielu nízkonákladových spoločností z 1,5 % v roku 1992 na 45,94 % v roku 2013.

⁽⁸⁵⁾ Až po vydaní rozsudku vo veci „Aéroports de Paris“ (12. decembra 2000) je nutné považovať prevádzku a výstavbu letiskových infraštruktúr za činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti kontroly štátnej pomoci (pozri odôvodnenie 228). Pred vydaním tohto rozsudku letiská neboli považované za podniky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

- (405) Komisia zdôrazňuje, že na základe informácií poskytnutých Francúzskom letisko v rámci počiatočného obchodného plánu, ktorý viedol k rozhodnutiu postaviť terminál mp2, predpokladalo že z dlhodobého hľadiska dosiahne pozitívnu NPV. Podľa Francúzska finančné výsledky terminálu mp2 potvrdzujú tieto optimistické prognózy. Rovnako tak úľavy udelené na poplatkoch, ktoré sa uplatňujú na celé letisko vrátane terminálu mp1, sa zakladali na spoľahlivých finančných výpočtoch, na základe ktorých mohlo letisko dosiahnuť ziskovosť prostredníctvom týchto opatrení. Komisia sa domnieva, že prognózy týkajúce sa ziskovosti a využívania terminálu mp2 boli rozumné a spoľahlivé. Často sa ukázali ako opatrné. V dôsledku toho sa Komisia domnieva, že stanovené poplatky, udelené úľavy, ako aj marketingová zmluva uzavretá s AMS tvoria súčasť globálnej stratégie letiska vedúcej k ziskovosti, a to aspoň v dlhodobom horizonte.
- (406) Preto je presvedčená, že zmluvy uzavreté medzi letiskom Marseille Provence a leteckými spoločnosťami využívajúcimi letisko nepredstavujú štátnu pomoc. Okrem toho sa domnieva, že za týchto podmienok, dokonca aj v prípade, že by šlo o štátnu pomoc poskytnutú leteckým spoločnostiam, daná pomoc by bola v každom prípade zlučiteľná s vnútorným trhom z rovnakých dôvodov opodstatňujúcich zlučiteľnosť pomoci v súvislosti s letiskom.
- (407) Keďže neboli splnené kumulatívne kritériá podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia zastáva názor, že skúmané opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8. ZÁVER

8.1. OPATRENIA V PROSPECH LETISKA

- (408) Komisia dospela k záveru, že Francúzsko neoprávnene poskytlo investičnú pomoc v prospech letiska Marseille Provence v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Je však potrebné konštatovať, že táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c).
- (409) Letisková daň a prevody medzi letiskom a CCIMP nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2. OPATRENIA V PROSPECH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ VYUŽÍVAJÚCICH LETISKO

- (410) Komisia konštatuje, že letisko v rámci svojich finančných vzťahov s leteckými spoločnosťami využívajúcimi letisko konalo ako obozretný subjekt v trhovom hospodárstve. Rôzne modulácie sadzieb ani marketingová zmluva s AMS nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Investičné dotácie poskytnuté Francúzskom v prospech letiska Marseille Provence vo výške 12 337 miliónov EUR predstavujú štátnu pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

Letisková daň udelená v prospech letiska, prevody medzi letiskom a CCIMP, znížené poplatky v prospech leteckých spoločností využívajúcich letisko ani marketingová zmluva v prospech spoločnosti AMS zo strany Francúzska nepredstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 20. februára 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda
