II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/1698

z dne 20. februarja 2014

o ukrepih SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ki jih je Francija izvedla v korist letališča Marseille Provence in letalskih prevoznikov, ki uporabljajo to letališče

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 870)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima členoma, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je 8. maja 2006 prejela pritožbo družbe Ryanair v zvezi z nezakonitimi pomočmi, ki naj bi izhajale iz razlik v letaliških pristojbinah za nacionalne lete oziroma za mednarodne lete. Komisija je z dopisom z dne 21. junija 2006 Francijo zaprosila za informacije v zvezi z vprašanji, ki jih je sprožila ta pritožba.

(2) Komisija je 27. marca 2007 prejela še eno pritožbo z datumom 15. marec 2007, ki jo je vložila družba Air France, v zvezi z nezakonitimi pomočmi, ki jih je generalni svet departmaja Bouches du Rhône (v nadaljnjem besedilu: generalni svet) dodelil letališču Marseille Provence, in nezakonitimi pomočmi, ki jih je letališče dodelilo družbi Ryanair in drugim letalskim prevoznikom. Te prednosti naj bi vključevale predvsem znižane letališke pristojbine, s katerimi naj bi se spodbudilo opravljanje letov z novega terminala „Marseille-Provence 2“ (v nadaljnjem besedilu: terminal mp^2).

(3) Družba Air France je z dopisom z dne 27. novembra 2009 vložila pritožbo zaradi nezakonitih pomoči, ki jih je dodelilo več francoskih regionalnih in lokalnih letališč, med njimi pa je bilo tudi letališče Marseille Provence.

(4) Komisija je z dopisom z dne 13. julija 2011 Francijo obvestila, da se je odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ([1]).

(5) Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj v enem mesecu od datuma objave predložijo pripombe glede zadevnih ukrepov.

(6) Komisija je 13. decembra 2011 prejela pripombe gospodarske zbornice Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (v nadaljnjem besedilu: zbornica CCIMP), 15. decembra 2011 pa pripombe družb Air France, Ryanair in AMS, Združenja evropskih letalskih prevoznikov in zbornice CCIMP. Z dopisom z dne 10. februarja 2012 jih je posredovala Franciji in ji dala možnost, da nanje odgovori v enem mesecu. Komisija je pripombe Francije prejela z dopisom z dne 12. marca 2012.

([1]) UL C 334, 15.11.2011, str. 8.

(7) Prejela je tudi druge pripombe družbe Ryanair z dne 13. aprila 2012, 10. aprila 2013, 20. decembra 2013, 17. januarja 2014 in 30. januarja 2014. Te dodatne pripombe je posredovala Franciji z dopisi z dne 13. julija 2012, 3. maja 2013, 9. januarja 2014 oziroma 4. februarja 2014. Francija je v dopisih z dne 17. julija 2012, 4. junija 2013, 29. januarja 2014 in 5. februarja 2014 Komisijo obvestila, da ne bo predložila pripomb.

(8) Francija je Komisiji z dopisi z dne 26. marca 2012, 10. aprila 2012, 20. septembra 2012, 30. oktobra 2013 in 24. decembra 2013 poslala dodatne informacije, potem ko jih je Komisija od nje zahtevala z dopisi z dne 23. februarja 2012, 12. junija 2012 in 20. novembra 2013.

2. **PODROBEN OPIS DEJSTEV**

2.1 *ZAINTERESIRANE STRANI*

2.1.1 LETALIŠČE MARSEILLE PROVENCE

(9) Letališče Marseille Provence je za letališči v Parizu, Nici in Lyonu eno največjih francoskih letališč. Leta 2012 je sprejelo 8 295 479 potnikov.

Preglednica 1

Gibanje števila potnikov

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Potniški promet mp[1]	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Potniški promet mp[2]	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Skupni promet	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Vir: Dopis Francije z dne 24. decembra 2013

2.1.2 GOSPODARSKA ZBORNICA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARSEILLE-PROVENCE, KONCESIONARKA LETALIŠČA MARSEILLE PROVENCE

(10) V Franciji so gospodarske zbornice organi javne uprave. Gospodarska zbornica pri javnih organih zastopa splošne interese na področju trgovine, industrije in storitev. Njene naloge in pooblastila so določeni z zakonom ([2]), zbornica pa je pod upravnim nadzorom ([3]) vlade, ki se izvaja prek prefekta regije. Nadzorni organ ima dostop do vseh generalnih skupščin gospodarskih zbornic in lahko na dnevni red uvrsti eno ali več točk iz področja svojih pristojnosti. Po potrebi lahko suspendira ali odstavi člana gospodarske zbornice. Kot minimum so sklepi v zvezi s proračunom, uporabo posojila ali podpisom pogodb s tretjimi osebami izvršljivi šele, ko jih dobri nadzorni organ ([4]). Zbornica CCIMP upravlja svoje hčerinske družbe, zlasti letališče Marseille Provence in več organizacij za usposabljanje. Njene hčerinske družbe nimajo lastne pravne osebnosti ([5]). Vendar se za dejavnosti letališča vodi ločeno knjigovodstvo. Akti so izvršljivi le, če so bili naslovljeni na nadzorni organ.

([2]) Zakon št. 2005-882 z dne 2. avgusta 2005 v korist malih in srednjih podjetij.
([3]) V francoskem pravu je upravni nadzor oblika pooblastila, ki ga pravna oseba javnega prava izvaja nad drugo tako osebo. Nadzor nad regionalnimi in območnimi gospodarskimi zbornicami zagotavlja prefekt regije ob pomoči regionalnega uradnika, pristojnega za javne finance. V skladu z ustavo in zakonom se upravni nadzor nanaša le na nadzor nad zakonitostjo aktov, ki jih sprejme pravna oseba pod nadzorom.
([4]) Členi R.712-2 do R.712-11-1 trgovinskega zakonika.
([5]) Glej http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique.

(11) Od leta 1934 zbornica CCIMP upravlja letališče Marseille Provence na podlagi koncesije za urejanje, vzdrževanje in upravljanje, ki jo je podelila francoska država, ki je lastnica letališča. Leta 1987 je bila ta koncesija podaljšana za trideset let ([6]).

2.1.3 EKONOMSKI SVETOVALNI ODBOR LETALIŠČA MARSEILLE PROVENCE

(12) Generalni svet departmaja Bouches-du-Rhône, regionalni svet regije Provence Côte d'Azur in mestna skupnost Marseille Provence Métropole o upravljanju letališča svetujejo v okviru ekonomskega svetovalnega odbora letališča (v nadaljnjem besedilu: odbor Cocoéco). Naloga tega odbora je oblikovanje mnenj o razvoju naložb, delovanju letališča in cenah storitev, ki jih zagotavlja letališče.

(13) V skladu z zakonikom o civilnem letalstvu se ta odbor sestane najmanj enkrat na leto, da bi izdal mnenje o pravilih določitve in uporabe pristojbin za letališke storitve na zadevnem letališču ter o naložbenih programih letališča. Z odborom se je mogoče posvetovati o kakršni koli temi, povezani s storitvami, ki jih zagotavlja upravljavec letališča.

(14) Odbor Cocoéco sestavljata kolegij uporabnikov in kolegij upravljavcev, pri čemer so v slednjem predsednik regionalnega sveta regije Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) ali njegov zastopnik, predsednik generalnega sveta departmaja Bouches-du-Rhône ali njegov zastopnik in predsednik mestne skupnosti Marseille Provence Métropole ali njegov zastopnik.

2.2 *NOVI „NIZKOCENOVNI" TERMINAL MP²*

2.2.1 UTEMELJITEV IZGRADNJE TERMINALA MP²

(15) Letališče Marseille Provence si je potem, ko je od leta 2001 izgubilo več kot milijon potnikov, predvsem zaradi konkurence hitrega vlaka TGV Méditerranée na osi Marseille–Pariz, napada 11. septembra 2001 in stečajev več letalskih prevoznikov (Sabena, SwissAir itd.), prizadevalo ponovno oživiti svoj promet in svoj razvoj preusmeriti na evropske destinacije. Zato se je leta 2004 odločilo zgraditi „nizkocenovni" terminal.

(16) Za vzpostavitev tega novega terminala se je zbornica CCIMP odločila preoblikovati stari tovorni terminal št. 1. Ta stavba je bila preurejena z nizkimi stroški, da bi sprejela stranke nizkocenovnih prevoznikov. Dela so se začela decembra 2005, terminal mp² pa je začel delovati septembra 2006.

(17) Porazdelitev števila potnikov (dejansko število) med terminaloma mp¹ in mp² od leta 2006 do leta 2013 je prikazana v preglednici v uvodni izjavi (9).

2.2.2 LETALSKI PREVOZNIKI, UPORABNIKI NOVEGA TERMINALA MP²

(18) Zbornica CCIMP je za oceno zanimanja letalskih prevoznikov za uporabo terminala mp² leta 2004 objavila razpis za zbiranje predlogov, namenjen letalskim prevoznikom. Odgovorili so letalski prevozniki Air France, Ryanair in easyJet. Skupni obseg ponudb, ki so jih predložili ti letalski prevozniki, ni presegal predvidene zmogljivosti terminala, zato izbira ni bila potrebna.

(19) Med uporabniki terminala mp² je najpomembnejša družba Ryanair, vendar je Francija navedla tudi Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com in Myair.com.

(20) Družba Air France je 12. julija 2004 zbornici CCIMP predložila prijavno dokumentacijo za terminal mp². Navedla je, da bi lahko potniki na „redni progi" (povezave Marseille/Paris–Orly) eventualno uporabljali terminal mp². Predlagala je program 19 letov na dan od ponedeljka do petka, 14 letov v soboto in 18 letov v

([6]) Odlok z dne 22. julija 1987 o podelitvi koncesije za urejanje, vzdrževanje in upravljanje letališča Marseille-Marignane gospodarski zbornici v Marseillu, Uradni list Francoske republike z dne 29. julija 1987, str. 8487.

nedeljo na letališče Paris-Orly. Pogajanja med družbo Air France in zbornico CCIMP za prenos redne proge so bila neuspešna. Družba Air France je ugotovila predvsem dve oviri: omejitev prometa terminala mp² na lete „od točke do točke“ in dejstvo, da bi terminal lahko sprejemal le nacionalne lete in lete v Uniji.

(21) Po informacijah, ki jih je predložila Francija, so lahko vsi letalski prevozniki, ki so želeli uporabljati terminal mp², vzpostavili bazo na tem terminalu.

2.3 *OBRAVNAVANI UKREPI*

(22) V sklepu o začetku postopka so bili preučeni naslednji ukrepi:

a) subvencija za naložbe v obdobju 2001–2010 v višini 24,2 milijona EUR za zbornico CCIMP, ki je vključevala subvencijo za izgradnjo terminala mp² v višini 7,577 milijona EUR;

b) finančni tokovi v obdobju 2001–2010 v višini […] (*) milijonov EUR med zbornico CCIMP in splošno službo gospodarske zbornice;

c) določitev zneska potniške pristojbine na terminalu mp²;

d) znižane potniške pristojbine za nacionalne lete;

e) znižanje letaliških pristojbin v povezavi z odprtjem novih prog;

f) znižanje pristojbine za nočno parkiranje;

g) financiranje dejavnosti trženja;

h) pogodba o nakupu oglaševalskega prostora, ki je bila z družbo Airport Maketing Services sklenjena brez postopka zbiranja ponudb in predhodnega obvestila;

i) donosnost terminala m2, predstavljena s poslovnim načrtom, ki ga je predložila zbornica CCIMP.

2.3.1 SUBVENCIJE ZA NALOŽBE ZA ZBORNICO CCIMP

(23) Po informacijah Komisije se je naložba, predvidena za izgradnjo novega terminala mp², financirala s subvencijo generalnega sveta departmaja Bouches-du-Rhône v višini 7,577 milijona EUR.

(24) Poleg tega je zbornica CCIMP v obdobju 2001–2010 od generalnega sveta, regionalnega sveta, mestne skupnosti Marseille Provence Métropole, države (generalne direkcije za civilno letalstvo pri ministrstvu za ekologijo, trajnostni razvoj in energijo, v nadaljnjem besedilu: direkcija DGAC) in Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) prejela subvencije za naložbe v skupnem znesku 16,624 milijona EUR. Od generalnega sveta je prejela tri subvencije za razširitev in prestrukturiranje letališča, ki so znašale 1,519 milijona EUR, 210 000 EUR oziroma 2,997 milijona EUR. Regionalni svet ji je dodelil 3,616 milijona EUR za razširitev in razvoj letališča ter 255 000 EUR za ureditev tovornega območja. Mestna skupnost Marseille Provence Métropole ji je izplačala subvencijo v višini 889 000 EUR za razvoj mednarodnega prometa. Država (direkcija DGAC) je financirala varnostne preglede oddane prtljage, in sicer v znesku 464 000 EUR, ter okrepitev varnostnih pregledov prtljage in nakup opreme za kontrolo prtljage v višini 5,032 milijona EUR. Nazadnje, ESRR je subvencioniral razvoj tovornega zračnega prometa (postajališča za tovorne zrakoplove, dostop do tovornega območja, preureditev tovornih terminalov, komunalna ureditev območja) v višini 1,520 milijona EUR.

(25) V skladu s členom 2(1)(b) in členom 15(1) specifikacije, ki se uporablja za koncesijo letališča Marseille, naložbe bremenijo koncesionarja.

2.3.2 FINANČNI TOKOVI MED ZBORNICO CCIMP IN SPLOŠNO SLUŽBO GOSPODARSKE ZBORNICE

(26) Med letoma 2001 in 2010 naj bi finančni tokovi med zbornico CCIMP in splošno službo gospodarske zbornice znašali […]* milijonov EUR.

(*) Zaupen podatek.

2.3.3 ZNIŽANE POTNIŠKE PRISTOJBINE ZA UPORABNIKE TERMINALA MP²

(27) Stopnja potniške pristojbine se razlikuje glede na terminal, ki ga uporabljajo letalski prevozniki: za tiste, ki uporabljajo „nizkocenovni“ terminal mp², veljajo nižje pristojbine, za tiste, ki uporabljajo terminal mp¹ (hale 1–4), pa višje. Višina teh pristojbin se sprejme s sklepom zbornice CCIMP. Družba Air France je izpodbijala prvotne stopnje na letališču Marseille Provence za leta 2006, 2007 in 2008, Conseil d'État pa jih je razveljavilo.

(28) Conseil d'État je 7. maja 2008 razveljavilo ([7]) odobrene stopnje potniške pristojbine, ki so se na terminalu mp² letališča Marseille Provence uporabljale od 1. junija 2006, in tudi tiste, ki so se uporabljale od 1. januarja 2007, in sicer zaradi nezadostne utemeljitve računovodskih postavk, upoštevanih pri izračunu pristojbine. Conseil d'État v tej zadevi ni razveljavilo stopenj potniške pristojbine, ki so se uporabljale na glavnem terminalu.

(29) Conseil d'État je 26. decembra 2008 razveljavilo stopnje potniške pristojbine, ki so se uporabljale na glavnem terminalu in terminalu mp² letališča Marseille Provence od 1. januarja 2008.

(30) Conseil d'État je v sodbi z dne 15. maja 2009 potrdilo zavrnitev odobritve stopenj, ki so jih pristojni ministri uporabljali na terminalu mp² od 1. januarja 2009.

(31) Po razveljavitvi teh stopenj je direkcija DGAC pri skupini Mazars naročila študijo, ki je bila predložena novembra 2008 in se je nanašala na metode dodelitve stroškov in prihodkov ter določitev stopenj obeh terminalov. Zbornica CCIMP je na podlagi te revizije določila nove stopnje potniške pristojbine, ki so se uporabljale retroaktivno. Te retroaktivne stopnje se nanašajo na terminal mp¹ (hale 1–4) za leto 2008 in terminal mp² za leta 2006 do 2008. Po navedbah zbornice CCIMP so bile te nove stopnje določene tako, da bi se dosegle podobne ravni kritja ([8]) stroškov potniške funkcije terminalov mp¹ in mp².

(32) Zbornica CCIMP je s sklepom z dne 25. maja 2009 določila stopnje potniške pristojbine, ki so se uporabljale od 1. avgusta 2009. Ker so nadzorni organi nasprotovali stopnjam, ki jih je zbornica CCIMP predlagala od 1. julija 2010, se je še naprej uporabljala stopnja iz 1. avgusta 2009.

(33) Družba Air France je 17. julija 2009 pri Conseil d'État vložila tožbo, s katero je predlagala razglasitev ničnosti sklepa zbornice CCIMP z dne 25. maja 2009 v delu, v katerem določa stopnje potniške pristojbine, ki se na terminalih mp¹ in mp² uporabljajo retroaktivno od 1. januarja 2008, in po drugi strani stopnje potniške pristojbine, ki se uporabljajo od 1. avgusta 2009.

(34) Družba Air France je 17. julija 2009 vložila tudi predlog za izdajo začasne odredbe. Conseil d'État je 28. julija 2009 začasno odložilo plačevanje potniške pristojbine v višini 20 % za pristojbine, dolgovane za leto 2008 in od 1. julija 2009. Do izdaje meritorne sodbe je bila ta začasna odložitev uporabljena za stopnje, podaljšane leta 2010, in od 1. januarja 2011.

(35) Družba Air France je 14. junija 2010 pri Conseil d'État vložila tožbo, s katero je predlagala razglasitev ničnosti sklepa zbornice CCIMP iz leta 2010, s katerim so predhodne stopnje podaljšane od 1. julija 2010.

(36) Conseil d'État ([9]) je 27. julija 2011 razglasilo ničnost sklepa zbornice CCIMP z dne 25. maja 2009, s katerim so določene stopnje potniških pristojbin terminala mp² za leti 2008 in 2009 in od 1. avgusta 2009, ker so bile te stopnje izračunane ob upoštevanju subvencije v višini 2,4 milijona EUR, ki jo je dodelil generalni svet departmaja Bouches-du-Rhône za financiranje dela gradbenih del za terminal mp², pri čemer je letališče Marseille Provence njen neposredni upravičenec, letalski prevozniki pa so posredni upravičenci. Po mnenju Conseil d'Etat ta sklep vodi do nezakonito dodeljene državne pomoči, zaradi česar je sklep zbornice CCIMP nezakonit. Conseil d'État je še razsodilo, da dejstvo, da so stopnje terminala mp² razveljavljene, ne vpliva na zakonitost stopenj, določenih za

([7]) Komisija razume, da so s sodbo Conseil d'État stopnje razveljavljene *ex-tunc,* torej od njihovega začetka veljavnosti. Po razveljavitvi se torej za te stopnje šteje, da niso nikoli obstajale. Komisija razume, da ob neobstoju novih odobrenih stopenj člen 224-4-1-II zakonika o civilnem letalstvu določa, da se uporabljajo predhodne stopnje (ki so veljale pred 1. junijem 2006).

([8]) Povprečna stopnja kritja v višini [50–80]* % v obdobju 2007–2012 z letališkimi pristojbinami za letalske dejavnosti v obeh primerih ter povprečni stopnji splošnega kritja v višini [100–150]* % (mp¹) in [100–150]* % (terminal mp²) (vključno s prihodki iz neletalskih dejavnosti, npr. parkirišča, trgovine in najemniki).

([9]) CE, 27. julij 2011, družba Air France in drugi, št. 329818, 340540.

terminal mp[1], in poudarilo, da so te utemeljene z natančnimi računovodskimi študijami. V svoji odločbi pojasnjuje, da iz listin v spisu izhaja, da so bili stroški komunikacije v približnem znesku 800 000 EUR, ki bi jih bilo treba po mnenju tožečih strank (družb Air France in Britair) pripisati samo terminalu mp[2], dejansko v celoti pripisani splošnim stroškom in razdeljeni med terminala po razdelitvenem ključu, za katerega ni dokazano, da vključuje očitno napačno presojo. Conseil d'État je torej potrdilo stopnje potniške pristojbine na terminalu mp[1]. V isti odločbi je razveljavilo stopnjo pristajalne pristojbine za leto 2009 z obrazložitvijo, da skoraj trikratno pokriva stroške, povezane z opravljanjem te storitve, in pomeni več kot četrtino skupnih prihodkov iz letaliških pristojbin ter torej ne uvaja omejene kompenzacije med prihodki iz te pristojbine in prihodki iz drugih pristojbin, kot se zahteva z nacionalnim pravom ([10]). Conseil d'État nazadnje ugotavlja, da so tožeče družbe odstopile od predloga za razveljavitev spodbujevalnih ukrepov za razvoj prometa.

(37) Družba Air France je 15. decembra 2010 pri Conseil d'État vložila tožbo, s katero je predlagala razglasitev ničnosti sklepa zbornice CCIMP iz decembra 2010, s katerim so predhodne stopnje podaljšane od 1. januarja 2011. Družba Air France je nazadnje odstopila od vseh svojih tožb, vloženih na nacionalni ravni leta 2011.

(38) V celotnem obdobju so bile pristojbine za terminal mp[2] za 57 % do 66 % nižje za nacionalni promet in za 66 % do 80 % za lete znotraj Unije ([11]) v primerjavi s pristojbinami za hale 1–4 za nacionalni promet, promet znotraj Unije oziroma mednarodni promet.

2.3.4 ZNIŽANE POTNIŠKE PRISTOJBINE ZA NACIONALNE LETE

(39) Potniške pristojbine, veljavne za potnike, ki se vkrcajo v halah 1–4 letališča, so se tradicionalno razlikovale glede na destinacijo letov, in sicer so veljale tri stopnje: stopnja za nacionalne lete, stopnja za lete na destinacijo v Evropski uniji in stopnja za mednarodne lete.

(40) Stopnje, ki so se uporabljale leta 2006 in leta 2007, so bile prvotno določene s sklepom zbornice CCIMP z dne 26. julija 2006. Z njimi je bila določena očitno nižja pristojbina za nacionalne lete. Razlika je bila več kot 50-odstotna.

(41) Po pritožbi družbe Ryanair je bil uveden postopek za ugotavljanje kršitev. Francija je v dopisu z dne 2. avgusta 2007 Komisijo obvestila, da je „upravljavca večkrat opozorila, da mora odpraviti razliko v stopnjah glede na destinacijo letov, ker te ni mogoče upravičiti z razliko v stroških".

(42) Za poslovni leti 2006 in 2007 so bile sprejete nove stopnje, sporno razlikovanje pa je bilo za naprej opuščeno.

2.3.5 ZNIŽANJE NEKATERIH LETALIŠKIH PRISTOJBIN V POVEZAVI Z ODPRTJEM NOVIH PROG

(43) Za spodbuditev odprtja novih prog ali prilagoditev voznih redov se lahko letalskim prevoznikom odobrijo prednostni pogoji za stopnje letaliških pristojbin. To znižanje se nanaša na pristojbine za pristajanje, osvetlitev in parkiranje za potniške lete ter na pristojbine za pristajanje in osvetlitev za tovorne lete.

(44) Prvi sistem znižanja letaliških pristojbin je uvedla zbornica CCIMP s sklepom z dne 7. septembra 2004, veljati pa je začel 1. marca 2005. Ukrepi so bili predloženi v mnenje odboru Cocoéco na sestanku 6. decembra 2004 ([12]). Ta sistem se je uporabljal do 31. julija 2009.

([10]) Člen L224-2 zakonika o civilnem letalstvu določa, da skupni prihodki iz teh pristojbin ne smejo presegati stroškov storitev, ki se opravljajo na letališču.

([11]) Do 31. decembra 2007 se je stopnja na terminalu mp[1] razlikovala za nacionalne destinacije, destinacije v EU in mednarodne destinacije. Na terminalu mp[2] razlikovanja ni bilo. Od 1. januarja 2008 (in za retroaktivne stopnje za leti 2006 in 2007) so se stopnje na terminalu mp[1] razlikovale za lete znotraj schengenskega območja, zunaj schenchenskega območja in mednarodne lete, na terminalu mp[2] pa za nacionalne lete in lete znotraj EU ter mednarodne lete.

([12]) Predstavnik družbe Air France v odboru Cocoéco ni glasoval proti uvedbi zagonske pomoči; glej pritožbo družbe Air France z dne 27. marca 2007, str. 14.

(45) Uporabljeno znižanje znaša 90 % v prvem letu in 50 % v drugem letu obratovanja. Ti znižanji se odobrita samo za novo povezavo, ki izpolnjuje naslednje pogoje ([13]):

— leti na novi progi se morajo opravljati na letališče, na katero se ob odprtju proge ne opravljajo redni leti;

— leti na novi progi se morajo opravljati na letališče, ki je najmanj 75 km oddaljeno od letališča, na katero se že opravljajo leti ali katerega gravitacijsko območje se bistveno razlikuje od gravitacijskega območja letališča, na katero se že opravljajo leti;

— destinacija nove proge ne sme biti v radiju 160 km od destinacije, na katero je v zadnjih dvanajstih mesecih lete opravljala sama družba, ena od njenih hčerinskih družb, družba, ki pripada isti skupini ali je zavezana s poslovnimi sporazumi (zlasti franšiza, skupna oznaka na navedeni destinaciji itd.);

— na progi se mora najmanj dva meseca zaporedoma opraviti vsaj en let na teden;

— če bi se v obdobju, v katerem je podjetje za zračni prevoz zaradi opravljanja letov na določeno destinacijo upravičeno do zgoraj navedenih znižanj, eno ali več drugih podjetij odločilo, da bo opravljalo lete na isto destinacijo, bodo ta upravičena do istega ukrepa v časovnem okviru, opredeljenem za prvo podjetje.

(46) Znižanja pristojbin so bila odobrena letalskim prevoznikom, ki so leteli s terminala mp[1] in terminala mp[2].

(47) Upravno sodišče v Marseillu je s sodbo z dne 30. junija 2009 ugodilo predlogu družbe Air France za razveljavitev sistema spodbud glede stopenj letaliških pristojbin, sprejetega leta 2005. Zbornica CCIMP se zoper to sodbo ni pritožila, ker je bil medtem sistem spodbud delno podaljšan na podlagi novega sklepa o stopnjah. Družba Air France ter njeni hčerinski družbi Britair in Regional so nato pri Conseil d'État vložile ničnostno tožbo zoper sklep zbornice CCIMP, s katerim so bile določene stopnje pristojbin za leti 2008 in 2009, ki so vključevale letališke pristojbine za letalske dejavnosti, pa tudi sistem spodbud za odprtje novih prog. Skupaj s to ničnostno tožbo je bil vložen tudi predlog za izdajo začasne odredbe, ki mu je sodnik za začasne odredbe pri Conseil d'État s sklepom z dne 28. julija 2009 delno ugodil in med drugim odredil začasno prekinitev tega sistema spodbud. Conseil d'État je v meritorni odločbi z dne 27. julija 2011 ([14]) ugotovilo, da tožeče družbe odstopajo od svojih predlogov za razveljavitev spodbujevalnih ukrepov za razvoj prometa za leti 2009 in 2010.

(48) Od 1. februarja 2010 do 31. oktobra 2011 je za letalske prevoznike, ki izpolnjujejo objektivne pogoje za odobritev, uvedeno novo znižanje pristojbin za pristajanje, osvetlitev in parkiranje.

(49) Višina uporabljenega znižanja je:

— 60 % v prvem letu obratovanja;

— 45 % v drugem letu obratovanja in

— 20 % v tretjem letu obratovanja.

(50) Ta znižanja se odobrijo samo za novo povezavo, ki izpolnjuje naslednje pogoje: ([15])

— upravičeni so potniški in tovorni leti;

— na novi progi se mora najmanj štiri mesece zaporedoma opraviti vsaj en let na teden;

— leti na novi progi se morajo opravljati na letališče, ki je najmanj 50 km oddaljeno od letališča, na katero se že opravljajo leti ali katerega gravitacijsko območje se bistveno razlikuje od gravitacijskega območja letališča, na katero se že opravljajo leti;

— nova proga, na kateri v zadnjih osemnajstih mesecih ni bilo letov same družbe, ene od njenih hčerinskih družb, družbe, ki pripada isti skupini ali je zavezana s poslovnimi sporazumi.

([13]) Družba Air France je Komisiji poslala izvod pogojev.
([14]) CE, 27. julij 2011, družba Air France in drugi, št. 329818, 340540.
([15]) Družba Air France je Komisiji poslala izvod pogojev.

(51) V primeru sezonske ustavitve letov se bo postopek degresivnih spodbud nadaljeval od trenutka ponovnega opravljanje letov na progi, tako kot da ni bil nikoli začasno prekinjen: obdobje prekinitve je vključeno v obdobje znižanja. Ta spodbujevalni ukrep se na letališču Marseille Provence uporablja za oba terminala in vse letalske prevoznike.

2.3.6 BREZPLAČNO NOČNO PARKIRANJE

(52) Zbornica CCIMP v svojem dopisu z dne 28. decembra 2010 navaja uvedbo ukrepa „prilagoditve pristojbine za nočno parkiranje“ od 1. februarja 2010. Posledično je parkiranje med 22. in 6. uro brezplačno pod naslednjimi pogoji:

— dejavnost prevoza potnikov;

— pet letov na teden na isto destinacijo najmanj v eni sezoni IATA;

— zrakoplovi so parkirani najmanj šest zaporednih ur med 22. in 6. uro.

(53) Ta spodbujevalni ukrep se na letališču Marseille Provence uporablja za oba terminala in vse letalske prevoznike.

2.3.7 FINANCIRANJE DEJAVNOSTI TRŽENJA

(54) Zbornica CCIMP je s sklepom z dne 21. novembra 2005 uvedla finančni sistem spodbud za odprtje novih prog na podlagi delnega prevzema posebnih stroškov trženja in promocije na nosilcih, ki jih je odobrilo letališče Marseille Provence. Na podlagi tega sistema je moral upravičeni letalski prevoznik predložiti utemeljitev stroškov za promocijo te proge. Znesek pomoči ni smel presegati 50 % utemeljenih stroškov.

(55) Odločitev o uvedbi podpore za trženje je bila brez predhodne odobritve Francije sprejeta pred objavo Sporočila Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (v nadaljnjem besedilu: smernice iz leta 2005) ([16]). Francija je z dopisom z dne 22. avgusta 2006 zbornico CCIMP pozvala, naj podporo ukine najpozneje 1. junija 2007, ker je menila, da taka podpora za trženje ne izpolnjuje meril iz smernic iz leta 2005.

(56) Zbornica CCIMP je potrdila, da prvotno predvidena udeležba pri stroških trženja ni bila izvedena, razen udeležbe [nižje od 300 000 EUR]* v korist družbe BMI Baby.

2.3.8 POGODBA O NAKUPU OGLAŠEVALSKEGA PROSTORA Z DRUŽBO AMS

(57) Zbornica CCIMP je 19. maja 2006 brez postopka zbiranja ponudb in predhodnega obvestila za pet let sklenila pogodbo o nakupu oglaševalskega prostora z družbo Airport Marketing Services (v nadaljnjem besedilu: družba AMS), hčerinsko družbo v 100-odstotni lasti družbe Ryanair.

(58) Glede na določila te pogodbe bi morala zbornica CCIMP družbi AMS plačevati:

— […]* EUR na mesec od novembra 2006 do oktobra 2007;

— […]* EUR na mesec od novembra 2007 do maja 2008;

— […]* EUR na mesec od junija 2008.

(59) V sklepu odbora Cocoéco z dne 18. februarja 2009 za določitev stopenj, ki so predmet sklepa z dne 25. maja 2009, je pojasnjeno, da „je strošek pogodbe z družbo AMS v obdobju pogodbe, tj. od oktobra 2006 do oktobra 2011, […]* EUR, kar pomeni […]* EUR na leto“.

([16]) Sporočilo Komisije – Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).

(60) Tudi na podlagi informacij, ki jih je predložila Francija, je mogoče določiti strošek pogodbe z družbo AMS, kot je opredeljen v preglednici 2.

Preglednica 2

Stroški, povezani s pogodbo z družbo AMS, glede na informacije, ki jih je predložila Francija, v tisoč EUR

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

(61) Po navedbah zbornice CCIMP naj bi bil predmet pogodbe oglaševanje destinacije Marseille, da bi se privabilo veliko število potnikov. S tem naj bi se zagotovili trajnost terminala mp² in ustrezna raven plačila za storitve, ki jih ponuja upravljavec letališča.

(62) V zvezi s tem zbornica CCIMP meni, da je doseganje tega cilja odvisno od dveh dejavnikov:

— velikega števila uporabnikov interneta;

— evropskih uporabnikov interneta, ki so dovzetni za nizkocenovni model.

(63) Zbornica CCIMP utemeljuje sklenitev te pogodbe z družbo AMS z dejstvom, da je leta 2006 samo spletno mesto te družbe ustrezalo potrebam zbornice CCIMP, saj je ponujalo naslednje storitve:

— edinstven in ekskluziven sistem trženja vozovnic družbe Ryanair, edinega prevoznika, ki se je obvezal, da bo na novem terminalu mp² vzpostavil pomembno bazo zrakoplovov;

— širok krog uporabnikov interneta, na katere je usmerjena promocijska politika zbornice CCIMP;

— storitve trženja, prilagojene nakupu letalskih vozovnic za destinacijo Provansa.

(64) Pritožnica pa meni, da ta pogodba, sklenjena z družbo AMS, pomeni pomoč za družbo Ryanair, da bi jo privabila na letališče Marseille Provence. V podporo svojemu stališču je predložila dokaze, ki temeljijo na gradivu za pripravo na sestanek „odbora za letališče“ zbornice CCIMP 15. novembra 2005.

2.3.9 POSLOVNI NAČRT ZA TERMINAL MP² IN UPORABA NAČELA PREUDARNEGA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU

(65) Zbornica CCIMP je novembra 2004 izdelala poslovni načrt, da bi dokazala donosnost terminala mp². Načrt je bil posodobljen leta 2005. Druge posodobitve tega poslovnega načrta iz februarja 2005, novembra 2005 in maja 2006 je na zahtevo družbe Air France ocenila družba PricewaterhouseCoopers (PwC).

(66) V poslovnem načrtu, ki ga je predložila Francija, se za obdobje 2004–2020 primerjata scenarij s terminalom mp² in scenarij brez terminala mp². Po navedbah Francije za obdobje 2004–2020 vsota letnih denarnih tokov in čiste knjigovodske vrednosti v letu 2020 znaša:

— […]* milijonov EUR v scenariju brez terminala mp²;

— […]* milijonov EUR v scenariju s terminalom mp².

(67) Francija torej ugotavlja, da je scenarij s terminalom mp² za […]* milijonov EUR ugodnejši od scenarija brez terminala mp², kar naj bi ustrezalo stopnji donosa v višini […]* %.

(68) Poslovni načrt vsebuje tudi analizo občutljivosti za različne predpostavke prometa in stopenj letaliških pristojbin. Preučena scenarija „prometa“ sta bila scenarij „brez prenosa redne proge družbe Air France“ in scenarij „z manjšo rastjo prometa na terminalu mp²“. Preučena scenarija „stopenj pristojbin“ sta bila scenarij s stopnjami v višini […]* EUR in scenarij s stopnjami v višini […]* EUR na potnika za terminal mp².

(69) Leta 2005 je bil poslovni načrt posodobljen. Ob tej priložnosti so bili predvideni trije scenariji. Ti scenariji so:

— **prva simulacija**: podlaga za izračune so napovedi prometa v letu 2005, prenos redne proge družbe Air France na terminal mp² ni več upoštevan v osnovnem scenariju in izračuni so opravljeni za obdobje 2005–2021. Na podlagi teh predpostavk bi bila notranja stopnja donosa [višja od 7,5 %]*;

— **druga simulacija**: notranja stopnja donosa je določena na 7,5 % in ugotavlja se, kakšnemu številu potnikov ustreza ta notranja stopnja donosa. S simulacijo se ugotovi, da bi lahko bilo število potnikov v obdobju 2007–2021 za 1,32 milijona nižje v primerjavi s prvo simulacijo;

— **tretja simulacija**: če promet terminala mp² v letu 2010 znaša samo 1 milijon potnikov (namesto 1,65 milijona, upoštevanega v prvi simulaciji), kakšno višjo stopnjo bo treba uporabiti na potnika od leta 2011, da se ohrani 7,5-odstotna notranja raven donosa? S simulacijo se ugotovi, da bi bilo treba stopnje zvišati za […]* EUR.

(70) Ocene, ki jih je na zahtevo družbe Air France v okviru postopkov pred Conseil d'État opravila družba PwC, se nanašajo na simulacije iz februarja 2005, septembra 2005 in maja 2006, ki jih je izdelala zbornica CCIMP ter katerih namen je določiti notranjo raven donosa in čisto sedanjo vrednost (ČSV) projekta terminala mp² na podlagi pričakovanih denarnih tokov. Družba PwC je ob tem izrazila več pripomb in kritik v zvezi z zadevnimi poslovnimi načrti.

3. **PRIPOMBE FRANCIJE**

3.1 *SUBVENCIJE ZA NALOŽBE ZA ZBORNICO CCIMP*

3.1.1 NEKATERE DODELJENE SUBVENCIJE SO ZASTARALE

(71) Francija izpodbija stališče Komisije, v skladu s katerim 7,577 milijona EUR, ki so bili med letoma 2005 in 2007 dodeljeni za izgradnjo terminala mp², in 16 milijonov EUR, ki so bili od leta 2001 dodeljeni za naložbe na letališču, v celoti pomenijo državno pomoč, ki je lahko predmet analize Komisije.

(72) Francija v skladu s členom 15 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 ([17]) trdi, da so naslednje subvencije, navedene v preglednici 3, zastarale.

Preglednica 3

Organ	Datum in podpis pogodbe	Namen subvencije	Skupni izplačani znesek (v tisoč EUR)
Generalni svet	14. december 1999	Razširitev in prestrukturiranje letaliških objektov	3 064
Regionalni svet	24. oktober 1997	Razširitev in razvoj letališča	8 032
Regionalni svet	8. julij 1994	Ureditev tovornega območja	1 372

([17]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

Organ	Datum in podpis pogodbe	Namen subvencije	Skupni izplačani znesek (v tisoč EUR)
Država	26. april 2000	Uskladitev znakov za obveznost in obvestila s standardi	290
Država	23. junij 1999	Varnostni pregledi oddane prtljage	579

(73) Francija trdi, da zastarane subvencije ne morejo biti predmet sklepa o vračilu pomoči in da so zato nujno izključene s področja preiskave Komisije.

3.1.2 NEKATERE OD DODELJENIH SUBVENCIJ SO BILE NAMENJENE FINANCIRANJU NEGOSPODARSKIH DEJAVNOSTI IN INFRASTRUKTURE, ZATO NE POMENIJO DRŽAVNE POMOČI

(74) Francija trdi, da so bile nekatere subvencije namenjene financiranju infrastrukture ali dejavnosti, povezanih z izvajanjem pristojnosti v zvezi z javno varnostjo, požarno varnostjo in varnostjo obratovanja, in sicer:

— subvencija, ki jo je država dodelila 19. decembra 2001, kolikor je bil njen namen okrepiti sistem varnosti v zračnem prometu ter zlasti financirati naključno preiskavo določenega deleža ročne prtljage, sistematičen pregled osebja, ki vstopa na območja omejenega gibanja, in pospešitev programa kontrole oddane prtljage, da bi v začetku drugega polletja leta 2002 dosegel 100 %, v skupnem znesku 5 032 000 EUR;

— subvencija, ki jo je generalni svet dodelil 27. septembra 2002, kolikor je bil njen namen kabliranje vzletno-pristajalne steze 2, ureditev sobe za računalniško podporo, prostora za centralo TFE, obnovitev fasade tehničnega bloka prostorov za zračno navigacijo, zamenjava centrale TGBT položaja B, uskladitev alarmnega sistema terminala in požarna varnost računalniške sobe, v skupnem znesku 209 885 EUR;

— subvencija generalnega sveta z dne 26. aprila 2003, kolikor je bil njen namen obnovitev opreme za osvetlitev, povečanje in dostop do enote za varnostno usklajevanje, preoblikovanje kontrolnih točk mejne policije, ustanovitev enote za oskrbo, ureditev obvoznice na južnem območju, zamenjava ventilatorskih konvektorjev, vzpostavitev mreže videonadzornih kamer, zamenjava kotla centrale TFE, požarna mreža zahodnega območja, digitalna varnostna oprema, v skupnem znesku 2 111 542,82 EUR;

— subvencija generalnega sveta z dne 19. maja 2005 za delno financiranje terminala mp^2, ki je bila delno namenjena financiranju negospodarske infrastrukture v skupnem znesku 2 273 258,64 EUR. Francija pojasnjuje, da se naloge, ki so opredeljene kot negospodarske, izvajajo na območju, ki predstavlja 16,96 % terminala mp^2, in meni, da se je enakovreden delež del nanašal na površine, namenjene tem nalogam. Zato trdi, da je treba od ocene Komisije odšteti še 16,96 % stroškov del po odštetju naložb, povezanih z negospodarskimi dejavnostmi, kar je 1 416 238,75 EUR;

— subvencija mestne skupnosti Marseille Métropole, dodeljena 26. julija 2004, kolikor je bila namenjena osvetlitvi vzletno-pristajalne steze, v znesku 72 095 EUR;

— subvencija ESRR, dodeljena 22. avgusta 2002, kolikor je bil njen namen izvedba del za osvetlitev na postajališčih za tovorne zrakoplove, v skupnem znesku 587 350,53 EUR.

(75) Po mnenju Francije je treba zadevne zneske odšteti od zneska, ki ga bo Komisija ocenila.

3.1.3 ZDRUŽLJIVOST SUBVENCIJ ZA NALOŽBE GLEDE NA SMERNICE V ZVEZI S FINANCIRANJEM LETALIŠČ

(76) Francija trdi, da mora Komisija na podlagi načela legitimnega pričakovanja opredelitev subvencij, dodeljenih pred datumom objave smernic iz leta 2005, kot državne pomoči oceniti glede na smernice o državnih pomočeh v letalskem sektorju z dne 10. decembra 1994 in posledično ugotoviti, da navedene subvencije ne pomenijo državne pomoči.

(77) Podredno meni, da so dodeljene subvencije združljive s smernicami iz leta 2005.

3.1.3.1 ***Združljivost subvencije generalnega sveta za naložbe v terminal mp²***

(78) Francija trdi, da ta subvencija ustreza jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa, povezanemu z ustvarjanjem in ohranjanjem neposrednih delovnih mest v regiji, v kateri je stopnja brezposelnosti višja od nacionalnega povprečja, regionalnim gospodarskim razvojem na območju, ki je upravičeno do regionalne pomoči na podlagi odstopanja iz člena 107(3)(c), krepitvijo letaliških zmogljivosti glede na tveganje preobremenjenosti ([18]) in izboljšanjem povezljivosti ozemlja z novim prometom, ki ni bilo povezano s progo hitrega vlaka TGV ali terminalom mp¹ in ki je izkoristilo povečanje števila destinacij, na katere se opravljajo leti.

(79) Francija meni, da je infrastruktura potrebna in sorazmerna z zastavljenimi cilji. Čeprav se je del terminala mp¹ po letu 2001 soočal s presežno zmogljivostjo, ustanovitev terminala mp², novega proizvoda z različnimi storitvami, pomeni dodatno ponudbo, ki dopolnjuje ponudbo glavnega terminala. Poleg tega naj bi se letališče Marseille Provence glede na napovedi prometa moralo spoprijeti s težavami preobremenjenosti, zaradi katerih naj bi bilo treba leta 2008 in leta 2018 odpreti nova območja za vkrcavanje. Izgradnja terminala mp² je po navedbah Francije omogočila preložitev potrebnih prilagoditev infrastrukture (v leto 2016 in po letu 2020), obenem pa je ponujala boljše obete donosnosti. Poleg tega je novi terminal mp² še posebno v skladu s strategijo letališča, ki vključuje sprejem nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki naj ne bi mogli obratovati na terminalu mp¹, katerega pristojbine so bistveno višje in ki ni prilagojen za hitro vkrcavanje in izkrcavanje potnikov. Francija trdi, da je bila leta 2007, tj. prvo polno leto obratovanja terminala mp², stopnja izkoriščenosti terminala 68 %, kar naj ne bi kazalo na dejansko presežno zmogljivost. Dodaja, da je rezervna zmogljivost terminala mp¹ od leta 2007 do leta 2011, ki je povezana z vzpostavitvijo terminala mp², omogočila izpolnjevanje novih potreb družbe Air France v okviru odprtja njene baze 2. oktobra 2011, povezanih z odprtjem 13 novih prog in povečanjem pogostosti letov. Nazadnje, izgradnja terminala mp² na lokaciji nekdanjega tovornega terminala naj bi omogočila znižanje stroškov naložb in vzdrževanja, ki je doseženo tudi z manjšim udobjem, ki je potnikom na voljo na tem terminalu.

(80) Francija trdi, da so možnosti dolgoročne uporabe terminala mp² zadovoljive. Izgradnja tega terminala ustreza želji, da se na letališču razvije nov promet, ki ga terminal mp¹ ni zagotavljal in zaradi katerega se letališče izogiba odprtju povezav, na katerih že vozi hitri vlak TGV. S povečanjem števila destinacij s 100 leta 2005 na 119 leta 2010 naj bi se še povečala privlačnost te nove storitve in s tem njene možnosti dolgoročne uporabe. Francija poudarja, da napovedi prometa na terminalu mp², ki so bile potrjene s podatki o dejanskem prometu za leta 2007 do 2010, kažejo, da naj bi bila po petih letih njegova zmogljivost 50-odstotno izkoriščena. Nazadnje, povečanje prometa družbe Air France z odhodom s terminala mp¹ od 2. oktobra 2011, kaže, da dodatna zmogljivost, ki jo zagotavlja terminal mp², ne pomeni konkurence za glavni terminal, ampak prednost za letališče, saj mu je omogočila, da se je ugodno odzvalo na povpraševanje družbe Air France.

(81) Francija trdi, da dodeljene subvencije le omejeno vplivajo na trgovino v Skupnosti. Kar zadeva letališče Avignon, ki je manj kot 60 minut oddaljeno od letališča Marseille Provence, Francija navaja, da je nizkocenovni promet na tem letališču od leta 2007 ostal stabilen, da so bile na letališču po letu 2007 izvedene nove ureditve, medtem ko so bile odprte nove povezave, in da nobena od destinacij tega letališča ni dostopna z leti z odhodom z letališča Marseille Provence. Kar zadeva območje, razširjeno na letališči Nîmes in Toulon, navaja, da spadata v kategorijo majhnih regionalnih letališč, zato njun namen ni enak namenu letališča Marseille Provence, na katerem promet presega 5 milijonov potnikov. Dejstvo, da destinacije, na katere ponujata lete, niso vse (razen Londona in Bruslja) dostopne z letališča Marseille Provence, naj bi dokazovalo neobstoj konkurence med temi letališči.

(82) Francija trdi, da je bila subvencija generalnega sveta nujna za dosego praga donosnosti, ki ga običajno zahtevajo upravljavci. V poslovnem načrtu iz maja 2006 je navedena notranja stopnja donosa v višini […]* %, če se odšteje subvencija generalnega sveta, Francija pa trdi, da bi brez subvencije donosnost projekta padla na […]* %. Trdi tudi, da sorazmernost prejete subvencije dokazuje dejstvo, da omogoča dosego zadovoljive notranje stopnje donosa, ker ni cenejše možnosti, s katero bi bilo mogoče doseči iste rezultate. Pojasnjuje, da so bila dela v zvezi s

([18]) Sporočilo Komisije „Akcijski načrt za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi“, COM(2006) 819 final, neobjavljen v UL.

terminalom predmet javnih naročil, kar potrjuje, da so bili stroški maksimalno omejeni. Nazadnje, Francija opozarja, da dodeljena subvencija krije samo 50 % skupnega zneska projekta terminala mp², in sicer 80 % del v zvezi z zrakoplovi in 30 % del v zvezi s terminalom.

3.1.3.2 ***Združljivost subvencij ESRR z dne 22. avgusta 2002 za razvoj tovornega zračnega prometa***

(83) Francija najprej navaja, da se je del subvencije nanašal na naložbe v zvezi z negospodarskimi dejavnostmi, in da bi bilo treba samo za preostanek dodeljene pomoči oceniti združljivost s pravili PDEU ([19]).

(84) Francija navaja, da je bila prošnja za financiranje letališča Marseille Provence pri ESRR preučena v okviru načrtovanja programa v zvezi s ciljem št. 2 strukturnih skladov za obdobje 2000–2006, do katerega je bila regija Provence Alpes Côte d'Azur upravičena in ki ga je Evropska komisija odobrila 22. marca 2001.

(85) Po mnenju Francije dodeljena pomoč ustreza jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa: optimiziranje obstoječih infrastruktur za razvoj dejavnosti tovornega prometa kot odziv na upad prepeljane količine tovora in v povezavi z vsemi delovnimi mesti, ki jih na območju s precej visoko stopnjo brezposelnosti ustvarja letališče ([20]).

(86) Francija trdi, da je zadevna infrastruktura potrebna in sorazmerna s tem ciljem. Pojasnjuje, da ta infrastruktura vključuje izgradnjo obvoznice in krožišča, da bi se zagotovila varnost cestnega prometa v primeru povečanja prometa, preureditev tovornih terminalov v nezasedenih prostorih, vzpostavitev postajališč za zrakoplove, ki so blizu tovornim terminalom, da se skrajša čas obdelave, in povečanje tovornega območja zaradi povečanja njegove privlačnosti.

(87) Francija navaja, da rezultati prometa ([21]) kažejo, da je imela infrastruktura zadovoljive možnosti za dolgoročno uporabo, in pojasnjuje, da je infrastruktura na voljo vsem uporabnikom.

(88) Nazadnje, Francija trdi, da subvencija, utemeljena s potrebo po razvoju območja s strukturnimi težavami in omejena na financiranje 28 % skupnih stroškov projekta, ne more vplivati na trgovino v Skupnosti. Navaja, da financiranje projekta ne more biti vprašljivo, saj so bila izpolnjena merila za upravičenost do sredstev ESRR. Poudarja, da so dodeljena sredstva omogočila olajšanje cestnega dostopa do letališke infrastrukture in odpravo pomanjkljivosti, ki so ovirale prosti pretok blaga.

3.1.3.3 ***Združljivost subvencije z dne 26. junija 2003 za razširitev in prestrukturiranje letališča***

(89) Francija najprej opozarja, da se je del subvencije nanašal na naložbe v zvezi z negospodarskimi dejavnostmi in da bi bilo treba samo za preostanek dodeljene pomoči, tj. 888 457,18 EUR, oceniti združljivost s pravili PDEU.

(90) Francija navaja, da ta subvencija ustreza jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa, povezanemu z gospodarskim razvojem departmaja Bouches-du-Rhône in Provanse.

(91) Trdi, da so bile zadevne naložbe potrebne in sorazmerne s tem ciljem, ker so bile namenjene povečanju števila premikov na uro na podlagi obnove vzletno-pristajalne steze 1, izgradnje voznih stez in vzpostavitve voznih stez za hiter izhod.

([19]) Komisija opozarja na neskladnost v odgovoru Francije, ki najprej navaja, da je znesek pomoči, katerega združljivost je treba analizirati, 932 649 EUR (str. 26), nato 980 EUR.

([20]) Francija pojasnjuje, da je bilo v študiji učinka, ki jo je opravila zbornica CCIMP, ugotovljeno, da so tovorne dejavnosti letališča zagotavljale 582 delovnih mest leta 2000 in 614 leta 2009.

([21]) Francija pojasnjuje, da se je tovorni promet med letoma 2005 in 2010 povečal za 20,86 % in je leta 2010 dosegel 52 179 ton.

(92) Francija trdi, da so bile naložbe nepogrešljive za sprejem dodatnega prometa. Tako naj bi se z izvedenimi deli zmogljivost vzletno-pristajalnih stez povečala na 140 000 komercialnih premikov na leto. Francija pa je v svojem odgovoru predstavila cilje prometa, ki naj bi dosegel 113 909 premikov leta 2015 in 122 449 premikov leta 2020. Izvedene ureditve naj bi tako omogočile, da v prihodnjih 10 letih ne bo treba načrtovati del v zvezi z zmogljivostjo vzletno-pristajalnih stez, obenem pa so po navedbah Francije ponujale zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe.

(93) Francija potrjuje, da je infrastruktura dostopna vsem uporabnikom, in navaja, da je edino komercialno letališče, ki je oddaljeno manj kot 60 minut vožnje, letališče Avignon, ki je letališče kategorije D, s katerim letališče Marseille Provence ni v konkurenci, zato analizirana pomoč ne vpliva na trgovino v Skupnosti.

3.1.3.4 *Združljivost subvencije z dne 26. julija 2004 za razvoj letališča*

(94) Francija najprej opozarja, da se je del subvencije nanašal na naložbe v zvezi z negospodarskimi dejavnostmi, in da bi bilo treba samo za preostanek dodeljene pomoči, tj. 816 535 EUR, oceniti združljivost s pravili PDEU.

(95) Francija navaja, da ta subvencija ustreza jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa, povezanemu z razvojem ozemlja metropole Marseille in njene regije, ki temelji na konsolidaciji nacionalnega prometa in razvoju mednarodnega prometa na letališču Marseille Provence ter povezavi z železnico.

(96) Francija trdi, da so bila izvedena dela potrebna za uresničitev tega cilja, in sicer razširitev zmogljivosti hale 1 in njena uskladitev z mednarodnimi standardi, optimizacija vzletno-pristajalne steze 1 in obnova vzletno-pristajalne steze 2 ter izgradnja železniške postaje, dostopne hitremu vlaku TGV.

(97) Francija trdi, da doseženi razvoj potniškega prometa dokazuje, da ta oprema ponuja zadovoljive možnosti dolgoročne uporabe. Dodaja, da se je lahko z načrtovano izvedbo železniške povezave obisk letališča samo še okrepil.

(98) Po navedbah Francije je infrastruktura dostopna vsem uporabnikom brez razlikovanja. Poudarja, da je razdelitev hal med nacionalne lete, lete znotraj schengenskega območja in mednarodne lete nujna za dobro upravljanje potniških tokov ob upoštevanju pravil v zvezi s kontrolo na mejah in da umestitev letov na en ali drug terminal ne spremeni dejstva, da lahko vsi letalski prevozniki prosto dostopajo do obeh terminalov glede na lete, ki jih opravljajo.

(99) Francija opozarja, da po njenem mnenju izvedena dela ne vplivajo na trgovino v Skupnosti, ker v istem območju dejavnosti ni letališča iste kategorije, in poudarja, da naložbe, na katere se nanaša subvencija z dne 26. julija 2004, niso bile neposredno namenjene povečanju zmogljivosti letališča.

(100) Francija trdi, da so bila pravila dodelitve analizirane subvencije taka, da so zagotavljala upoštevanje načela sorazmernosti ([22]). Opozarja, da je bila udeležba javne skupnosti omejena na 1 milijon EUR v treh letih.

3.2 *PRESKUS NAČELA PREUDARNEGA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU, UPORABLJEN ZA TERMINAL MP²*

(101) Francija trdi, da očitek družbe PwC, v skladu s katerim odštetje sorazmernega deleža subvencije za naložbe pri amortizaciji infrastrukture terminala mp² izkrivi preskus preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ni utemeljena. Po njenem mnenju veljavna računovodska pravila določajo, da se subvencije za opremo, ki jih je treba pripisati prihodnjim poslovnim letom, odštejejo od čistih knjigovodskih vrednosti osnovnih sredstev. Poleg tega je bila obravnava subvencij enotna za terminala mp¹ in mp², ki sta oba prejela subvencijo v višini 30 %

([22]) V pogodbi, sklenjeni med zbornico CCIMP in mestno skupnostjo Marseille Provence Métropole, je določeno, da je bila udeležba javne skupnosti določena na podlagi naložbenih programov, ki jih je predlagalo letališče Marseille in upoštevala metropola, ter da so sredstva strogo namenjena kritju tako potrjenih izdatkov, da je letna javna udeležba omejena na dejanske izdatke letališča v poslovnem letu, da vsak zahtevek za sredstva spremlja poročilo o izdatkih in da zbornica CCIMP da metropoli na razpolago vse račune v zvezi z operacijami.

zneska del na terminalu. Nazadnje, upoštevanje bruto tokov v osnovi stroškov stopnje potniške pristojbine bi privedlo do tega, da bi upravljavec uporabnikom zaračunaval stroške, ki jih v resnici ne bi imel. Splošneje, ker je Francija presodila, da je bila subvencija generalnega sveta združljiva s francoskim pravom in pravom Unije, meni, da je zbornica CCIMP ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko v poslovnem načrtu ni upoštevala prihodkov od stroškov, ki jih ne bi imela.

(102) Kar zadeva dejstvo, da je bil v poslovni načrt dodan znesek čiste knjigovodske vrednosti naložb, izvedenih v obdobju upoštevanega denarnega toka, Francija navaja, da so s tem samo v knjigovodskem smislu izražene določbe specifikacije pogodbe o koncesiji iz leta 1987. Trdi, da je tovrstna določba v pogodbah o koncesiji običajna, njen namen pa je upoštevanje trajanja naložbenega projekta in pogodbe o koncesiji.

(103) Za utemeljitev vrednosti 7,5 %, ki naj bi izražala tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC), Francija trdi, da je skladna s povprečno oceno WACC francoskih letališč ([23]), čeprav je nekoliko višja zaradi reguliranega področja letališča in dejstva, da je bila ocena opravljena v obdobju (2004) pred ocenami, ki so navedene kot reference. Poudarja, da je skupina Mazars v svoji študiji uporabila isto predpostavko o WACC kot upravljavec letališča Marseille Provence.

(104) Francija navaja, da je Komisija napačno poudarila neobstoj povečanja zunanjih stroškov, povezanih z ukrepi prilagoditev iz razlogov splošnega interesa (spodbuda za odprtje novih prog), ker so bile te prilagoditve v vseh preučenih primerih upoštevane ne kot stroški, ampak kot znižanja v prometu iz pristojbin za pristajanje, osvetlitev in parkiranje. Francija dodaja, da so bile te prilagoditve na voljo tako uporabnikom terminala mp^2 kot uporabnikom terminala mp^1 ter da njihovo izvajanje med letoma 2005 in 2010 kaže, da je skupna vsota odobrenih znižanj uravnotežena med obema terminaloma ([…]* milijonov EUR za terminal mp^1 in […]* milijonov EUR za terminal mp^2). Francija je predložila tudi naknadno izdelan poslovni načrt za leta 2005–2010, ki potrjuje, da sta poslovna načrta, predložena septembra 2005 in maja 2006, temeljila na načrtovanih podatkih, ki so blizu dejanskim podatkom, in da je donosnost terminala mp^2 večja od donosnosti, predvidene ob odločitvi za naložbo.

3.3 *PRISPEVEK ZA TEKOČE POSLOVANJE, DODELJEN ZBORNICI CCIMP*

(105) Kar zadeva prispevke v višini […]* milijonov EUR, ki so jih javni organi nakazali zbornici CCIMP, Francija trdi, da ne pomenijo subvencij za tekoče poslovanje, ampak nadomestilo za storitve splošne službe zbornice CCIMP za letališče Marseille Provence. Pojasnjuje, da ob upoštevanju ločenega računovodstva med službo zbornice za letališče in njenimi drugimi službami, zneski, ki so predmet tega sklepa, ustrezajo prefakturiranjem, povezanim s storitvami splošne službe za letališče, in torej pomenijo prispevke, ki ustrezajo zaračunanim storitvam za obdobje 2001–2010.

(106) Francija poudarja, da potrdilo revizorja zbornice CCIMP potrjuje neobstoj finančnih tokov od osrednjih služb zbornice CCIMP do letališča Marseille Provence.

(107) Francija je tudi pojasnila delovanje sistema letališke takse, da bi izključila morebitni obstoj državne pomoči v zvezi s tem mehanizmom. Francija opozarja, da je letališka taksa določena v členu 1609w splošnega davčnega zakonika, ki določa, da se pobira v korist javnih ali zasebnih upravljavcev letališč, da jo mora plačevati vsako podjetje za javni zračni prevoz in da je namenjena izključno povračilu stroškov, ki jih imajo upravljavci letališč za opravljanje državnih nalog, kot so storitve zagotavljanja požarne varnosti, boj proti nevarnostim trkov s pticami in varovanje. Nadalje pojasnjuje, da se višina letališke takse določi letno za vsako letališče posebej glede na storitve, ki se zagotavljajo na podlagi veljavnih predpisov, in glede na predvideno gibanje podatkov v zvezi s prometom, stroški in drugimi proizvodi upravljavca. Upravljavci letališč v zvezi s tem vsako leto pripravijo izjavo o stroških in prometu, ki se pošlje v potrditev lokalnim direkcijam za varnost v civilnem letalstvu. Stopnja se izračuna na ravni osrednje uprave generalne direkcije za civilno letalstvo, pri čemer se upoštevajo skupni rezultati predhodnih let.

(108) Francija zavrača ugotovitev, da bi lahko ta mehanizem vključeval elemente državne pomoči. Na prvem mestu poudarja, da je ta mehanizem splošen in da se za vsa francoska letališča uporablja v skladu z istimi pravili.

([23]) V sklepih svetovalnega odbora letališča, ki jih je predložila Francija, je v primeru letališča Pariz naveden WACC v višini od 5,8 % do 6,5 % za obdobje 2006–2010 in od 6,2 % do 6,8 % za obdobje 2011–2015, v primeru letališča Toulouse pa od 6 % do 6,5 % za obdobje 2009–2013.

(109) Nadalje pojasnjuje, da je glede na to, da se višina takse določi na podlagi predvidenih podatkov o stroških in prometu, uskladitev prihodkov in stroškov v enem letu težko popolna, vendar zanika, da bi lahko pri tem šlo za čezmerno nadomestilo.

(110) Francija v zvezi s tem opozarja, da upravljavci letališč dobijo stroške povrnjene šele naknadno na podlagi amortizacije in da se po ugotovitvi pozitivne bilance ta prenese v skupne račune za predhodna leta in se dodeli za kritje finančnih stroškov, ki jih mora plačati upravljavec, ter privede do prilagoditve stopnje v naslednjem letu. Francija pojasnjuje, da sistem letališke takse že več let na splošno izkazuje primanjkljaj (približno 110 milijonov EUR konec leta 2010), zaradi česar se del odhodkov za varnost in varovanje, ki jih imajo letališča, ne nadomesti, ampak se pripiše finančnim stroškom v breme države. Francija poudarja, da je treba pri naknadno izvedenih povišanjih stopenj upoštevati posledice za letalske prevoznike, kar izključuje prehitro izravnavo.

(111) Nazadnje, Francija omenja mehanizem „ponovnega začetka“ v primeru spremembe upravljavca letališča, ki upravljavca obvezuje, da povrne morebitno pozitivno bilanco, ugotovljeno ob koncu njegovega mandata.

(112) V zvezi z letališčem Marseille Provence Francija pojasnjuje, da je skupni primanjkljaj iz sistema letališke takse konec leta 2000 znašal 2,7 milijona EUR, da je bilo ravnotežje ponovno doseženo leta 2010, ko je bila stopnja takse določena na 8,20 EUR, in da je bila taksa leta 2011 znižana (7,774 EUR), da ne bi ustvarjala presežkov.

3.4 *DOLOČITEV POTNIŠKIH PRISTOJBIN NA TERMINALIH MP1 IN MP²*

(113) Francija trdi, da je razlikovanje v stopnjah med terminaloma mp¹ in mp² v skladu z določbami Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([24]), in opozarja, da je terminal mp² na voljo vsem letalskim prevoznikom. Pojasnjuje, da razlika v stopnjah med terminaloma mp¹ in mp² temelji na razliki v osnovnih stroških potniške funkcije teh terminalov. Francija navaja, da je Conseil d'État v odločbi z dne 26. julija 2011 priznalo, da so bile stopnje, določene za terminal mp¹, veljavne, s čimer naj bi posredno potrdilo veljavnost pravil o računovodski razdelitvi stroškov in prihodkov med terminala mp¹ in mp². Nazadnje, Francija poudarja, da zaradi načela enojnega obračunavanja, ki se uporablja za letališče Marseille Provence, razliko med neto stroški potniške pristojbine in stopnjo te pristojbine sestavljajo sredstva iz neletalskih dejavnosti zadevnega letališča, ki jih bo preudaren udeleženec upošteval za določitev stopenj, ki se uporabljajo na terminalu.

(114) Francija zanika, da je zbornica CCIMP upoštevala samo dodatne stroške, ki so neposredno povezani z začetkom obratovanja in obratovanjem terminala mp². Trdi, da je, ker sta terminala geografsko ločena, mogoče ločiti vse naložbe, potrebne za terminal mp², tj. 8,95 milijona EUR. Francija opozarja, da stroške letališča sestavljajo predvsem fiksni stroški.

(115) Francija nadalje podrobno opredeli elemente, na podlagi katerih so bili določeni stroški obratovanja za terminal mp²:

— terminal mp² zavzema samo 8,9 % skupnih terminalskih površin letališča, zato predstavlja samo 9,8 % skupnega zneska postavke „davki, dajatve in zavarovanja“;

— ker se stroški vzdrževanja in servisiranja nanašajo predvsem na popravilo mehanskih delov, kot so dvigala, tekoči trakovi in tekoče stopnice, terminal s poenostavljenimi storitvami, ki nima niti tekočih trakov niti tekočih stopnic, predstavlja samo 5 % postavke odhodkov za „vzdrževanje in servisiranje“;

— terminal mp², ki je nov, bolje izoliran in katerega svetla višina je bistveno nižja od terminala mp¹ ter ki zavzema 8,9 % terminalskih površin letališča, predstavlja samo 8,6 % odhodkov za „tekočine“ (energija);

— stroški čiščenja so terminalu mp² pripisani v višini 7,8 % ob upoštevanju sorazmernega deleža površin, ki jih zaseda (8,9 %), talnih oblog (plošče na terminalu mp², tekstilne obloge na terminalu mp¹) in enake pogostosti čiščenja na obeh terminalih;

([24]) Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

— zaradi vzpostavitve terminala mp² niso potrebni dodatni odhodki za osebje, razen zaposlitve na delovno mesto za koordinacijo terminala (PCA) leta 2007, zaposlitve na delovno mesto za koordinacijo obratovanja (PCE) in zaposlitve v informacijsko pisarno (BI) leta 2010, predpostavka, ki je razvidna iz preglednice, ki jo je predložila Francija, ki je v svojem odgovoru tudi podrobno predstavila razdelitvene ključe, uporabljene za pripis odhodkov iz poslovanja med terminala.

(116) Francija tako trdi, da ker so bili stroški iz poslovanja pripisani ob nespremenjenemu številu zaposlenih, stroški, pripisani terminalu mp², pomenijo prihranek iz naslova potniške pristojbine za terminal mp¹. Poleg tega poudarja, da stroški, pripisani terminalu mp², dejansko ustrezajo dodatnim stroškom, ki bi jih imel terminal mp¹, če drugi terminal ne bi bil zgrajen (prilogi 44 in 25).

(117) Francija zanika tudi ugotovitev družbe PwC, v skladu s katero je treba naložbe, ki niso neposredno pripisane terminaloma, pripisati posredno, in podrobno pojasni naložbe, ločene od potniške pristojbine, in njihovo upoštevanje na računovodski ravni (naložbe v ločene stavbe terminalov, ki so predmet ločenih najemniških prihodkov, enkratne naložbe za zamenjavo zastarelih naprav, dodeljene posebnim analitskim centrom, naložbe v cestno mrežo, informatiko, koridorje, pripisane posebnemu analitskemu centru in po potrebi vključene v delež splošnih stroškov). Francija nadalje zanika trditev družbe PwC, da bi bilo treba 10 % amortizacije terminala mp¹ pripisati terminalu mp², ker so potniki terminala mp² lahko uporabljali naprave terminala mp¹. Trdi, da je zaradi jasne ločenosti infrastrukture na letališču taka uporaba malo verjetna, da bi to pomenilo, da bi se enaka površina pripisala skupni površini terminala mp², in da bi to zahtevalo, da se komercialni prihodki terminala mp¹ v istem deležu pripišejo terminalu mp², kar bi pomenilo znižanje marže glavnega terminala za […]* milijonov EUR.

(118) Francija poudarja še, da predpostavke prometa, ki jih je družba PwC upoštevala v svojih poročilih iz leta 2006 in leta 2007, temeljijo na napovedih številk v poslovnem načrtu iz novembra 2004 in ne upoštevajo zmanjšanja številk prometa v poslovnih načrtih iz septembra 2005 in maja 2006 po odločitvi družbe Air France, da svoje „redne proge“ ne bo prenesla na terminal mp², in preložitve odločitve o odprtju novega terminala za šest mesecev, zaradi katere se je promet v letih 2006 in 2007 močno zmanjšal. Francija izpodbija ugotovitev iz poročila družbe PwC, da je terminal mp² terminala mp¹ „ukradel“ promet. V zvezi s tem poudarja, da družba Air France nazadnje ni izvedla svojega projekta prenosa letov „redne proge“ z letališčem Orly na terminal mp² in da je promet družbe Air France v obdobju 2008–2011 ostal stabilen na obeh destinacijah, na katerih konkurenčne lete s terminala mp² od leta 2009 zagotavlja družba Ryanair.

(119) Francija trdi, da so trditve družbe PwC neutemeljene, zato je stopnja v višini 3,84 EUR na potnika neutemeljena, in poudarja, da je višja od stopnje, ki je leta 2007 veljala na terminalu mp¹.

(120) Francija opozarja, da je potem, ko je Conseil d'État razveljavilo stopnje, ki so se uporabljale na terminalu mp² za leta 2006, 2007 in 2008, in stopnje, ki so se uporabljale na terminalu mp¹ za leto 2008, upravljavec letališča določil nove stopnje za vsak terminal. Povišanje stopenj na terminalu mp² je utemeljeno z zahtevo regulatorja (ministrov, pristojnih za gospodarstvo in civilno letalstvo), da se stroški pogodbe o oglaševanju z družbo AMS pripišejo samo temu terminalu, ne da bi bili ključi razdelitve stroškov med terminala postavljeni pod vprašaj.

(121) Po navedbah Francije je zbornica CCIMP določila tako višino stopnje, ki je omogočala enako raven kritja stroškov za vsak terminal (tj. […]* %). Francija navaja, da Direktiva 2009/12/ES določa, da se višina letaliških pristojbin razlikuje zlasti glede na njihove stroške in da je treba za zagotovitev, da je to razlikovanje v stopnjah dejansko utemeljeno z razliko v stroških, zagotoviti enakovredno raven kritja teh stroškov s potniško pristojbino za vsak terminal. Dodaja, da je lahko ta stopnja kritja nižja od 100 %, ker sistem enojnega obračunavanja upošteva skupno ekonomsko ravnovesje letališča z vključitvijo prihodkov iz neletalskih dejavnosti. Francija opozarja, da je skupina Mazars v svojem poročilu ocenila, da je v letu 2007 kritje potniških stroškov s prihodki od potniških pristojbin znašalo […]* % na terminalu mp¹ in […]* % na terminalu mp².

(122) Francija na podlagi tega ugotavlja, da stopnje potniške pristojbine na terminalu mp² ne morejo pomeniti gospodarske prednosti v korist letalskega prevoznika v smislu člena 107(1) PDEU, ker so določene glede na stroške, povezane z izgradnjo in obratovanjem terminala mp², ker je razlika med potniškimi pristojbinami za uporabo vsakega od terminalov objektivna, pregledna in utemeljena s stroški, pripisanimi vsakemu terminalu, in ker je razlikovanje v tem okviru izrecno določeno s členom 10 Direktive 2009/12/ES.

(123) V obravnavanem primeru naj tudi ne bi bila dokazana selektivnost ukrepa, ker so se stopnje brez razlikovanja uporabljale za vse letalske prevoznike, uporabnike terminala mp[2].

(124) Kar zadeva znižane potniške pristojbine za nacionalne lete, Francija pojasnjuje, da je z odlokom z dne 16. oktobra 2009 odslej prepovedano vsako razlikovanje v stopnjah v državah schengenskega območja, in opozarja, da je Komisija v odločbi z dne 28. januarja 2009 menila, da ni treba predlagati dodatnih ukrepov.

3.5 *ZNIŽANJA PRISTOJBIN ZA ODPRTJE NOVIH POVEZAV*

(125) Francija najprej trdi, da prilagoditve stopenj, odobrene letalskim prevoznikom, ki so predmet ocene Komisije v uvodnih izjavah od (116) do (137) sklepa o začetku postopka, v Franciji obstajajo na vseh državnih letališčih in številnih decentraliziranih letališčih.

(126) Dodaja, da so ti ukrepi namenjeni spodbujanju odprtja novih zračnih povezav. Ustrezali naj bi cilju splošnega interesa, povezanemu z izboljšanjem oskrbe in povezljivosti ozemlja, ureditvijo ozemlja in povezovanjem evropskega trga.

(127) Po mnenju Francije mora Komisija navedeni cilj splošnega interesa upoštevati pri svoji analizi združljivosti tako dodeljenih pomoči z evropskim pravom.

(128) Francija trdi tudi, da prilagoditve stopenj odobri vsako leto sama v okviru postopka odobritve, ki se uporablja za vsa državna letališča in omogoča zagotavljanje nediskriminatornosti ukrepov. Trdi, da postopek letne odobritve stopenj tako zadostuje za izpolnitev zahteve, da je na ravni države članice določen mehanizem pravnih sredstev za odpravo vsakršne diskriminacije pri dodeljevanju pomoči, ki je eno od meril za združljivost obravnavane pomoči.

(129) Francija opozarja, da je z nacionalnim pravom (člen R.224-2-2 zakonika o civilnem letalstvu), ki uvaja možnost prilagoditev stopenj, subjektu, pristojnemu za določitev stopenj, naloženo, da opredeli kazalnike spremljanja, ki ustrezajo zastavljenemu cilju splošnega interesa. Trdi, da predvideni kazalniki spremljanja omogočajo, da se vsako leto prepriča, ali se ukrep dobro izvaja in ali ga je morebiti treba prilagoditi, ter da zadostujejo za izpolnitev merila združljivosti pomoči, povezanega z obstojem mehanizma sankcij, če prevoznik ne bi upošteval prevzetih obveznosti do letališča.

(130) Francija pojasnjuje, da so bili rezultati prilagoditev stopenj od leta 2005, začetka izvajanja tega mehanizma, redno predstavljeni v gradivu za sestanke odbora Cocoéco, kar dokazuje javno naravo odobrenih ukrepov pri predstavnikih uporabnikov letališča in zadostuje za izpolnitev merila združljivosti pomoči, povezanega z javnim obveščanjem o zadevnih ukrepih.

(131) Francija poudarja, da so obravnavane prilagoditve stopenj v skladu z določbami Direktive 2009/12/ES, s katerimi je državam članicam dovoljeno, da uvedejo prilagoditve letaliških pristojbin iz razlogov javnega in splošnega interesa. Na podlagi tega sklepa, da upravljavcu letališča ni treba ravnati kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko uvede tako prilagoditev stopenj. Poudarja, da v francoskem pravu obstajajo še druge prilagoditve stopenj iz razlogov splošnega interesa, zlasti iz okoljskih razlogov, kot je prilagoditev pristajalne pristojbine glede na kategorijo zrakoplova in obdobje dneva ob upoštevanju hrupa.

(132) Francija zanika, da taki ukrepi pomenijo zagonsko pomoč, in trdi, da je njihov namen internalizirati nekatere elemente javnega interesa (nadomestilo za okoljsko škodo, izboljšanje povezljivosti ozemelj itd.), ki drugače ne bi bili upoštevani v stopnji pristojbin.

(133) Francija trdi, da poslovni načrt, ki dokazuje, da odobrene prilagoditve niso donosne, ne pomeni, da bi se jim moral upravljavec odpovedati, saj naj v tem poslovnem načrtu ne bi bili upoštevani zunanji učinki ukrepov, kot so prihranki v smislu emisij onesnaževal ali hrupa ali izboljšanje povezljivosti ozemelj in njihova boljša prometna povezava. Po mnenju Francije je težava z ovrednotenjem teh zunanjih učinkov na denarni ravni privedla do tega, da so ti spodbujevalni ukrepi predmet ločene predpostavke v okviru Direktive 2009/12/ES.

(134) Francija zavrača metodološki pristop Komisije, ki vključuje uporabo preskusa preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu in ki naj ne bi bil primeren za analizo ukrepov, katerih namen je, da bi imel javni interes koristi od pozitivnih zunanjih učinkov.

(135) Francija trdi, da so informacije v uvodni izjavi (124) sklepa o začetku postopka Komisije napačne. V predstavljenih stopnjah je naveden variabilni del pristajalne pristojbine na potnika. V resnici naj bi se variabilni del pristajalne pristojbine izračunal na podlagi števila ton zrakoplova in ne na podlagi števila potnikov.

(136) Podredno Francija trdi, da so prilagoditve stopenj za odprtje nove proge ekonomsko donosne za letališče Marseille Provence. Francija je v svojem odgovoru predložila naknadno izvedeno študijo donosnosti odobrenih ukrepov. Po njenem mnenju izračuni, opravljeni na podlagi komercialnih prihodkov v letu 2008, dokazujejo, da je povprečno znižanje, odobreno za progo s standardnimi zrakoplovi, ki uporabljajo terminala mp[1] in mp[2], nižje od prihodkov, ustvarjenih s prihodki, pripisanimi vsakemu od terminalov, in izkazuje čisti poslovni izid v višini […]* EUR na potnika za terminal mp[1] in […]* EUR na potnika za terminal mp[2]. Francija trdi, da se 83 % prometa, ustvarjenega s tem ukrepom, obdrži tri leta, s čimer se ustvari dodatni dobiček. Francija trdi, da je bila nova študija donosnosti prilagoditev, ki jo je odbor Cocoéco odobril 6. decembra 2004, izvedena na podlagi poslovnega načrta iz septembra 2005, posodobljenega maja 2006 na podlagi zrakoplova B737 z maso 67 ton za terminal mp[2] in zrakoplova A319 za terminal mp[1]. Preučeni sta bili dve predpostavki glede prometa: v prvi se povečanje prometa od tretjega leta izvajanja prilagoditev nanaša samo na povečanje pogostosti letov na obstoječih progah, v drugi pa izključno na nove proge. Pri prvi predpostavki bi bil čisti poslovni izid na promet […]* % in ČSV […]* EUR, pri drugi predpostavki pa bi bil čisti poslovni izid na promet […]* % in ČSV […]* EUR.

(137) Francija trdi, da so bile prilagoditve nediskriminacijske in so se uporabljale za vse letalske prevoznike, ki so izpolnjevali pogoje za uporabo. Zato zanika, da je merilo v zvezi s selektivnostjo ukrepa izpolnjeno in je mogoče ukrep opredeliti kot državno pomoč.

(138) Francija opozarja, da je Komisija v svoji odločbi v zvezi z letališčem Manchester ([25]), navedeni v odločbi v zvezi z letališčem Charleroi ([26]), priznala, da je odobritev znižanj pristojbin za pristajanje pomenila časovno omejen ukrep in je bila del sistema, ki je bil na voljo vsem letalskim prevoznikom, ki so odprli novo povezavo z odhodom z letališča Manchester, tako da je preprečevala vsako tveganje izkrivljanja konkurence in ni spadala na področje uporabe člena 107 PDEU. Francija na podlagi tega sklepa, da je sistem, ki je dostopen vsem letalskim prevoznikom in odobren za časovno omejeno obdobje, izključen s področja uporabe člena 107 PDEU.

(139) Francija je predstavila sistem prilagoditev stopenj, ki je veljal od 15. februarja do 31. julija 2009 in pojasnila, da ga je koristilo 24 letalskih prevoznikov. Opozarja, da je bil sistem razveljavljen s sodbo upravnega sodišča v Marseillu z dne 30. junija 2009 z obrazložitvijo, da je bil obseg prilagoditve prevelik, s 1. februarjem 2010 pa je bil nadomeščen z mehanizmom, v katerem so bile predvidene stopnje znižanja znižane, pogoji za odobritev pa poostreni. Francija trdi, da so pogoji iz odločbe o letališču Manchester izpolnjeni pri obeh uvedenih sistemih prilagoditev stopenj, ker zadevne prilagoditve ne spadajo v okvir člena 107 PDEU. Po mnenju Francije je torej Komisija zadevne prilagoditve v sklepu o začetku postopka napačno preučila glede na načelo preudarnega udeleženca.

3.6 *ZNIŽANJA PRISTOJBINE ZA NOČNO PARKIRANJE*

(140) Francija trdi, da je bilo to znižanje tako kot znižanje za nove povezave uvedeno iz razlogov splošnega interesa. Prilagoditev pristojbine za nočno parkiranje naj bi letališču Marseille Provence omogočila povečanje števila letov na začetku in ob koncu dneva, kar bi omogočilo optimizacijo uporabe infrastrukture. Francija poudarja, da je učinek tega ukrepa omejen na […]* % prometa od pristojbine za parkiranje brez učinkov prilagoditev za odprtje novih prog.

(141) Francija opozarja, da po njenem mnenju ni ustrezno, da se prilagoditve iz razloga splošnega interesa, ocenjujejo zgolj z vidika njihove donosnosti. Vendar podredno pojasnjuje, da je v tem primeru dokazano upoštevanje načela preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, in sicer na podlagi računovodske študije „določitev dodatnih

([25]) Odločba z dne 14. junija 1999, *Letališče Manchester*, NN 109/98.
([26]) Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki jih je regija Valonija priznala letališču Charleroi (UL L 137, 30.4.2004, str. 1).

stroškov, nastalih zaradi nočnega parkiranja“ iz leta 2004. Prilagoditev stopenj naj bi bila spodbuda za letalske prevoznike, da bi svoje zrakoplove stacionirali na letališču, saj so postajališča ponoči neizkoriščena in torej na voljo za omejene dodatne stroške za letališče. Slote, na katere se nanaša ukrep, naj bi najbolj cenile poslovne stranke, ki ustvarjajo največ komercialnih prihodkov. Velik delež stroškov, povezanih s pristojbino za parkiranje, naj bi bil sestavljen iz amortizacij in finančnih stroškov, na ekonomsko trajanje katerih ne vplivata nepremično nočno parkiranje in davek od dohodka iz dejavnosti, ki je neodvisen od uporabe postajališč. Dodatni stroški nočnega parkiranja naj bi bili torej omejeni na stroške delovne sile, vzdrževanja, popravil in različnih porab, tj. […]* EUR na noč in na zrakoplov. Francija pojasnjuje, da izračuni donosnosti te prilagoditve stopnje za nočno parkiranje temeljijo na študijah finančne marže na let, predstavljenih v poslovnem načrtu iz septembra 2005, posodobljenem maja 2006, iz katerih je razviden promet na obračanje v višini […]* EUR za terminal mp[1] in […]* EUR za terminal mp[2]. Za terminal mp[1] se je samo za nacionalne lete na srednje razdalje (redna povezava z Orlyjem) štelo, da ustvarjajo dodatna obračanja. Ker nizkocenovni prevozniki ne opravljajo enkratnih dnevnih odhodnih letov in enkratnih povratnih letov iz svoje baze, se pri terminalu mp[2] za vsakega od njihovih zrakoplovov šteje, da lahko ustvari dodatno dnevno obračanje. Za znižanje učinka teh dodatnih marž na obračanje je bila iz previdnosti za vsak terminal uporabljena utež v višini 50 %. Ob upoštevanju teh predpostavk je Francija v svojem odgovoru predložila dokument, v skladu s katerim naj bi v obdobju 2005–2021 čisti poslovni izid na promet dosegel […]* %, čista sedanja vrednost (ČSV), diskontirana na 7,5 %, pa bi bila […]* EUR. Študija občutljivosti uteži naj bi pokazala, da povprečna stopnja marže ostane višja od […]* % do uteži v višini 35 %, kar pomeni, da bi znižanje stopenj ustvarilo dobiček za letališče tudi, če bi samo vsak tretji zrakoplov, parkiran ponoči, ustvaril dodatno obračanje.

Preglednica 4

Simulacija donosnosti prilagoditve za nočno parkiranje

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prihodki (v tisoč EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Odhodki (v tisoč EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža (v tisoč EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Neto marža (v tisoč EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Stopnja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Povprečna stopnja	[> 7,5 %]*														
ČSV pri […]* % v […]* letih (v tisoč EUR)	[…]*														
ČSV pri […] % v […] letih (EUR)	[…]*														

(142) Na podlagi študije, opravljene na podlagi računovodskih izkazov za poslovno leto 2008, naj bi variabilni stroški pristojbine za nočno parkiranje znašali […]* EUR na zrakoplov na noč, medtem ko so bili leta 2004 ocenjeni na […]* EUR. V primeru zrakoplova B737-800 z 80-odstotnim koeficientom zasedenosti ti stroški znašajo […]* EUR na potnika, v primeru zrakoplova A319 s 70-odstotnim koeficientom zasedenosti pa […]* EUR na potnika. Na podlagi računovodskih izkazov, predloženih odboru Cocoéco 18. februarja 2009, naj bi dejavnosti trgovin in parkiranja omogočale kritje [med 100 % in 150 %] stroškov potnikov terminala mp1, kar je neto marža v višini […]* EUR na potnika, ter [med 100 % in 150 %] stroškov potnikov terminala mp2, kar je neto marža v višini […]* EUR na potnika. S temi neto maržami naj bi se večinoma pokrivali dodatni stroški nočnega parkiranja.

(143) Francija nazadnje poudarja, da Komisija ni kritizirala sistema letaliških pristojbin, organiziranega na letališču Charleroi.

3.7 *FINANCIRANJE DEJAVNOSTI TRŽENJA*

(144) Kar zadeva sistem pomoči, uveden s sklepom zbornice CCIMP z dne 21. novembra 2005, ki je privedel do enkratnega izplačila [nižjega od 300 000] EUR v korist družbe BMI baby, Francija v svojem dopisu z dne 28. decembra 2010 navaja, da je ta znesek, kolikor bi lahko pomenil državno pomoč, vsekakor zajet z Uredbo Komisije (ES) št. 1998/2006 ([27]) (*de minimis*). Poleg tega dodatno poudarja, da bi se po napovedi prodaje te družbe lahko zgodilo, da zbornica CCIMP ne bi mogla pridobiti častne izjave v zvezi s pomočmi, prejetimi na drugih evropskih letališčih.

3.8 *POGODBA O NAKUPU OGLAŠEVALSKEGA PROSTORA Z DRUŽBO AMS*

(145) V zvezi s pogodbo o nakupu oglaševalskega prostora, sklenjeno z družbo AMS 19. maja 2006, Francija trdi, da je bila ta pogodba v skladu s predpisi o javnih naročilih sklenjena brez predhodnega postopka zbiranja ponudb, ker je obstajal en sam ponudnik.

(146) Francija opozarja, da promocijska politika neposredno vpliva na donosnost letališke infrastrukture zaradi prihodkov, ustvarjenih z letališkimi pristojbinami in pristojbinami iz neletalskih dejavnosti. Pojasnjuje, da je oglaševanje, ki ga izvajajo letalski prevozniki, nezadostno, in poudarja, da je bila leta 2006 družba AMS edini ponudnik, ki je hkrati ponujal edinstven in ekskluziven sistem trženja vozovnic družbe Ryanair, edine družbe, ki se je obvezala, da bo na novem terminalu mp2 vzpostavila bazo zrakoplovov, širok krog uporabnikov interneta, na katere je bila usmerjena promocijska politika, in storitve trženja, prilagojene nakupu letalskih vozovnic za destinacijo Provansa.

(147) Francija trdi, da je zbornica CCIMP pri sklenitvi pogodbe z družbo AMS ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, tako da navedena pogodba ne vsebuje nikakršne pomoči.

(148) Francija na prvem mestu meni, da je dogovorjena cena v skladu s tržno prakso, zlasti ob upoštevanju rezultatov predhodne primerjalne študije, opravljene na podlagi spletnega mesta viamichelin.com. Zanika torej, da bi družba AMS storitve trženja zagotavljala po prednostnih pogojih, in opozarja, da je Evropska komisija v svoji odločbi v zvezi z letališčem Ostende ([28]) priznala, da program promocije prek kataloga organizatorja potovanj ne pomeni državne pomoči.

(149) Francija poleg tega trdi, da pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS, pomeni donosno naložbo za letališče Marseille Provence, zlasti za razvoj terminala mp2. Pojasnjuje, da so bili pogoji pogodbe določeni na podlagi študije donosnosti finančnih marž, ustvarjenih z letom družbe Ryanair, ki je bila opravljena pred sklenitvijo pogodbe in predložena v podporo njenim ugotovitvam. Iz te študije naj bi izhajalo, da bo donosnost pogodbe dosežena od četrtega leta obratovanja, z maržo v višini […]* EUR na let po oglaševanju. Francija poudarja, da iz iste študije izhaja, da donosnost, izhajajoča iz vsote prilagoditev za odprtje novih prog in

([27]) Uredba Komisije (ES) št. 1998/2006 z dne 15. decembra 2006 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe pri pomoči de minimis (UL L 379, 28.12.2006, str. 5).

([28]) Odločba Komisije 98/337/ES z dne 21. januarja 1998 o pomoči, ki jo je Flamska regija dodelila družbi Air Belgium in organizatorju potovanj Sunair za uporabo letališča Ostende (UL L 148, 19.5.1998, str. 36).

pogodbe z družbo AMS, samo na letih družbe Ryanair v obdobju 2007–2021 predstavlja povprečno stopnjo marže ([…]* %) glede na standard donosnosti v sektorju, ki ga je Komisija v svojem sklepu v zvezi z letališčem Bratislava ([29]) ocenila na 7,31 %.

(150) Iz simulacije donosnosti, posodobljene na podlagi ustvarjenega prometa in stroškov, ki jih je revidirala skupina Mazars, je razvidna stopnja dobička od tretjega leta, in sicer v višini […]* EUR na let.

(151) Francija opozarja, da so bili stroški, povezani s pogodbo z družbo AMS, upoštevani v poslovnem načrtu iz septembra 2005, posodobljenem maja 2006, v katerem je ugotovljena splošna donosnost terminala mp² [višja od 7,5]* % v obdobju 2005–2021. Na podlagi stopenj iz leta 2006 naj bi bila povprečna raven čistega poslovnega izida na promet pogodbe z družbo AMS glede na promet družbe Ryanair [višja od 7,5]* %, ČSV pa […]* milijonov EUR.

(152) Francija tudi trdi, da je ob upoštevanju prihodkov iz pristojbin za letalske dejavnosti, prihodkov iz neletalskih dejavnosti in letališke takse, pa tudi drugih dajatev, marža na odhajajočega potnika pred podpisom pogodbe ([30]) znašala […]* EUR. Ker je torej povprečni ocenjeni znesek za ukrepe trženja (med katerimi so ukrepi družbe AMS) […]* EUR na odhodnega potnika, je torej neto marža stroškov trženja […]* EUR na potnika. Tako je treba po mnenju Francije ugotoviti finančno korist za letališče za vsakega potnika na terminalu mp².

(153) Tako je lahko letališče med letoma 2006 in 2012 zabeležilo povprečno zaračunano stopnjo na potnika med […]* EUR na potnika in […]* EUR na potnika, pri čemer je povprečje v sedmih letih nekoliko pod pričakovanji, vendar zadostno in znaša […]* EUR na potnika.

(154) Francija dodaja, da se je pogodba, sklenjena z družbo AMS, nanašala na različne zaveze družbe Ryanair glede števila zrakoplovov, stacioniranih na letališču Marseille Provence, pogostosti letov na dan in števila potnikov na leto.

(155) Tako vsota stroškov pogodbe z družbo AMS na potnika družbe Ryanair in skupnih dodatnih stroškov za potnika družbe Ryanair razkriva skupne stroške v višini […]* EUR na potnika, s čimer je ugotovljena dodatna marža, povezana s prisotnostjo družbe Ryanair, ob upoštevanju stroškov, povezanih s pogodbo z družbo AMS, v zadostni višini […]* EUR na potnika.

(156) Nazadnje, Francija trdi, da je sodnik za začasne odredbe pri upravnem sodišču v Marseillu v sklepu z dne 20. oktobra 2009 ugotovil, da letni zneski, predvideni s pogodbo z družbo AMS, glede na storitve, ki jih mora ta zagotoviti, in pomen javnosti, ki ji je vzpostavljeni promocijski mehanizem namenjen, niso niti brezpredmetni niti niso brez zadostnega nadomestila.

3.9 *POSLOVNI NAČRT ZA TERMINAL MP² IN UPORABA NAČELA PREUDARNEGA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU*

(157) Francoska država trdi, da je merilo preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu izpolnjeno, kadar ima politika, ki jo izvaja letališče, pozitivne finančne učinke za obratovanje letališča. Zato je treba analizo opreti na večletne poslovne načrte na podlagi nekaterih meril, kot sta čista sedanja vrednost (ČSV) in notranja stopnja donosa, skupaj s preskusi občutljivosti. V zvezi s tem analiza naložb, ki jih izvede letališče, temelji na dveh načelih: upoštevanju „dejanskih“ tokov sredstev in vrednosti časa na podlagi posodobitve teh tokov sredstev.

(158) Francija meni, da sta bili posledici izvedbe terminala mp² zlasti:

— porazdelitev nekaterih stroškov med oba terminala, s čimer so se znižali stroški glavnega terminala;

— preložitev izvedbe nekaterih naložb, katerih stroški vplivajo na notranjo stopnjo donosa, kot je izgradnja območja za prijavo evropskih potnikov in hale za vkrcanje za evropske in mednarodne lete.

([29]) Sklep Komisije 2011/60/EU z dne 27. januarja 2010 o državni pomoči C-12/08 (ex NN 74/07) – Slovaška – Sporazum med letališčem Bratislava in družbo Ryanair (notificirano pod dokumentarno številko C(2010) 183) (UL L 27, 1.2.2011, str. 24).
([30]) Sestanek odbora za letališča z dne 15. novembra 2005.

(159) Porazdelitev stroškov in preložitev izvedbe nekaterih naložb, ki ju povzroči novi terminal mp², vplivata na višino stopenj, ki jih je treba sprejeti v zvezi s tem terminalom, in promet, vključen v izračun notranje stopnje donosa.

(160) Zato Francija meni, da pristop, ki ga je sprejelo letališče, ustreza odločitvi, ki bi jo sprejel zasebni udeleženec. Meni namreč, da je analiza, ki jo je opravila družba PwC, napačna, ker ji ta očita, da ni izdelala poslovnega načrta „na podlagi predpostavk samo za terminal mp²“, česar pa družba PwC ne opredeli. Francija v zvezi s tem opozarja, da vprašanja porazdelitve stroškov med različne uporabnike različnih terminalov spadajo v okvir analize razlikovanja v stopnjah pristojbin letališča in ne v okvir študije donosnosti projekta novega terminala.

4. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH TRETJIH STRANI**

4.1 *DRUŽBA AIR FRANCE*

4.1.1 SUBVENCIJE ZA NALOŽBE ZA ZBORNICO CCIMP

(161) Družba Air France trdi, da čeprav so subvencije, odobrene za nadgradnjo infrastrukture letališča, koristile vsem prevoznikom, prisotnim na letališču Marseille Provence, lahko posebne subvencije za naložbe na terminalu mp² povzročijo izkrivljanje konkurence med letalskimi prevozniki, ki uporabljajo vsakega od terminalov.

(162) Družba Air France izpodbija oceno Komisije v sklepu o začetku postopka, da je dostop do terminala mp² enak in nediskriminacijski. Zaradi odločitve zbornice CCIMP, da terminal mp² rezervira za promet „od točke do točke“, naj bi bila družba Air France, ki opravlja tudi mednarodne lete in med drugim prevaža transferne potnike, prisiljena razdeliti svoje lete z odhodom iz Marseilla med oba terminala, zaradi česar se je odpovedala uporabi terminala mp². Odprtje terminala mp² od oktobra 2006 za mednarodne lete, ki jih opravlja družba Ryanair, naj bi po mnenju družbe Air France dokazovalo prednostno obravnavo tega prevoznika s strani zbornice CCIMP. Družba Air France poleg tega opozarja, da je terminal mp² storitve ponujal samo za zrakoplove z manj kot 200 sedeži, kar je izključevalo zrakoplove tipa Airbus 321, in da je družba Air Méditerranée pri upravnem sodišču v Marseillu vložila tožbo, s katero je predlagala, naj se ugotovi samovoljnost in diskriminatornost te določbe pravilnika o uporabi terminala mp².

(163) Družba Air France trdi, da se zdi, da je bil edini namen pogojev za upravičenost do uporabe terminala mp², ki jih je prvotno določila zbornica CCIMP, zagotoviti, da se ne bi mogla potegovati za uporabo novega terminala, saj ekonomsko ravnovesje letališča nedvomno ne bi bilo zagotovljeno, če bi lahko družba Air France prenesla vse svoje dejavnosti na terminal mp², na katerem je bila višina pristojbine bistveno nižja.

4.1.2 SUBVENCIJE ZA TEKOČE POSLOVANJE ZBORNICE CCIMP

(164) Družba Air France navaja, da je mogoče, da višina letališke takse, pobrane za račun države, vendar v celoti prenesene na upravljavca letališča, ne ustreza dejansko nastalim stroškom letališča za financiranje ukrepov, ki spadajo pod izvajanje javnih pooblastil, in bi tako lahko pomenila subvencijo za tekoče poslovanje letališča Marseille Provence.

4.1.3 POMOČI, KI JIH JE LETALIŠČE MARSEILLE PROVENCE DODELILO NEKATERIM LETALSKIM PREVOZNIKOM

4.1.3.1 ***Znižane potniške pristojbine za nacionalne lete***

(165) Družba Air France ne izpodbija ugotovitve Komisije v sklepu o začetku postopka, v skladu s katero lahko izgradnja nizkocenovnega terminala ustreza povpraševanju na trgu. Vendar opozarja, da se mora upravljavec letališča prepričati o donosnosti takega projekta.

(166) Družba Air France izpodbija trditev Komisije, v skladu s katero se zdi običajno, da si zasebni upravljavec letališča prizadeva doseči plačilo višjih pristojbin zaradi prevoza potnikov letalskih prevoznikov, ki se odločijo, da bodo

ponujali udobnejšo storitev, in za stranke katerih je značilno, da so „pripravljene plačati“ več. Trdi, da ni prispevala k določitvi ravni kakovosti storitve, ki se ponuja na terminalu, opredeljenem kot „udoben“, in opozarja, da se sprašuje o resnično nediskriminacijski naravi meril, ki jih upravljavci letališča uporabljajo za dostop do novega terminala, namenjenega nizkocenovnim prevoznikom. Družba Air France trdi, da so prevozniki, ki že dolgo uporabljajo terminale, pogosto vezani na te infrastrukture. Meni, da lahko upravljavec letališča v monopolne položaju neprimerno zviša svoje stopnje pri teh vezanih strankah, da bi ponudil privlačne stopnje pristojbin strankam, ki uporabljajo nizkocenovne terminale, ki pa lahko svoje dejavnosti zlahka preselijo z enega letališča na drugo.

(167) Družba Air France meni, da stopnje, ki se uporabljajo na letališču Marseille Provence, izhajajo iz odločitve o računovodski obravnavi, katere edina logika je dati prednost letalskim prevoznikom, ki uporabljajo terminal mp². Metoda porazdelitve splošnih stroškov naj bi po mnenju družbe Air France omogočala umetno znižanje stopnje potniške pristojbine, ki se uporablja na terminalu mp². Družba Air France želi, da bi Komisija pri svojem sklepanju upoštevala dejstvo, da so letališča „bistvene infrastrukture“ za letalske prevoznike in da mora posledično upravljavec letališča določiti stopnje, ki izražajo stroške opravljene storitve (obveznost, določena tudi z Direktivo 2009/12/ES).

(168) Družba Air France poudarja, da po njenem vedenju zbornica CCIMP ni nikoli sprejela ukrepa, s katerim bi izterjala dodatke k pristojbini, dolgovane iz naslova retroaktivne ponovne ocene stopenj potniške pristojbine na terminalu mp². Poudarja, da čeprav je Conseil d'État, ki je odločalo o izdaji začasne odredbe, na podlagi sklepa z dne 28. julija 2009 začasno odložilo plačevanje potniške pristojbine v višini 20 % za terminal mp¹, zbornica CCIMP kljub temu ni zvišala zneska potniške pristojbine, ki je veljala na terminalu mp². Opozarja, da ker Conseil d'État ni razveljavilo stopenj, ki so se uporabljale na terminalu mp¹ (sklep z dne 27. junija 2011), je bilo vseh 20 %, dobljenih na podlagi sklepa o začasni odredbi, nazadnje nakazanih zbornici CCIMP.

(169) Družba Air France poudarja, da je Komisija v predhodni odločbi ([31]) v zvezi s sistemom razlikovanja letaliških pristojbin glede na destinacijo leta (nacionalni/mednarodni) ugotovila obstoj sistema pomoči, ki ni združljiv s skupnim trgom. Opozarja, da ker je Francija sprejela ukrepe za odpravo tega sistema, Komisija ni želela izvesti dodatnih koristnih ukrepov. Družba Air France na podlagi tega sklepa, da je zaradi predhodne odločbe Komisije vsaka nova preiskava tega sistema brezpredmetna.

4.1.3.2 ***Pristojbine za odprtje novih prog***

(170) Čeprav družba Air France priznava, da se lahko vsako letališče odloči za tak pristop, opozarja, da mora letališče dokazati, da je dejansko ravnalo kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu. V zvezi s tem mora dokazati, da je namen ukrepa sčasoma doseči donosnost naložbe. Cilj mora torej biti izboljšanje lastnih prihodkov in ne povečanje turističnega obiska regije.

(171) Družba Air France dodaja, da mora biti tak ukrep, da bi bil sprejemljiv, pregleden, nediskriminacijski, degresiven in časovno omejen, da ne bi pomenil javnega financiranja stroškov poslovanja prevoznika, ki je do njega upravičen.

4.2 *DRUŽBA RYANAIR*

4.2.1 SUBVENCIJE ZA NALOŽBE ZA ZBORNICO CCIMP

(172) Družba Ryanair trdi, da subvencije za naložbe, dodeljene za izgradnjo terminala mp², kažejo ravnanje preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(173) Po mnenju družbe Ryanair bi morala Komisija v analizi upoštevati prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki jih je ustvaril terminal mp², iz naslova najema vozil, pristojbine za uporabo parkirišča in dodatnih komercialnih prihodkov, ustvarjenih s prodajo potnikom terminala mp², ki se lahko odpravijo v trgovine na glavnem terminalu, ki je od terminala mp² oddaljen manj kot minuto hoje. Družba Ryanair na podlagi tega sklepa, da prihodki iz neletalskih dejavnosti, ki jih ustvarijo potniki terminala mp², bistveno prispevajo k donosnosti glavnega terminala.

([31]) Odločba Komisije z dne 28. januarja 2009, pomoč E4/2007, C(2009) 184 final.

(174) Zaprtje letališča, ki bi povzročilo dodatne stroške (odpuščanja, saniranja okolja, smotrnosti že izvedenih naložb), medtem ko bi bila lahko prodajna cena letališča nizka ali celo negativna, leta 2006 ni bilo ekonomsko upoštevna možnost.

(175) Strategija letališča, ki je privedla do povečanja prometa in prihodkov ter zmanjšanja neizkoriščene zmogljivosti letališča, je prispevala k zvišanju njegove tržne vrednosti. Družba Ryanair trdi, da bi lahko sredstva v zvezi s terminalom mp² in izvedene naložbe privedli do zvišanja vrednosti ob prodaji, kar je v nasprotju s tem, kar trdi družba PwC.

4.2.2 DOLOČITEV POTNIŠKIH PRISTOJBIN NA TERMINALU MP²

(176) Družba Ryanair trdi, da sklepa o določitvi potniške pristojbine, ki se uporablja na terminalu mp², ni mogoče pripisati državi, v skladu z merili iz sodbe Stardust Marine ([32]). Poudarja, da se v francoski zakonodaji za gospodarske zbornice šteje, da spadajo v posebno kategorijo javnih subjektov, za katere je značilen neobstoj podrejenosti državi ([33]). Zato izpodbija pristop Komisije, ki o pripisljivosti zadevnih ukrepov domneva zgolj na podlagi dejstva, da je zbornica CCIMP pod nadzorom države, in opozarja, da mora Komisija v vsakem primeru preučiti posebne okoliščine, na podlagi katerih se ugotovi pripisljivost ukrepa.

(177) Družba Ryanair dodaja, da v primeru zbornice CCIMP Francija ne more biti pobudnica niti ni ravnala tako, da bi letališče spodbudila k sprejetju spornih ukrepov. Trdi, da je direkcija DGAC, nasprotno, vedno znova zavračala stopnje, ki jih je sprejemala zbornica CCIMP ([34]).

(178) Družba Ryanair podredno navaja, da je določitev potniških pristojbin na terminalu mp² v skladu s preskusom preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu. Trdi, da Komisija v svoji analizi ni pravilno uporabila preskusa preudarnega udeleženca, kot to zahteva Sodišče ([35]), in sicer iz več razlogov.

(179) Prvič, Komisija ni najprej opravila primerjave med pristojbinami, ki se uporabljajo na letališču Marseille Provence, in tržno ceno. Družba Ryanair je predložila študijo, v kateri se zatrjuje, da se lahko tržna cena za letališke storitve določi na podlagi primerjave s cenami, ki se zaračunavajo na primerljivih zasebnih letališčih v celotni Evropi. Družba uporabi primerjavo z letališči Luton, Eastern Midlands, Prestwick in Liverpool. Trdi, da ta letališča obratujejo brez državne pomoči in brez javnega posredovanja ter da so cene, ki jih plačuje na teh letališčih, povprečno trikrat nižje od cen na letališču Marseille Provence. Iz tega sklepa, da cena, ki jo plačuje letališču Marseille Provence za letališke storitve, ni nižja od tržne cene za te storitve in da torej cena, ki jo plačuje, ne vključuje elementov državne pomoči.

(180) Drugič, Komisija je v svoje izračune vključila nepovratne stroške, namesto da bi svojo oceno oprla zgolj na mejne stroške. Družba Ryanair v zvezi s tem opozarja, da je bilo letališče Marseille Provence zgrajeno leta 1922 in se je pred liberalizacijo zračnega prometa uporabljalo predvsem za regionalni promet, ki ga je v obliki javne službe financirala država, in kot baza za zrakoplove za boj proti gozdnim požarom. Dodaja, da je letališče, da bi se soočilo z upadom prometa med letoma 2001 in 2003, izdelalo strategijo odprtja nizkocenovnim letalskim družbam z vzpostavitvijo terminala, zasnovanega posebej za njihovo uporabo. Družba Ryanair opozarja, da je več let predstavljala več kot 40 % prometa na terminalu mp². Trdi, da regionalna letališča niso privlačna za letalske prevoznike, ki lahko upravičeno pričakujejo pogajanja z letališčem o toliko nižjih cenah, kolikor več potnikov bodo pripeljali na letališče. Opozarja, da mora Komisija pri ugotavljanju obstoja pomoči upoštevati položaj, ki je prevladoval ob odobritvi ukrepa upravičencu. Trdi, da je v obravnavanem primeru na datum, ko je začela delovati na letališču Marseille Provence, ob upoštevanju pogodbenih zavez, ki jih je sprejela v zvezi s številom prepeljanih potnikov, upravljavec letališča lahko upravičeno pričakoval veliko povečanje prometa zaradi prisotnosti družbe Ryanair na letališču. Družba Ryanair trdi, da je treba, ker se ekonomski položaj majhnih

([32]) Sodba Sodišča z dne 16. aprila 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, Recueil 2002, str. I-4397.
([33]) Družba Ryanair se v podporo tej trditvi sklicuje na mnenje Conseil d'État z dne 16. junija 1992, št. 351 654.
([34]) Družba Ryanair se v zvezi s tem sklicuje na odstavke sklepa o začetku postopka o tem, da zbornica CCIMP ni izterjala povračil, izhajajočih iz uporabe retroaktivnih stopenj, ponavljajočih se zahtevah Francije, naj se ukinejo znižane pristojbine za nacionalne lete, in tem, da je zbornica CCIMP uvedla pomoč za trženje brez predhodnega dovoljenja Francije.
([35]) Družba Ryanair se sklicuje na sodbo Splošnega sodišča z dne 17. decembra 2008 v zadevi Ryanair proti Komisiji, T-196/04.

regionalnih letališč s presežno zmogljivostjo razlikuje od položaja, ki ga je Sodišče analiziralo v sodbi Charleroi, ob upoštevanju, da se zanje uporablja analiza po stroških, to analizo prilagoditi. Upoštevanje samo mejnih stroškov in prihodkov, povezanih s pogodbami, sklenjenimi z družbo Ryanair, naj bi odražalo ravnanje preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu. Dodaja, da se stroški, povezani z naložbami, izvedenimi pred prihodom družbe Ryanair, in fiksnimi stroški poslovanja, ne smejo upoštevati. Družba Ryanair dodaja, da dejstvo, ali letališče na splošno ustvarja dobiček ali izgubo, ni upoštevno z vidika obstoja pomoči v korist letalskega prevoznika.

(181) Družba Ryanair trdi, da je analiza stroškov, ki jo je Komisija opravila za preskus preudarnega udeleženca, napačna, ker ne upošteva ravni storitve, ponujene na terminalu mp², ki je nižja od ravni storitev, ponujenih tradicionalnim prevoznikom, in torej ustreza višini veljavne pristojbine. Trdi, da terminal mp² ponuja samo osnovno infrastrukturo ([36]), njegova površina na potnika pa je bistveno manjša v primerjavi s površino glavnega terminala (1,66 m² proti 6,06 m²). Družba Ryanair trdi, da nizkocenovni letalski prevozniki ne bi smeli plačevati pristojbin za storitve, ki jih ne uporabljajo ali jih uporabljajo v manjšem obsegu kot tradicionalni prevozniki ([37]). Opozarja, da za prtljago uporablja pristojbine, s katerimi naj bi potnike spodbudila, da ne prijavljajo prtljage, kar je privedlo do tega, da prtljago prijavi samo tretjina potnikov družbe Ryanir. Poleg tega naj bi potniki družbe Ryanair sami premeščali svojo prtljago od okenc za prijavo do kontrolnih točk, zaradi česar je vsaka taka infrastruktura na letališču nepotrebna. Za primerjavo družba Ryanair poudarja, da družba Air France intenzivneje uporablja storitve zemeljske oskrbe, povezane s prevzemom prtljage na letališču.

(182) Družba Ryanair trdi, da leti z največjimi zrakoplovi, ki letijo z letališča Marseille Provence, s čimer se letališče izogne oportunitetnim stroškom, povezanim z delovanjem majhnih zrakoplovov, glede na število prepeljanih potnikov. Poudarja, da deluje na podlagi obračanj, ki trajajo 25 minut, medtem ko je pri tradicionalnih prevoznikih, kot je Air France, obračalni čas med 45 in 60 minutami. Skrajšan obračalni čas omogoča omejitev časa uporabe talnih površin s strani zrakoplovov in potnikov. Družba Ryanair opozarja, da merila za uporabo terminala mp² temeljijo tudi na zahtevi, da se uporabljajo zrakoplovi tipa C, ki imajo lahko do 200 sedežev, in da zrakoplovi obratujejo s skrajšanim obračalnim časom.

(183) Nazadnje, družba Ryanair graja dejstvo, da Komisija v svojem sklepu ne upošteva pozitivnih zunanjih učinkov, povezanih s prisotnostjo družbe Ryanair na letališču, tj. dejstva, da se vrednost infrastrukture povečuje s pogostostjo njenih obiskov, ob upoštevanju tveganj, neločljivo povezanih z obratovanjem prvih prog, na katerih se opravljajo leti z letališča. Navaja tudi, da prisotnost letalskega prevoznika na letališču ustvarja pozitivni učinek, ki vodi do povečanja števila potnikov na tem letališču ter s tem do izboljšanja komercialnih in prometnih infrastruktur na letališču, kar dodatno okrepi privlačnost letališča. Družba Ryanair poudarja, da se je s pogodbo zavezala prepeljati določeno število potnikov na letališču Marseille, s čimer naj bi prispevala k ustvarjanju takih zunanjih učinkov, kar naj bi dokazovalo po eni strani povečanje prometa na letališču, in zlasti na terminalu mp², in po drugi strani povečanje števila letalskih prevoznikov, ki letijo z letališča. Poleg tega poudarja, da je s tako zavezo na letalskega prevoznika preneseno celotno tveganje, povezano z obratovanjem proge, in da lahko zaradi tega letališče sprejme nižjo stopnjo donosnosti naložb, kot bi jo zahtevalo ob neobstoju takih zavez.

(184) Družba Ryanair Komisijo spodbuja, naj v svoji analizi sprejme pristop enojnega obračunavanja, pri katerem se upoštevajo vsi prihodki iz letalskih dejavnosti in komercialnih prihodki, ustvarjeni s prisotnostjo letalskega prevoznika na letališču. V zvezi s tem navaja, da prepelje več potnikov na let kot družba Air France in da opravlja lete „od točke do točke“, na katerih po njenem mnenju potniki verjetneje ustvarijo komercialne prihodke kot potniki v tranzitu. Poudarja, da so od začetka njenega obratovanja na letališču Marseille Provence na terminalu mp² začele delovati številne trgovine in več družb za najem vozil ter da prihodki, ustvarjenimi s temi neletalskimi dejavnostmi, prispevajo k donosnosti tega terminala.

(185) Družba Ryanair nazadnje navaja, da dejstvo, da so pristojbine, določene za terminal mp², v skladu s preskusom preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, dokazuje, da javna sredstva, dodeljena upravljavcu letališča, niso prerazporejena na družbo Ryanair. Če bi bil dokazan obstoj pomoči v korist letališča, družba Ryanair zanika, da to pomeni, da je bila njena končna upravičenka.

([36]) Družba Ryanair opozarja, da terminal mp² nima: dragih marmornih oblog, spuščenih stropov, monitorjev v prostorih za vkrcanje, naprave za transport prtljage v glavno halo, vozičkov za prtljago, čakalnic, informacijskih točk, tekočih stopnic in tekočih trakov ter teleskopskih koridorjev.

([37]) Družba Ryanair se v podporo tej trditvi sklicuje na sklep CAA UK z dne 27. maja 2011 v zvezi s pritožbo družbe Ryanair zoper pristojbino, ki se je diskriminacijsko uporabljala na letališču Gatwick.

(186) Družba Ryanair nadalje trdi, da pristojbine, ki se uporabljajo na terminalu mp[2], niso nikakor selektivne, ker Komisija ni dokazala, da je bila družba Ryanair upravičena do ugodnejših pogojev kot drugi letalski prevozniki na letališču Marseille. Poudarja, da za tak sklep ni dovolj ugotoviti, da se za različne letalske prevoznike uporabljajo različne pristojbine, ampak da bi morala Komisija upoštevati stroške storitev, ki jih letališče ponuja vsakemu od teh prevoznikov, ter pozitivne zunanje učinke in prihodke iz neletalskih dejavnosti, ki jih ustvari vsak letalski prevoznik. Družba Ryanair opozarja, da zaradi svojega poslovnega modela na vsakem letu prepelje več potnikov kot drugi prevozniki in da se morajo ti prihranki letališča glede na oportunitetne stroške, ki se jim tako izogne, odražati v višini pristojbin, ki se uporabljajo za družbo Ryanair.

(187) Nazadnje, družba Ryanair navaja, da razlikovanje v stopnjah med nacionalnimi in mednarodnimi leti pomeni diskriminacijo v smislu člena 102 PDEU, ker izhaja iz odločitve letališča in glede na njegov prevladujoči položaj pri zagotavljanju infrastrukture. Trdi, da se storitve za potnike ne razlikujejo bistveno glede na njihovo destinacijo (domači let, nacionalni let, mednarodni let) ter da preverjanje potnih listin mednarodnih potnikov spada med pristojnosti države in se torej ne bi smelo financirati z letališkimi pristojbinami. Družba Ryanair obžaluje, da Francija ugotovitve v zvezi z razlikovanjem med nacionalnimi leti in leti znotraj schengenskega območja ni razširila na lete zunaj schengenskega območja, za katere se na glavnem terminalu uporablja za 56 % višja pristojbina. Družba Ryanair tudi trdi, da ta mehanizem razlikovanja pomeni državno pomoč. Poudarja, da družba Air France in z njo povezane družbe opravljajo večino domačih letov in imajo torej koristi od sistema razlikovanja stopenj. Zato Komisiji predlaga, naj v ukrepe, ki so predmet te preučitve, vključi prednost, dodeljeno družbi Air France, ki izhaja iz razlikovanja med pristojbinami za lete znotraj shengenskega območja in lete zunaj schengenskega območja, da bi lahko dobila odškodnino pred francoskimi sodišči.

(188) Družba Ryanair je predložila dodatne informacije v zvezi z družbo AMS in analizo, ki naj bi jo opravila Komisija. Navaja, da bi bilo treba obstoj pomoči v pogodbi z družbo AMS oceniti ločeno od drugih ukrepov. Če pa se Komisija odloči, da jo bo ocenila skupaj s pogoji, do katerih je družba Ryanair upravičena na letališču, ta predlaga ekonomsko analizo in ugotavlja, da bi bila na tej podlagi pogodba z družbo AMS kratkoročno dobičkonosna za letališče.

4.3 *ZBORNICA CCIMP*

4.3.1 SUBVENCIJE ZA NALOŽBE ZA ZBORNICO CCIMP

(189) Zbornica CCIMP se strinja s trditvami Francije, v skladu s katerimi zastaranih subvencij in subvencij, namenjenih financiranju negospodarskih dejavnosti, ni mogoče opredeliti kot državnih pomoči. Vsekakor javna sredstva, dodeljena pred začetkom veljavnosti smernic iz leta 2005, ne pomenijo državne pomoči na podlagi sporočila iz leta 1994. Podredno, subvencije, ki pomenijo državne pomoči, so združljive s pravili PDEU, zlasti na podlagi člena 107(3)(c) PDEU. Zbornica CCIMP se strinja z mnenjem Francije o združljivosti obravnavanih pomoči glede na pogoje iz smernic, zlasti pogoja sorazmernosti in nujnosti.

(190) Zbornica CCIMP poudarja neposredni in posredni gospodarski učinek novega terminala v marsejski regiji ter njegovo vlogo pri razbremenitvi osrednjih letališč, evropski teritorialni koheziji in krepitvi letaliških zmogljivosti zaradi tveganja preobremenjenosti ([38]).

(191) Zbornica CCIMP meni, da je bila ureditev novega terminala nepogrešljiva za umestitev nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki redko uporabljajo tradicionalne infrastrukture, katerih značilnosti ne ustrezajo njihovemu ekonomskemu modelu. Opozarja, da se je bilo samo z vzpostavitvijo nizkocenovnega terminala mogoče približati zahtevam nizkocenovnih letalskih prevoznikov glede letaliških pristojbin pod pogojema preglednosti in nediskriminacije.

4.3.2 SUBVENCIJE ZA TEKOČE POSLOVANJE V KORIST ZBORNICE CCIMP

(192) Zbornica CCIMP tako kot Francija v svojih pripombah pojasnjuje, da se finančni tokovi v skupnem znesku […]* milijonov EUR nanašajo na prispevke, plačane splošni službi letališča za opravljene storitve. Poudarja, da ni bilo nobenega prenosa finančnih sredstev z gospodarske zbornice na letališče Marseille Provence. Opozarja, da je letališče Marseille Provence tako kot vsako podjetje v regiji zavezano plačilu davka za kritje stroškov gospodarskih zbornic, ki ga je leta 2010 poravnalo v znesku 213 553 EUR.

([38]) Glej opombo 18.

4.3.3 DOLOČITEV POTNIŠKIH PRISTOJBIN NA TERMINALU MP²

(193) Zbornica CCIMP opozarja, da nizkocenovni terminal mp² ponuja poenostavljene storitve in omogoča ponudbo različnih stopenj, ter potrjuje, da so bili za določitev teh stopenj upoštevani vsi stroški. Na podlagi tega sklepa, da se lahko letališče Marseille Provence sklicuje na načelo preudarnega udeleženca, da bi utemeljilo obstoj različnih pristojbin na vsakem od terminalov.

(194) Zbornica CCIMP meni, da je tako imenovana „prispevna" metoda, uporabljena za izračun stopnje donosnosti terminala mp², edina, ki omogoča upoštevanje prenosa letalskega prevoznika z enega na drug terminal, saj ekonomija obsega vključuje stabilnost zadevnih stroškov, medtem ko bi njihova porazdelitev med terminala povzročila znižanje na glavnem terminalu. Opozarja, da sta bili posledici izvedbe terminala mp² porazdelitev nekaterih stroškov med terminala, s čimer so se znižali stroški glavnega terminala, in preložitev izvedbe nekaterih naložb (preložitev izgradnje območja za prijavo evropskih potnikov in hale za vkrcanje za evropske in mednarodne lete).

4.3.4 SPODBUJEVALNI UKREPI ZA ODPRTJE NOVIH PROG

(195) Zbornica CCIMP navaja, da je sprejela načrt razvoja, namenjen povečanju obiska letališča, zlasti z odprtjem novih prog. Spodbujevalni ukrepi so po navedbah zbornice CCIMP namenjeni izpolnitvi tega cilja v skladu z običajno prakso upravljavcev letališč, kot naj bi Komisija navedla v svoji odločbi v zvezi z letališčem Manchester ([39]). Uvedeni sistem je treba po mnenju zbornice CCIMP šteti za komercialno prakso, ki izključuje vsakršno pomoč v smislu člena 107 PDEU, ker je sistem odprt, nediskriminacijski, njegova veljavnost pa časovno omejena na podlagi objektivnih meril.

(196) Zbornica CCIMP trdi, da je treba opredelitev kot pomoč zavrniti tudi, ker bi bil lahko preudaren udeleženec, ki deluje v običajnih tržnih razmerah, pripravljen ukrepati pod istimi pogoji. Trdi, da so sprejete prilagoditve del obetov za povečanje donosnosti letališča in temeljijo na poslovnem načrtu, ki je v gradivu za pripravo na sestanek odbora Cocoéco z dne 14. septembra 2009. Posodobitev te študije, kot je podrobno pojasnjena v odgovoru Francije, naj bi potrjevala donosnost ukrepov.

(197) Zbornica CCIMP dodaja, da glede na običajno tržno prakso, glede na katero je treba oceniti njeno ravnanje, uvedeni sistem ostaja razumen.

4.3.5 POMOČ ZA TRŽENJE – POGODBA Z DRUŽBO AMS

(198) Zbornica CCIMP trdi, da je pri sklenitvi pogodbe z družbo AMS ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu. Pojasnjuje, da je glede na prakso v sektorju za opravljene storitve plačala očitno sorazmerno in razumno ceno, ter izpodbija upoštevnost študije, ki jo je predložila družba Air France in ki se nanaša samo na splošna spletna mesta. Zbornica CCIMP opozarja, da so nasprotno proizvodi, ki se oglašujejo na spletnem mestu družbe Ryanair, namenjeni širokemu krogu uporabnikov interneta, ki iščejo letalske vozovnice.

(199) Zbornica CCIMP pojasnjuje, da je bilo ustrezno zgolj ciljno usmerjeno oglaševanje, ker je bil cilj povečati promet terminala mp² in še zlasti promet mednarodnih potnikov z veliko kupno močjo. Po mnenju zbornice CCIMP je samo spletno mesto družbe Ryanair ponujalo maksimalno prepoznavnost in učinkovitost oglaševanja.

(200) Zbornica CCIMP opozarja, da so letni stroški pogodbe z družbo AMS glede na število prepeljanih potnikov leta 2010 znašali […]* EUR.

([39]) Odločba z dne 14. junija 1999, *Letališče Manchester*, NN 109/98.

4.4 *ZDRUŽENJE EVROPSKIH LETALSKIH PREVOZNIKOV*

4.4.1 SUBVENCIJE, DODELJENE ZBORNICI CCIMP

(201) Združenje evropskih letalskih prevoznikov (AEA) opozarja, da podpira vse ukrepe, ki bi lahko prispevali k regionalnemu razvoju, da pa subvencije, dodeljene majhnim regionalnim letališčem, ne smejo povzročiti izkrivljanja konkurence. Po mnenju združenja AEA bi bilo treba sektor zračnega prometa šteti za sektor dejavnosti, v katerem lahko vsako posredovanje, naj bo regulativno ali finančno, povzroči izkrivljanje konkurence. Subvencije, dodeljene majhnim regionalnim letališčem, so torej sprejemljive samo, če koristijo vsem uporabnikom brez razlikovanja in ne povzročajo izkrivljanj med letališči na istem gravitacijskem območju.

(202) Združenje AEA trdi, da je nujno treba sprejeti zavezujoč okvir na evropski ravni, ki bo zajemal celotni sektor zračnega prometa, da bi se preprečile nenadzorovane subvencije in zagotovil konkurenčen okvir med gospodarskimi subjekti. Temeljiti bi moral na načelu preučitve pomoči za infrastrukturo glede na povpraševanje in ne bi smel spodbujati preusmeritve prometa na regije, v katerih je povpraševanje omejeno.

4.4.2 RAZLIKOVANJE V STOPNJAH PRISTOJBINE NA TERMINALU MP[2]

(203) Združenje AEA podpira zamisel, da lahko letališče razlikuje med svojimi infrastrukturami glede na storitve, ki jih ponuja uporabnikom. Vendar trdi, da mora letališče v takem primeru pri izračunu pristojbin upoštevati načeli preglednosti in razmerja s stroški. Navaja, da v praksi to pomeni razlikovanje med stroški, povezanimi z uporabo splošne infrastrukture, na eni strani in stroški, povezanimi z uporabo posebne infrastrukture, na drugi strani. Po mnenju združenja AEA bi morali vsi letalski prevozniki plačevati enake stopnje za uporabo osrednje infrastrukture (vzletno-pristajalne steze, parkiranje, oprema za varnost v zračnem prometu, varnostne kontrole, ravnanje s prtljago, okoljske takse in po potrebi takse za hrup). Pristojbine za terminal in oskrbo se lahko razlikujejo od enega terminala do drugega glede na kakovost storitev, ki so na voljo letalskim prevoznikom, določiti pa jih je treba na podlagi priglašenih stroškov.

(204) Združenje AEA tudi trdi, da dostop do terminalov z omejenimi storitvami ne bi smel biti omejen na nizkocenovne letalske prevoznike, ampak bi moral biti odprt vsem letalskim prevoznikom v skladu z načelom nediskriminacije.

(205) Za zagotovitev, da ni izkrivljanja konkurence med letalskimi prevozniki, prisotnimi na istem letališču, združenje AEA poudarja, da upravljavci letališča ne smejo povišati pristojbin na glavnem terminalu, da bi nadomestili stroške, povezane s terminalom z omejenimi storitvami.

4.4.3 ZAGONSKA POMOČ

(206) Združenje AEA trdi, da so dejanski koristniki teh sistemov letalski prevozniki, medtem ko imajo regionalna letališča samo posredne koristi. Meni, da se taka pomoč ne sme dodeliti za proge, na katerih lete že opravlja drug letalski prevoznik. Po mnenju združenja AEA se proga ne bi smela šteti za „novo“, če se enaka povezava že opravlja z letališča na istem gravitacijskem območju. Združenje AEA pojasnjuje, da bi bilo treba v idealnem primeru za letališča, ki so oddaljena manj kot 100 km ali 120 minut vožnje s hitrim vlakom TGV, šteti, da ležijo na istem gravitacijskem območju.

(207) Združenje AEA meni, da so tri leta izjemno dolgo obdobje v zvezi z zagonsko pomočjo. Trdi, da je sposobnost obstanka proge očitna že po nekaj mesecih, največ po enem letu. Poudarja, da se s pomočjo ne bi smeli kriti ponavljajoči se stroški poslovanja, kot so amortizacija zrakoplovov, stroški najema zrakoplovov ali uporaba letališke infrastrukture.

(208) Po mnenju združenja AEA zagonske pomoči ne bi smelo biti mogoče kumulirati z drugo pomočjo, dodeljeno za obratovanje iste proge. Združenje AEA trdi, da bi bilo treba za prevoznika, ki ne upošteva pogodbenih obveznosti, uporabiti mehanizme sankcij. Poudarja, da morajo biti pomoči, dodeljene v sektorju zračnega prometa, vedno omejevalne in se smejo odobriti samo na podlagi preučitve vsakega primera posebej.

(209) Združenje AEA trdi, da se pomoči lahko odobrijo samo na podlagi preglednega in nediskriminacijskega postopka. Pogoji, pod katerimi je dodeljena zagonska pomoč, bi morali biti objavljeni v *Uradnem listu Evropske unije*. Poleg tega trdi, da bi moral biti vsak finančni prispevek, ki ga dodeli ozemeljska skupnost ali regionalno letališče, priglašen zadevni državi članici najmanj tri mesece pred njegovim začetkom veljavnosti, da bi ta lahko presodila, ali je o njem treba obvestiti Evropsko komisijo. Združenje AEA poudarja, da je treba v primeru priglašene pomoči lokalne skupnosti opozoriti, da se vsako izplačilo pomoči pred odobritvijo Evropske komisije šteje za nezakonito pomoč.

4.5 *DRUŽBA AIRPORT MARKETING SERVICES*

(210) Družba AMS najprej trdi, da odločitve o sklenitvi pogodbe z dne 19. maja 2006 ni mogoče pripisati francoski državi. Poudarja, da čeprav je posvetovanje z državo prek odbora Cocoéco pred vsakim sprejetjem odločitve o letaliških pristojbinah upošteven znak za ugotovitev pripisljivosti takih odločitev, to ne velja za odločitev v zvezi z nakupom storitev trženja. Trdi, da nakup storitev trženja ni bil nikakor povezan z odločitvami v zvezi z veljavnimi letališkimi pristojbinami in da se ne razlikuje od drugega nakupa oglaševalskega prostora. Poleg tega opozarja, da osnovno merilo, na katerem temelji analiza Komisije za ugotovitev, ali je treba odločitve gospodarske zbornice pripisati državi, ne zadostuje glede na zahteve iz sodbe Stardust Marine ([40]).

(211) Družba AMS nadalje navaja, da je sklenitev pogodbe o nakupu storitev trženja v skladu z ravnanjem preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu. Poudarja, da je ta pogodba podobna pogodbam, sklenjenim z zasebnimi letališči, kot sta Liverpool ali Oslo Rygge, ki so nedvomno ravnala kot preudarni udeleženci v tržnem gospodarstvu. Pojasnjuje, da ne izvaja nikakršnega razlikovanja med javnimi in zasebnimi letališči ter da so stopnje, ki jih uporablja, javne in zlahka dostopne na njenem spletnem mestu.

(212) Družba AMS podredno trdi, da so zahtevane stopnje v skladu s tržno ceno. Pojasnjuje, da so bile določene na podlagi študije, ki jo je leta 2004 na zahtevo družbe Ryanair opravila družba Mindshare, hčerinska družba skupine WPP, ki zagotavlja storitve trženja. Družba AMS dodaja, da partnerji, kot sta Hertz in NeedaHotel, kupujejo razpoložljiv prostor na spletnem mestu za oglaševanje svojih storitev in da pogodbe, sklenjene s temi subjekti, omogočajo boljšo oceno tržne cene. Navaja, da je izdelala ponudbo stopenj, ki temelji na standardni metodi izračuna oglaševalne izpostavljenosti na spletu, da bi zvišala vrednost izpostavljenosti, ponujene na spletnem mestu družbe Ryanair. Stopnje se sprejmejo na podlagi stroškov na tisoč ogledov strani, število obiskov pa določa cenovni razpon za večino storitev oglaševanja, ki so na voljo.

(213) Družba AMS trdi, da je družba Air France predložila primerjavo med cenovno ponudbo družbe AMS ob podpisu pogodbe, tj. leta 2006, in cenovno ponudbo Viamichelin za leto 2011, medtem ko je letališče Marseille Provence svojo primerjavo ustrezno oprlo na cenovno ponudbo Viamichelin za leto 2006. Ob upoštevanju dejstva, da se cenovne ponudbe za storitve trženja spremenijo povprečno vsakih šest let, družba AMS meni, da primerjave, ki jih je izdelala družba Air France, niso upoštevne.

(214) Družba AMS trdi, da so bili letališču Marseille Provence ponujeni posebno ugodni komercialni pogoji. V zvezi s tem opozarja, da so bile stopnje med letoma 2006 in 2011 zamrznjene na podlagi števila obiskov na spletnem mestu družbe Ryanair aprila 2005, čeprav se je v resnici to število povečalo z 0,65 milijona na dan leta 2005 na 1,2 milijona na dan leta 2011. Poleg tega je bilo število prejemnikov dopisnega seznama zamrznjeno na podlagi števila, ugotovljenega aprila 2005, čeprav se je povečalo z 1,2 milijona na 2,6 milijona. Družba AMS poudarja, da družba Air France v svoji primerjavi ni upoštevala teh elementov v zvezi s številom obiskov, zaradi česar je napačna.

(215) Družba AMS opozarja, da je število obiskovalcev spletnega mesta Viamichelin manjše od števila obiskovalcev spletnega mesta družbe Ryanair in da je to spletno mesto slabo poznano zunaj Francije. Družba AMS meni, da torej to spletno mesto ni primerno za promocijo letališča na evropski ravni, kar potrjuje dejstvo, da ni njegovih storitev do danes uporabilo nobeno letališče. Družba AMS poudarja, da je spletno mesto Lonely Planet avstralsko spletno mesto, ki je v Evropi slabo poznano, in da je precej manj obiskano kot spletno mesto družbe Ryanair. Nazadnje, družba AMS poudarja, da so spletna mesta, ki niso povezana z letalskimi prevozniki, manj primerna,

([40]) Sodba Sodišča z dne 15. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, Recueil, str. I-04397, točki 52 in 58.

ker obiskovalcu ne omogočajo, da bi istočasno rezerviral letalsko vozovnico. Meni, da so stopnje za storitve trženja na spletnih mestih družb Air France, British Airways in Expedia višje od cen, ki se uporabljajo na spletnem mestu družbe Ryanair, kljub manjšemu obisku.

(216) Družba AMS poleg tega izpodbija trditev, da je družba Ryanair letališče Marseille prisilila v sklenitev pogodbe o storitvah trženja. Trdi, da ni v njenem interesu, da bi izsilila prodajo prostora na spletnem mestu družbe Ryanair, ki je omejen vir, na katerega je usmerjeno veliko povpraševanje.

(217) Družba AMS trdi, da prisotnost oglaševalskih povezav na spletnem mestu družbe Ryanair privablja pozornost upravljavcev ali lastnikov letališč in da s tem, ko opozarja na prisotnost rednega letalskega prevoznika in s tem povezanih prihodkov iz neletalskih dejavnosti, povečuje vrednost letališč v očeh potencialnih kupcev.

(218) Družba AMS trdi, da je Komisija v svojem sklepu v zvezi z letališčem Bratislava ([41]) priznala vrednost opravljanja storitev trženja.

(219) Nazadnje, družba AMS trdi, da se smernice iz leta 2005 ne uporabljajo za odnose med letališčem in ponudnikom storitev trženja.

5. PRIPOMBE FRANCIJE NA PRIPOMBE TRETJIH STRANI

(220) Francija v svojih pripombah na pripombe tretjih strani trdi, da prispevek družbe Air France vsebuje več napačnih trditev.

(221) Opozarja, da je dostop do terminala mp² v nasprotju s trditvami družbe Air France enak in nediskriminacijski.

(222) Francija pojasnjuje, da letališču Marseille Provence ni mogoče očitati, da ni predvidelo odprtja terminala mp² za mednarodne lete zunaj schengenskega območja, katerih uvedba je bila predvidena šele po podpisu sporazuma o odprtem nebu med Marokom in Evropsko unijo 29. decembra 2006. Opozarja, da so bile s študijami o možnostih razvoja prometa do takrat ugotovljene predvsem možnosti razvoja znotraj schengenskega območja in da zato pri prvotni ureditvi terminala mp² ni bila predvidena posebna infrastruktura za kontrolo na mejah, ki bi pomenila nepotrebne dodatne stroške. Poleg tega poudarja, da družba Air France, ki navaja, da je bila ta nezmožnost opravljanja mednarodnih letov s terminala mp² namenjena predvsem temu, da bi se ji preprečil dostop do tega terminala, še vedno ne opravlja letov s terminala mp², čeprav je bil odprt za mednarodni promet.

(223) Francija opozarja, da določbe pravilnika o dostopu do terminala mp² temeljijo na preudarkih o ciljih udobja in varnosti, ki jih je določilo letališče, kot je omejena velikost prostorov za vkrcanje. Poudarja, da je bila tožba, ki jo je pri upravnem sodišču v Marseillu v zvezi z dostopom do terminala mp² vložila družba Air Méditerranée, zavrnjena ([42]).

(224) Francija izpodbija trditev družbe Air France, da ekonomsko ravnovesje terminala mp² ne bi bilo doseženo, če bi lahko družba Air France vse svoje dejavnosti prenesla na terminal, na katerem je bila višina pristojbin bistveno nižja od veljavnih pristojbin na glavnem terminalu. Po mnenju Francije tej trditvi nasprotuje dejstvo, da je letališče v svoj prvotni poslovni načrt vključilo prenos redne proge družbe Air France na terminal mp². Francija meni, da družba Air France terminalu mp² v resnici očita njegovo raven storitev, ki naj ne bi ustrezala pričakovanjem njenih strank. V zvezi s tem opozarja, da so razlike v letaliških storitvah in z njimi povezanih pristojbinah dovoljene z evropskimi in nacionalnimi besedili.

(225) Francija nazadnje opozarja, da po njenem mnenju Conseil d'État v svoji odločbi z dne 26. julija 2011 ni obsodilo metode porazdelitve stroškov med terminala mp¹ in mp², ampak je v zvezi s stopnjami terminala mp¹ potrdilo,

([41]) Sklep 2011/60/EU, uvodna izjava 114.

([42]) Upravno sodišče v Marseillu, sklep sodnika za začasne odredbe z dne 17. marca 2011, št. 1101332, s katerim je sodišče razsodilo, da položaj ne pomeni dovolj resnega in neposrednega posega v javni interes, da bi lahko pomenil nujni pogoj, ter zavrnilo predlog za začasno odredbo, o tožbi pa se odloča še meritorno.

da so bile določene v skladu z „metodo izračuna, utemeljeno z natančnimi računovodskimi študijami“. Francija izpodbija pripombo družbe Air France, v skladu s katero bi morala zbornica CCIMP na podlagi sklepa o začasni odredbi z dne 28. julija 2009 zvišati potniško pristojbino na terminalu mp^2, ob upoštevanju neobstoja meritorne sodbe, in opozarja, da je letališče po odločbi z dne 26. julija 2011 bistveno spremenilo strukturo svojih pristojbin.

6. **OCENA UKREPOV V KORIST ZBORNICE CCIMP – OBSTOJ POMOČI**

6.1 *OBSTOJ MOREBITNE POMOČI ZA NALOŽBE V KORIST ZBORNICE CCIMP*

(226) V skladu s členom 107(1) Pogodbe se pravila o državni pomoči uporabljajo le, kadar je prejemnik „podjetje“. Sodišče Evropske unije je dosledno opredelilo podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status in način njihovega financiranja ([43]). Gospodarska dejavnost je vsaka dejavnost, ki obsega ponujanje blaga ali storitev na določenem trgu ([44]). Gospodarska narava dejavnosti kot take ni odvisna od tega, ali dejavnost ustvarja dobiček ([45]).

(227) Dejavnost letalskih prevoznikov, ki vključuje zagotavljanje storitev prevoza potnikom in/ali podjetjem, pomeni gospodarsko dejavnost. Sodišče je v sodbi Aéroports de Paris menilo, da je upravljanje letališča, ki zajema zagotavljanje letaliških storitev letalskim prevoznikom in različnim ponudnikom storitev, prav tako gospodarska dejavnost. Splošno sodišče je v sodbi Flughafen Leipzig-Halle potrdilo, da je upravljanje letališča gospodarska dejavnost, katere neločljiv del je gradnja letališke infrastrukture.

(228) V zvezi s preteklimi finančnimi ukrepi zaradi postopnega razvoja tržnih sil v letališkem sektorju ni mogoče določiti natančnega datuma, od katerega bi se moralo upravljanje letališča nedvomno obravnavati kot gospodarska dejavnost. Vendar je Splošno sodišče priznalo spremembe v naravi letaliških dejavnosti. Splošno sodišče je v sodbi Flughafen Leipzig-Halle razsodilo, da od leta 2000 uporabe pravil o državni pomoči za financiranje letališke infrastrukture ni mogoče več izključiti. Zato je treba od datuma sodbe Aéroports de Paris (12. decembra 2000) upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture obravnavati kot nalogo, ki spada na področje nadzora državnih pomoči.

(229) V nasprotju s tem so lahko javni organi pred sodbo Aéroports de Paris upravičeno menili, da financiranje letališke infrastrukture ni pomenilo državne pomoči in da v skladu s tem takih ukrepov ni bilo treba priglasiti Komisiji. Iz tega sledi, da Komisija zdaj finančnih ukrepov, odobrenih pred sodbo Aéroports de Paris, ne more preverjati na podlagi pravil o državni pomoči.

(230) Vsekakor ukrepi, ki so bili dodeljeni pred razvojem konkurence v letališkem sektorju, ob dodelitvi niso pomenili državne pomoči, vendar bi se lahko obravnavali kot taki v smislu člena 1(b)(v) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999, če so izpolnjeni pogoji iz člena 107(1) PDEU.

(231) Komisija ugotavlja, da so bile naslednje subvencije dodeljene pred sodbo Aéroports de Paris (tj. pred 12. decembrom 2000). Posledično ugotavlja, da ni pristojna za njihovo preučitev na podlagi pravil o državni pomoči:

— subvencija generalnega sveta z dne 14. decembra 1999 v višini 3 064 000 EUR;

— subvencija regionalnega sveta z dne 24. oktobra 1997 v višini 8 032 000 EUR;

— subvencija regionalnega sveta z dne 8. julija 1994 v višini 1 372 000 EUR;

([43]) Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4, točka 2.1) in s tem povezano sodno prakso, zlasti sodbo Sodišča z dne 12. septembra 2000 v združenih zadevah Pavlov in drugi, od C-180/98 do C-184/98, Recueil 2000, str. I-6451.

([44]) Sodba Sodišča z dne 16. junija 1987 v zadevi Komisija proti Italiji, 118/85, Recueil 1987, str. 2599, točka 7; zadeva Komisija proti Italiji, C-35/96, Recueil 1998, str. I-3851, točka 36; zadeva Pavlov in drugi, točka 75.

([45]) Sodba Sodišča z dne 29. oktobra 1980 v združenih zadevah Van Landewyck, od 209/78 do 215/78 in 218/78, Recueil 1980, str. 3125, točka 88; sodba Sodišča z dne 16. novembra 1995 v zadevi FFSA in drugi, C-244/94, Recueil 1995, str. I-4013, točka 21; in sodba Sodišča z dne 1. julija 2008 v zadevi MOTOE, C-49/07, ZOdl. 2008, str. 4863, točki 27 in 28.

— subvencija države z dne 26. aprila 2000 v višini 290 000 EUR;

— subvencija države z dne 23. junija 1999 v višini 579 000 EUR.

(232) Komisija bo zato svojo preučitev omejila na naslednje subvencije.

Preglednica 5

Subvencija	Skupna vrednost naložbe (v 1 000 EUR)	Skupni izplačani znesek (v 1 000 EUR)
Generalni svet 27.9.2002	2 098	209
Generalni svet 26.6.2003	8 920	3 000
Generalni svet 19.5.2005	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889
Francoska država 19.12.2001	ni podatka	5 032
ESRR 22.8.2002	5 280	1 520
Skupaj	**48 002**	**18 250**

(233) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s PDEU, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

6.1.1 GOSPODARSKA DEJAVNOST IN POJEM PODJETJE

(234) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da infrastrukturo, na katero se nanaša ta sklep, gospodarsko izkorišča zbornica CCIMP, ki je upravljavka letališča in ki uporabnikom zaračunava pristojbine za uporabo te infrastrukture. Zato je zbornica CCIMP, vsaj kar zadeva upravljanje letališča, podjetje v smislu konkurenčnega prava Unije.

(235) Vendar ne glede na pravni status upravljavke letališča niso vse njene dejavnosti nujno gospodarske. Zato je treba njene dejavnosti razlikovati in ugotoviti, v kakšnem obsegu so različne dejavnosti gospodarske ali negospodarske ([46]).

(236) Sodišče je ugotovilo, da dejavnosti, ki običajno spadajo v pristojnost države pri izvrševanju njenih uradnih pooblastil kot javnega organa, niso gospodarske in ne spadajo na področje uporabe pravil o državni pomoči. Takšne dejavnosti običajno vključujejo varnost, kontrolo zračnega prometa, policijo, carino ([47]).

([46]) Sodba z dne 19. januarja 1994 v zadevi SAT Fluggesellschaft mbH proti Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, str. I-43.
([47]) Sodba Sodišča z dne 18. marca 1998 v zadevi Diego Calì & Figli proti Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, Recueil 1997, str. I-1547. Odločba Komisije z dne 19. marca 2003, N 309/2002. Odločba Komisije z dne 16. oktobra 2002, N 438/2002, Subvencije belgijskim pristaniškim upravam za izvrševanje nalog javne oblasti.

(237) Komisija zato meni, da ob neobstoju zakonske obveznosti za letališča, da nosijo stroške financiranja teh dejavnosti in z njimi povezane infrastrukture, prevzem stroškov s strani države običajno ne pomeni državne pomoči ([48]).

(238) V obravnavanem primeru se zdi nujno razlikovati po zadevnih dejavnostih, kakor sledi.

(239) V okviru stroškov za izpolnjevanje državnih nalog je treba za stroške, povezane z nalogami javne varnosti in varovanja, priznati, da so del izpolnjevanja negospodarskih dejavnosti.

(240) Tako naravo je treba priznati predvsem dejavnostim, namenjenim zagotavljanju javne varnosti na letališču, kolikor se nanašajo na preprečevanje nezakonitih dejanj in zlasti boj proti terorizmu. V tem okviru stroški, povezani z nalogami policije in prisotnostjo gasilske brigade mesta Marseille, spadajo pod tako dejavnost. Enako velja za naloge carine.

(241) Kar zadeva dejavnosti, povezane z javnim varovanjem na letališču, so te namenjene zagotavljanju zaščite oseb in premoženja. To velja, kadar je zadevno premoženje del družbene lastnine, kot v obravnavanem primeru. V okviru te naloge je treba v obravnavanem primeru navesti zlasti naslednje dejavnosti:

— varnostne preglede oddane prtljage;

— kontrolo dostopa do območja omejenega gibanja;

— varnostne preglede potnikov in ročne prtljage;

— avtomatiziran mejni nadzor z biometrično identifikacijo;

— videonadzor.

(242) Vendar javno financiranje negospodarskih dejavnosti, ki so tesno povezane z izvajanjem gospodarske dejavnosti, ne sme povzročiti neupravičene diskriminacije med letalskimi prevozniki in upravljavci letališča. Če je namreč v nekem pravnem sistemu običajno, da letalski prevozniki ali upravljavci letališč prevzamejo nekatere stroške v svoje breme, medtem ko jih drugi ne, imajo slednji prednost, čeprav so ti stroški povezani z dejavnostmi, ki se kot take štejejo za negospodarske. Zato je potrebna analiza pravnega okvira, ki se uporablja za upravljavca letališča, da se ugotovi, ali morajo v tem pravnem okviru upravljavci letališč ali letalski prevozniki kriti stroške, ki izhajajo iz opravljanja nekaterih dejavnosti, ki same po sebi morda ne bodo donosne, vendar so neločljivo povezane z opravljanjem drugih gospodarskih dejavnosti.

(243) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da v skladu s francoskim pravom ([49]) upravljavcem letališč načeloma ni treba iz lastnih sredstev financirati infrastrukture in opreme, potrebne za te dejavnosti.

(244) Po drugi strani zgolj obvezna narava dejavnosti zaradi obstoječe zakonodaje ne more zadostovati za to, da se dejavnost opredeli kot negospodarska. V zvezi s tem za stroške, povezane z uskladitvijo infrastrukture z zakonodajnimi zahtevami in predpisi v zvezi s preprečevanjem požarov, zlasti stroške za naprave in omrežja za zaznavanje požarov v prostorih, ni mogoče šteti, da spadajo v okvir državne naloge, ker so skupni vsem podjetjem. Vsako podjetje mora zagotoviti spoštovanje predpisov o požarni varnosti in kriti s tem povezane stroške. Enako velja za varnost obratovanja, čeprav je ta določena s specifikacijo koncesije. Gre za stroške, ki jih mora vsako podjetje običajno nositi za opravljanje svoje dejavnosti.

(245) Iz zgoraj navedenega torej izhaja, da so lahko samo dejavnosti, ki so v preglednici 6 opisane kot negospodarske, upravičene do javnega financiranja, za katero se ne uporabljajo pravila o državni pomoči.

([48]) Odločba Komisije z dne 19. marca 2003, N 309/2002, Letalska varnost – nadomestilo stroškov po napadih 11. septembra 2001. Glej Odločbo Komisije z dne 7. marca 2007, N 620/2006, Ustanovitev regionalnega letališča Memmingen – Nemčija (UL C 133, 15.6.2007, str. 8).

([49]) Člen L6332-2 zakonika o prometu določa, da „letališko policijo […] zagotavlja […] predstavnik države v departmaju"; na podlagi mnenja Conseil d'Etat št. 381.644 z dne 2. septembra 2008 naloga v splošnem interesu, državne naloge „ostanejo v izključni pristojnosti države, ki lahko, da bi razpolagala z delom nujnih sredstev, uvede takse, kot je taksa, imenovana ‚letališka taksa'". Dvojno financiranje s pomočjo za naložbe in „letališko takso" je izključeno.

Preglednica 6

Subvencija	Datum	Stroški v zvezi z negospodarskimi dejavnostmi (v EUR)				Stroški v zvezi z gospodarskimi dejavnostmi (v EUR)
		Javna varnost		Javno varovanje		Skladnost z zakonodajo in/ali varnost obratovanja
		Policija in carina	Gasilci	Videonadzor, varnostni pregledi in kontrola	Javni dostop	
Generalni svet	27.9.2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Generalni svet	26.6.2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Generalni svet	19.5.2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26.7.2004	0	0	0	0	72 095,00
ESRR	22.8.2002	0	0	0	0	0
Francoska država	19.12.2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Na podlagi zgornjih preudarkov in preglednice 6 je torej mogoče izdelati zbirno preglednico (preglednica 7) pomoči za naložbe, ki jih je prejelo letališče Marseille Provence in so predmet tega postopka.

Preglednica 7

Subvencija	Skupna vrednost naložbe (v 1 000 EUR)	Skupni izplačani znesek (v 1 000 EUR)	Znesek za negospodarske dejavnosti (v 1 000 EUR)	Preostali znesek po odštetju negospodarskih dejavnosti (v 1 000 EUR)	Stopnja subvencije, zmanjšana za negospodarske dejavnosti (v %)
Generalni svet 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Generalni svet 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Generalni svet 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Francoska država 19.12.2001	ni podatka	5 032	ni podatka	0	ni podatka
ESRR 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Skupaj	**48 002**	**18 250**	**5 913**	**12 337**	**26**

6.1.2 DRŽAVNA SREDSTVA IN PRIPISLJIVOST

(247) Generalni svet je zbornici CCIMP dodelil subvencije, financirane iz sredstev departmaja Bouches-du-Rhône, ki je decentralizirana ozemeljska skupnost. Sredstva ozemeljskih skupnosti so državna sredstva za namene uporabe člena 107 PDEU ([50]).

(248) Enako velja za subvencije, prejete od mestne skupnosti Marseille Provence Métropole.

(249) Subvencije direkcije DGAC izvirajo neposredno od države.

(250) Razvoj tovornega zračnega prometa se delno financira s sredstvi ESRR, ki pomenijo državna sredstva, ker so dodeljena pod nadzorom zadevne države članice ([51]).

(251) Ker so organi, ki so dodelili subvencije, del javne uprave, in ker končne sklepe o uporabi sredstev ESRR sprejme Francija, je treba te subvencije pripisati francoski državi.

(252) Skratka, ukrepi, ki so predmet tega sklepa, so bili dodeljeni iz državnih sredstev in jih je mogoče pripisati državi.

6.1.3 SELEKTIVNA PREDNOST ZA ZBORNICO CCIMP

(253) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti ([52]).

(254) V skladu s sodno prakso Sodišča mora upravljavec letališča nositi stroške obratovanja letališča, vključno s stroški infrastrukture ([53]).

(255) Vendar je treba v zvezi s tem navesti, da kapitala, ki ga da država neposredno ali posredno na razpolago podjetju, v okoliščinah, ki ustrezajo običajnim tržnim razmeram, ni mogoče šteti za državno pomoč ([54]).

(256) Treba je torej preučiti, ali je generalni svet pri svoji odločitvi o udeležbi pri financiranju izgradnje terminala mp^2 ravnal kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(257) Francija navaja, da je zbornica CCIMP ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko je v poslovni načrt v zvezi z izvedbo terminala mp^2 vključila čiste tokove subvencije, prejete od generalnega sveta. Ob tem Francija oceni donosnost terminala mp^2 za upravljavca letališča, ki ne nosi vseh stroškov izvedbe. Vendar ne ugotovi donosnosti naložbe za subjekt, ki je dodelil pomoč, tj. generalni svet.

(258) Zato po mnenju Francije noben element ne dokazuje dejstva, da je generalni svet, ki je dodelil subvencijo, pričakoval kakršno koli donosnost naložb, izvedenih na letališču Marseille Provence.

([50]) Sodba Splošnega sodišča z dne 12. maja 2011 v združenih zadevah Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 in T-279/08, še neobjavljena, točka 108.

([51]) V zvezi z opredelitvijo sredstev ESRR kot državne pomoči glej Odločbo Komisije v zadevi N 514/2006, South Yorkshire digital region broadband project (Projekt za širokopasovni dostop „Digital Region“ v južnem Yorkshiru), točka 29, in Odločbo Komisije v zadevi N 44/2010, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city centre (Razvoj infrastrukture na otoku Krievu Sala za premestitev pristaniških dejavnosti iz središča mesta), točki 69 in 70.

([52]) Sodba Sodišča z dne 14. februarja 1990 v zadevi Francija proti Komisiji, C-301/87, Recueil 1990, str. I-307, točka 41.

([53]) Sodba Splošnega sodišča z dne 24. marca 2011 v združenih zadevah Freistaat Sachsen in drugi proti Komisiji, T-443/08 in T-445/08, ZOdl. 2011, str. II-0000, točka 107.

([54]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi Francija proti Komisiji (Stardust Marine), C-482/99, točka 69.

(259) Francija poleg tega trdi ([55]), da je generalni svet subvencijo za financiranje terminala mp² dodelil za uresničitev cilja splošnega interesa, povezanega s podporo lokalnemu zaposlovanju, regionalnemu razvoju in izboljšanju povezljivosti ozemlja.

(260) Ravnanje udeleženca v tržnem gospodarstvu vodijo pričakovanja glede donosnosti ([56]). Načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu se običajno šteje za izpolnjeno, če so struktura in obeti podjetja takšni, da je v razumnem obdobju mogoče pričakovati običajen donos v obliki plačila dividend ali povečanja vrednosti kapitala glede na primerljivo zasebno podjetje. V tem okviru je treba ob strani pustiti vse dejavnike socialne narave oziroma regionalno ali sektorsko politiko ([57]).

(261) V tem okviru se morebitni pozitivni učinki na gospodarstvo regije, v kateri je letališče, v nobenem primeru ne smejo vključiti v to oceno, katere namen je ugotoviti, ali poseg vsebuje elemente pomoči ali ne ([58]).

(262) Francija ni navedla drugega elementa, ki bi lahko dokazoval, da je generalni svet pri dodelitvi zadevnih subvencij nameraval ravnati kot preudaren vlagatelj. Iz tega sledi, da generalni svet, ki ni imel utemeljenih pričakovanj glede donosnosti predvidenih naložb, pri svoji odločitvi, da letališču Marseille Provence dodeli subvencijo za financiranje drugega terminala, ni ravnal kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(263) Francija ne trdi, da so druge javne skupnosti, ki so s svojimi subvencijami prispevale k financiranju infrastrukture na letališču Marseille Provence, pri svojem sprejetju odločitve ravnale kot preudarni udeleženci v tržnem gospodarstvu. Poleg tega noben element v spisu ne dokazuje, da bi lahko bilo tako.

(264) Iz tega izhaja, da je s subvencijami, ki so jih dodelili generalni svet, Marseille Provence Métropole in francoska država, ter s subvencijami, financiranimi iz ESRR, zbornici CCIMP dodeljena prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi pridobila.

(265) V obravnavanem primeru Komisija ugotavlja, da je s subvencijami za naložbe prednost dodeljena samo zbornici CCIMP v primerjavi z drugimi upravljavci letališča in drugimi podjetji v drugih sektorjih. Ukrep je torej selektiven v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.4 VPLIV NA KONKURENCO IN TRGOVINO V SKUPNOSTI

(266) Zbornica CCIMP je kot upravljavka letališča Marseille Provence v konkurenci z drugimi letališči na istem gravitacijskem območju v oddaljenosti manj kot 100 km ali 60 minut vožnje. Komisija v zvezi s tem ugotavlja zlasti, da sta na navedenem območju letališče Avignon in letališče Nîmes. Natančneje, Komisija ugotavlja, da je letališče Nîmes od letališča Marseille Provence oddaljeno 98 km, letališče Toulon-Hyères pa 113 km, ter da ti letališči prav tako ponujata lete na destinacije Bruselj-Charleroi, Fez in London. Prav tako z letališča Nîmes tako kot z letališča Marseille Provence leti družba Ryanair. Pomoč, dodeljena zbornici CCIMP, bi torej lahko izkrivljala konkurenco. Ker sta trg letaliških storitev in trg zračnega prevoza odprta za konkurenco v Uniji, bi lahko pomoč vplivala tudi na trgovino med državami članicami. Poleg tega obstaja konkurenca med upravljavci letališč, zadolženimi za njihovo upravljanje, zato lahko dodelitev pomoči zbornici CCIMP okrepi njen položaj na trgu. Poleg tega si konkurirajo tudi letališča, ki niso na istem gravitacijskem območju, ker letalski prevozniki, zlasti nizkocenovni, izbirajo svoje destinacije med različnimi letališči v Evropi in zunaj nje.

6.1.5 SKLEPNA UGOTOVITEV GLEDE OBSTOJA POMOČI

(267) Iz navedenih razlogov subvencije za naložbe v skupnem znesku 12,337 milijona EUR, ki so jih različne javne skupnosti dodelile za financiranje naložbe na letališču Marseille Provence, od katerih je subvencijo v višini 7,197 milijona EUR dodelil generalni svet za izgradnjo terminala mp², pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

([55]) Francija podredno navaja, da subvencija, ki jo je generalni svet dodelil za financiranje terminala mp², pomeni pomoč, združljivo z določbami Pogodbe.

([56]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia proti Komisiji, T-296/97, Recueil 2000, str. II-3871, točka 84; zgoraj navedena sodba C-305/89, točka 20.

([57]) Glej v zvezi s tem smernice iz leta 2005, točka 46.

([58]) Glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 21. januarja 1999 v združenih zadevah Neue Maxhütte Stahlwerke in Lech Stahlwerke proti Komisiji, T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Recueil 1999, str. II-17, točka 120. Glej tudi sodbo Sodišča z dne 10. julija 1986 v zadevi Belgija proti Komisiji, C-40/85, Recueil 1986, str. 2321, točka 13.

6.2 *OBSTOJ MOREBITNE POMOČI ZA TEKOČE POSLOVANJE ZBORNICE CCIMP*

6.2.1 FINANČNI TOKOVI MED LETALIŠČEM MARSEILLE PROVENCE IN GOSPODARSKO ZBORNICO

(268) Francija pojasnjuje, da finančni tokovi v skupnem znesku […]* milijonov EUR med letoma 2001 in 2010 ne pomenijo subvencije v korist zbornice CCIMP, ampak prispevek, ki ga je letališče izplačalo splošni službi gospodarske zbornice za zaračunane storitve na podlagi stroškov, ki jih je imela splošna služba ([59]). Francija trdi, da ni letališče Marseille Provence nikoli prejelo finančne pomoči splošne službe gospodarske zbornice. Francija je predložila potrdilo revizorja zbornice CCIMP, ki potrjuje zanesljivost navedenih računovodskih postavk. Noben element v spisu ne dokazuje nasprotnega. Na tej podlagi se zdi, da so bile storitve zaračunane v višini dejanskih stroškov.

6.2.2 MOREBITNA POMOČ NA PODLAGI SISTEMA LETALIŠKE TAKSE

(269) Sistem letališke takse je v skladu s francosko zakonodajo namenjen financiranju državnih nalog, kot so storitve za zagotavljanje varnosti, gasilci, reševanje, varovanje (varnostni pregledi oddane prtljage, kontrola dostopa do območij omejenega gibanja, varnostni pregledi potnikov in ročne prtljage) in avtomatiziran nadzor na mejah.

(270) Komisija mora preveriti, da ta mehanizem porazdelitve ne more povzročiti čezmernih nadomestil, podobnih pomočem, zlasti ker je navedeni mehanizem odvisen od števila potnikov.

(271) Vendar je sistem, kot je vzpostavljen s členom 1609w splošnega davčnega zakonika in z medministrskim odlokom z dne 30. decembra 2009 o podrobnih pravilih za izjavo upravljavcev letališč za določitev višine letališke takse glede na število potnikov, kakor je bil spremenjen leta 2012, namenjen preprečitvi kakršnega koli čezmernega nadomestila s sočasnim kombiniranjem sistema izračuna na podlagi nastalih stroškov in morebitnih naknadnih popravkov.

(272) Na podlagi tega se letališka taksa izračuna tako: letališče plača akontacijo za stroške v zvezi z nalogami, kot so opredeljene z upoštevnimi besedili, nato pošlje izjavo o teh stroških in podatke o ustvarjenem prometu lokalni direkciji direkcije DGAC v preveritev in potrditev na podlagi veljavne zakonodaje. Osrednja uprava direkcije DGAC nato opravi še drugo preveritev, pri čemer upošteva predhodna leta. Pristojbine se nato določijo z medministrskim odlokom za vsako letališče posebej glede na stroške, nastale vsakemu letališču pri opravljanju državnih nalog, ki so mu bile dodeljene.

(273) Poleg tega izračun takse temelji tudi na večletni napovedi stroškov in prometa ter mehanizmov prilagoditve od enega do drugega leta; naknadne kontrole omogočajo tudi popravek morebitnega čezmernega nadomestila.

(274) Iz tega sledi, da ker se prihodki iz takse dejansko uporabljajo za kritje državnih nalog in ker letališče Marseille Provence prejema znesek, ki ne presega stroškov, ki jih ima zaradi teh nalog, ne more obstajati selektivna prednost v korist letališča. Letališka taksa, izplačana zbornici CCIMP, torej ne more pomeniti državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

6.3 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA NALOŽBE S SKUPNIM TRGOM*

(275) Komisija je ocenila, ali je mogoče pomoč opredeliti kot združljivo s skupnim trgom. Člen 107(3) PDEU določa izjeme od splošne prepovedi pomoči iz odstavka 1 istega člena. V zvezi s tem so smernice iz leta 2005 podlaga za oceno, ali se lahko pomoč za letališča šteje za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c).

(276) V skladu s točko 61 smernic iz leta 2005 ([60]) se lahko pomoč za financiranje letališke infrastrukture razglasi za združljivo, zlasti na podlagi členov 107(3)(a), (b) ali (c) in 93(2), če:

(i) izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.);

([59]) Storitve, ki jih je splošna služba opravljala za letališče, so po navedbah Francije vključevale upravne in organizacijske naloge, upravljanje človeških virov in pravno svetovanje.

([60]) Za podrobno oceno *ratione temporis* v zvezi s smernicami iz leta 2005 se Komisija sklicuje na točke 218 do 222 svojega sklepa o začetku postopka.

(ii) je infrastruktura potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem;

(iii) infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture;

(iv) je dostop do infrastruktur odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja;

(v) vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s skupnim interesom.

Poleg izpolnjevanja teh meril je treba dokazati nujnost pomoči ([61]). Znesek pomoči mora biti omejen na to, kar je potrebno za dosego zastavljenega cilja.

6.3.1 ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA NALOŽBE ZA FINANCIRANJE TERMINALA MP²

(i) Izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.)

(277) V skladu s specifikacijo, ki se uporablja za koncesijo letališča Marseille Provence, stroške izgradnje infrastrukture nosi koncesionar, ki je odgovoren zanjo. Ker je upravljavec letališča določil in nosil stroške naložbe, gre torej za pomoč za naložbe v korist tega upravljavca.

(278) Po navedbah Francije bi se letališče Marseille Provence prej ali slej moralo spoprijeti s težavami preobremenjenosti. V poslovnem načrtu, izdelanem novembra 2004, je navedeno, da je bila preobremenjenost letališča Marseille Provence predvidena do leta 2007 za prijavna okenca in do leta 2016 za območja za vkrcavanje, če ne bi bilo novih ureditev. Prvi cilj je bil torej spoprijeti se s preobremenjenostjo terminala v kratkem roku glede na pričakovano povečanje zračnega prometa.

(279) Drugi cilj je bil spodbujanje gospodarskega razvoja regije z boljšo uporabo letališča in povečanjem zračnega prometa. V zvezi s tem se je razvoj dodatne storitve poleg tiste, ki jo je ponujalo letališče Marseille Provence, v skladu s strategijo letališča, ki je privedla do opredelitve umestitve nizkocenovnih letalskih prevoznikov, štel za razvojno os letališke dejavnosti. Po eni strani je bila izgradnja terminala mp² nepogrešljiva, da bi se nizkocenovnim prevoznikom ponudile različne storitve, ki v tej regiji še niso bile zagotovljene; ta terminal je bil posebej zasnovan tako, da bi bil kar najbolj prilagojen tej novi funkciji letališča. Terminal mp² namreč ustreza drugačnim potrebam strank, ki so v zameno za nižje stroške pripravljene sprejeti poenostavljeno raven storitev. Prevozniki, ki želijo ponujati take poenostavljene storitve, se ne bi mogli umestiti na terminalu mp¹, za uporabo katerega so letališke pristojbine veliko višje glede na večjo kakovost njegove infrastrukture in višje stroške njene uporabe. Tako visoke pristojbine bi bilo treba nujno prenesti na ceno letalskih vozovnic. Povpraševanje po tovrstnih poenostavljenih storitvah pa je občutljivo na vsako zvišanje stroškov. Po drugi strani pogoji uporabe terminala mp¹ niso omogočali hitrega vkrcanja in izkrcanja potnikov.

(280) Francija je trdila, da naj bi izvedba projekta bistveno vplivala na gospodarski in socialni razvoj regije, zlasti naj bi ponovno oživila zaposlovanje, medtem ko je zmanjšanje prometa na terminalu mp¹ povzročilo izgubo delovnih mest.

(281) Izgradnja terminala mp² je zato v skladu z Akcijskim načrtom za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi iz leta 2007 ([62]), ki ugotavlja, da bo „[z]aradi pričakovanega razvoja prometa […] Evropa soočena z neprestano naraščajočo vrzeljo med zmogljivostjo in povpraševanjem“ v primeru letališč, in sklene, da „[p]omanjkanje zmogljivosti na letališčih ogroža varnost, učinkovitost in konkurenčnost vseh akterjev, vključenih v dobavno verigo zračnega prevoza“ ([63]). V skladu s tem akcijskim načrtom je potrebna ne le učinkovitejša raba obstoječih vzletno-pristajalnih stez, ampak tudi „podpora novi infrastrukturi“; Komisija opozarja na pomen regionalnih letališč pri reševanju krize zaradi pomanjkanja zmogljivosti.

([61]) Odločba Komisije z dne 18. Februarja 2011 v zadevi o državni pomoči NN 26/2009 – Grčija – Povečanje letališča Ioannina, uvodni izjavi 69 in 70.
([62]) COM(2006) 819 final.
([63]) Akcijski načrt, točka 7 in okvir na strani 3.

(282) Glede na zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da izgradnja in uporaba terminala mp² ustrezata jasno opredeljenim ciljem splošnega interesa, tako da je to merilo združljivosti v tem primeru izpolnjeno.

(ii) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

(283) Upravljavec letališča je ob upoštevanju napovedi prometa predvidel dva scenarija ureditve letališča, da bi se spoprijel z opredeljenimi težavami preobremenjenosti prijavnih okenc in območij za vkrcavanje. Poslovni načrt, izdelan novembra 2004, ter posodobljen septembra 2005 in maja 2006, kaže, da je scenarij z izgradnjo novega nizkocenovnega terminala pomenil boljše možnosti donosnosti. Poleg tega je v poslovnem načrtu iz septembra 2005, posodobljenem maja 2006, in ob upoštevanju pomoči, ki jo je dodelil generalni svet, ugotovljeno, da projekt izgradnje terminala mp² omogoča večjo donosnost kot alternativni projekt ureditve letališča ob upoštevanju predpostavk glede prometa ([64]). Izgradnja terminala mp² je bila torej najustreznejša možnost za uresničitev cilja rešitve težav, povezanih s preobremenjenostjo letališča, ob sočasnem razvoju prometa na letališču Marseille Provence.

(284) Poleg tega je bila izgradnja terminala mp² izvedena na podlagi prenove nekdanjega tovornega terminala, ki se ni uporabljal, kar je omogočilo optimizacijo obstoječe infrastrukture.

(285) Nazadnje, terminal mp² je bil zasnovan posebej zato, da bi nizkocenovnim prevoznikom ponujal raven storitev, ki je združljiva z njihovim poslovnim modelom, medtem ko se je terminal mp¹ zdel neprimeren, da bi sprejel to vrsto prometa, zlasti zaradi neobstoja postajališč s stikom s terminalom in časa za namestitev aviomostov, ki je nezdružljiv z obračalnim časom, krajšim od 30 minut, ki je sestavni del ekonomskega modela nizkocenovnih prevoznikov. Terminal mp² je bil zasnovan tako, da lahko potniki peš pridejo od hale za vkrcavanje do postajališča zrakoplova. Zaradi zasnove ureditve terminala mp² je torej ta projekt posebej prilagojen sprejemu prometa nizkocenovnih prevoznikov, ki je opredeljen kot bistveni element strategije povečanja prometa na letališču Marseille Provence ter razvoja gospodarskih dejavnosti in regionalnega zaposlovanja, ki so neposredno ali posredno povezani z njim.

(286) Druga možnost za preprečitev preobremenjenosti letališča bi bila povečanje obstoječega terminala mp¹. Ob upoštevanju narave projekta so bili njegovi stroški kar se da omejeni. Izgradnja terminala mp² je bil izbrana kot najcenejša možnost, s katero se lahko doseže največje povečanje prometa.

(287) Na podlagi navedenih razlogov je mogoče ugotoviti, da je zadevna infrastruktura potrebna in sorazmerna za uresničitev zastavljenih ciljev.

(iii) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture

(288) V poslovnem načrtu iz novembra 2004 je zmogljivost hal za vkrcavanje in prijavo nizkocenovnega terminala ocenjena na 3,8 milijona potnikov in izdelane so napovedi nizkocenovnega prometa za obdobje 2005–2021. Te napovedi kažejo, da bi morale biti zmogljivosti terminala mp² od leta 2012 50-odstotno izkoriščene, do leta 2021 pa 89-odstotno. Ocene prometa, na katerih temelji ta poslovni načrt, so bile potrjene s prometom, ustvarjenim na terminalu mp² v obdobju med letoma 2006 in 2010.

Preglednica 8

Leta	Napovedan promet (PAX)	Ustvarjen promet	Stopnja izkoriščenosti zmogljivosti – napovedana (**) (v %)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

([64]) Pri scenariju brez izgradnje novega terminala skupni denarni tok v obdobju znaša […]* EUR, medtem ko pri scenariju z izgradnjo terminala mp² skupni denarni tok v obdobju znaša […]* EUR. Razlika med scenarijema povzroči notranjo stopnjo donosa v višini […]* %.

Leta	Napovedan promet (PAX)	Ustvarjen promet	Stopnja izkoriščenosti zmogljivosti – napovedana (**) (v %)
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

(*) Razlog za omejen promet v letu 2006 je pozno odprtje terminala mp² (konec oktobra 2006).
(**) Skupna zmogljivost: 3,8 milijona potnikov.

(289) Poleg tega, ker terminal mp¹ in terminal mp² ponujata različne storitve, ocena možnosti uporabe terminala mp² ne sme temeljiti na ugotovljenem razvoju prometa na glavnem terminalu. Vsekakor promet, ustvarjen v letih 2006 do 2010, kaže, da je stopnja izkoriščenosti zmogljivosti terminala mp¹ od odprtja drugega terminala ostala stabilna.

Preglednica 9

Leta	Ustvarjen promet	Stopnja izkoriščenost zmogljivosti – dosežena (*) (v %)
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

(*) Skupna zmogljivost: 8,6 milijona potnikov.

(290) Zato nova infrastruktura ponuja dobre možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture.

(iv) Dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja

(291) Po informacijah, ki jih je predložila Francija, in zlasti glede na pravilnik o uporabi terminala mp², ki ga je Komisija že povzela v svojem sklepu o začetku postopka, je nova infrastruktura na voljo vsem morebitnim uporabnikom (podjetjem za zračni prevoz) enako in brez razlikovanja.

(v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Skupnosti

(292) Intenzivnost pomoči ne presega 50 % upravičenih stroškov. Čeprav je letališče Marseille Provence edino letališče kategorije B na gravitacijskem območju, promet terminala mp² ustreza povezavam od točke do točke, ki se lahko razvijejo tudi na majhnih regionalnih letališčih. Letališče Avignon je oddaljeno približno 75 km in 45 minut vožnje, letališče Nîmes Garons pa približno 100 km in 60 minut vožnje. Letališče Toulon je od letališča Marseille Provence oddaljeno 113 km in je torej potencialno prav tako na istem gravitacijskem območju.

(293) Iz razpoložljivih informacij ne izhaja, da bi lahko odprtje terminala mp² oviralo razvoj teh letališč ali vplivalo na trgovino v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

(vi) Nujnost pomoči

(294) Glede na napovedi v poslovnih načrtih izgradnja terminala ne bi bila donosna brez pomoči. Pomoč je bila torej ob sprejetju odločitve o naložbi nujna, ker zasebni vlagatelj ne bi zgradil terminala brez podpore države. Poleg tega Komisija ob upoštevanju omejene intenzivnosti te pomoči meni, da ta ni nesorazmerna.

6.3.2 ZDRUŽLJIVOST SUBVENCIJE ESRR ZA RAZVOJ TOVORNEGA ZRAČNEGA PROMETA

(i) Izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen ([65])

(295) Dodeljena subvencija ustreza cilju razvoja dejavnosti tovornega prometa na letališču Marseille Provence in s tem spodbujanja gospodarskih dejavnosti, ki ustvarjajo nova delovna mesta v regiji, v kateri je stopnja brezposelnosti bistveno višja od nacionalnega povprečja.

(296) Pomoč, ki jo je dodelil ESRR, je del programskega dokumenta cilja 2 strukturnih skladov za obdobje 2000–2006, ki se nanaša na regije s strukturnimi težavami, pri katerih je treba podpreti socialno-gospodarsko preobrazbo ([66]).

(297) Subvencija, ki jo je dodelil ESRR za razvoj dejavnosti tovornega prometa na letališču Marseille Provence, torej ustreza jasno opredeljenemu cilju splošnega interesa.

(ii) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

(298) Iz razpoložljivih informacij izhaja, da se je količina prepeljanega tovora na letališču Marseille Provence močno zmanjšala leta 1997 in nato leta 2008. Podpora za ohranitev dejavnosti tovornega prometa je bila tako predvidena, da bi se optimizirala obstoječa infrastruktura, zlasti vzletno-pristajalna steza in talne površine ob vzletno-pristajalni stezi, ki so bile razpoložljive za daljša obdobja, zlasti ponoči.

(299) Izvedene ureditve so se nanašale na zagotovitev varnosti cestnega prometa, preureditev nezasedenih tovornih terminalov, vzpostavitev postajališč za zrakoplove čim bližje tovornemu terminalu, da se skrajša čas obdelave, in povečanje zemljišč, da se poveča privlačnost območja.

(300) Letališče Marseille Provence je izvedlo opisana dela v skupnem znesku 5 280 000 EUR. Prejeta subvencija v višini 1 520 000 EUR je torej predstavljala samo 28,79 % skupnih finančnih sredstev za projekt. Poleg tega je v členu 5 pogodbe z dne 22. avgusta 2002 med letališčem Marseille Provence in prefekturo regije PACA določeno, da se pomoč Skupnosti izplača samo na podlagi dokazil o napredku del in pod pogojem, da se sofinanciranje, dogovorjeno v okviru načrta financiranja, dejansko upošteva.

([65]) Komisija uporabi isto merilo združljivosti za tovorni promet, glej Sklep Komisije SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) – Nemčija – Financiranje infrastrukturnih ukrepov na letališču Leipzig/Halle (UL C 284, 28.9.2011, str. 6, točka 128).

([66]) Uredba Sveta (ES) št. 1260/1999 z dne 21. junija 1999 o splošnih določbah o Strukturnih skladih (UL L 161, 26.6.1999, str. 1, člen 1).

(301) Ugotoviti je treba, da je zgrajena infrastruktura potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem splošnega interesa.

(iii) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture

(302) Čeprav je letališče Marseille Provence doživelo upad svojega tovornega prometa po odhodu družbe Aéropostale (glavna stranka v tovornem prometu) in zaradi pomanjkanja prtljažnega prostora na redni povezavi Marseille–Orly, je bil razvoj tovornega prometa v Magreb zasnovan tako, da bi omogočil ohranitev lokalnih delovnih mest, neposredno povezanih s to dejavnostjo, ob sočasni optimizaciji razpoložljive infrastrukture.

(303) Rezultati prometa kažejo, da se je prepeljana količina med letoma 2005 in 2010 povečala za več kot 20 %.

(304) Nova infrastruktura torej ponuja dobre možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture, ki bo s predvidenimi deli optimizirana.

(iv) Dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja

(305) Glede na razpoložljive informacije naj ne bi noben pravilnik o uporabi omejeval dostopa do infrastrukture za tovorni promet. Tovorno območje naj bi bilo na voljo ponudnikom hitre dostave tovora, ponudnikom storitev zemeljske oskrbe, tovornim letalskim prevoznikom in cestnim prevoznikom.

(306) Iz tega sledi, da je do dostop do infrastrukture za tovorni promet odprt za vse uporabnike enako in brez razlikovanja.

(v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Skupnosti

(307) Pomoč, dodeljena v okviru projekta razvoja tovorne dejavnosti, je omejena na 28 % skupnega zneska del. Poleg tega je ta projekt prispeval k razvoju evropskega prometnega sistema in gospodarskemu razvoju.

(308) Zato je mogoče ugotoviti, da vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju s skupnim interesom.

(vi) Nujnost pomoči

(309) Odločitev o naložbi je bila sprejeta v okoliščinah, za katere je bilo značilno odprtje proge hitrega vlaka TGV med Parizom in Marseillom leta 2000 in zmanjšanje zračnega prometa po 11. septembru 2001. Poleg tega so se finančne zmogljivosti letališča Marseille Provence v obdobju od leta 2000 do leta 2003 redno in očitno zmanjševale. Zbornica CCIMP se je torej morala odzvati na upad potniškega in tovornega prometa. Do leta 2005–2006 so bila predvidena draga dela za obnovo dveh vzletno-pristajalnih stez. Čeprav donosnost projekta ni bila izključena, bi bila v teh okoliščinah donosnost naložbe bolj negotova, zlasti v razumnem obdobju. Verjetno je torej, da bi letališče, ki ga je skrbel predvsem upad potniškega prometa, brez subvencije ESRR preložilo ali celo preklicalo naložbe v tovorno dejavnost.

(310) Ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer ob dodelitvi pomoči, za katere so bile značilne spremenljive količine tovora na letališču, visoka raven tveganja in negotove možnosti donosnosti na novo liberaliziranem trgu, zasebni vlagatelj po vsej verjetnosti ne bi investiral v razvoj tovornega prometa na letališču Marseille. Pomoč je bila torej nujna za uresničitev zastavljenega cilja. Poleg tega Komisija glede na omejeno intenzivnost pomoči meni, da pomoč ni bila nesorazmerna z uresničitvijo tega cilja.

6.3.3 ZDRUŽLJIVOST SUBVENCIJ GENERALNEGA SVETA Z DNE 27. SEPTEMBRA 2002 IN 26. JUNIJA 2003 TER SUBVENCIJE MESTNE SKUPNOSTI MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE Z DNE 26. JULIJA 2004 ZA RAZŠIRITEV, PRESTRUKTURIRANJE IN RAZVOJ LETALIŠČA

(i) Izgradnja in uporaba infrastrukture ustrezata cilju splošnega interesa, ki je jasno opredeljen (regionalni razvoj, dostopnost itd.)

(311) Subvenciji iz leta 2002 in 2003 sta se nanašali na obnovitvena dela v zvezi z glavno vzletno-pristajalno stezo, zalivanje stikov med ploščami na postajališčih za zrakoplove, izvedbo priključkov in vzpostavitev hitrih izhodov, ki bi morali omogočiti povečanje števila premikov na uro in tako optimizirati uporabo obstoječe infrastrukture. Iz informacij, ki jih je predložila Francija, izhaja, da dve vzletno-pristajalni stezi letališča med letoma 1980 in 2000 nista bili spremenjeni, čeprav se je število komercialnih premikov povečalo s 46 603 na 100 047. Cilj tega ukrepa je torej bil spoprijeti se s prihodnjo preobremenjenostjo letalskih območij letališča.

(312) Subvencija iz leta 2004 je prispevala k financiranju razširitve zmogljivosti hale 1, optimizacije vzletno-pristajalne steze 1 in obnove vzletno-pristajalne steze 2. Te dela so se štela za nujna, da bi bilo letališče Marseille Provence kos velikemu povečanju evropskega prometa, ob upoštevanju napovedi v zvezi z gibanjem števila potnikov ([67]).

(313) Namen izgradnje železniške postaje, dostopne hitremu vlaku TGV, je bila boljša uskladitev med različnimi vrstami prometa.

(314) Tako kot je bilo navedeno v zvezi z izgradnjo terminala mp^2, Komisija ugotavlja, da razširitev, prestrukturiranje in razvoj letališča ustrezajo ciljem splošnega interesa za zagotovitev kontinuitete zračnega prometa in njegovega prihodnjega razvoja.

(ii) Infrastruktura je potrebna in sorazmerna z zadanim ciljem

(315) Dela, ki so bila izvedena, so bila nujna za povečanje in ohranitev zmogljivosti vzletno-pristajalnih stez letališča in odpravo obstoječih ozkih grl ter za optimizacijo povezave z mrežo vlakov za velike hitrosti.

(316) Poleg tega subvencija generalnega sveta predstavlja 9,5 % zneska izvedenih del in 7 % programa prvotnega opremljanja. Subvencija mestne skupnosti Marseille Métropole Provence predstavlja 6,2 % zneska izvedenih del in 5,6 % zneska predvidenega programa del.

(317) Ugotoviti je treba, da je zgrajena infrastruktura potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem splošnega interesa.

(iii) Infrastruktura ponuja zadovoljive možnosti srednjeročne uporabe, zlasti glede na uporabo obstoječe infrastrukture

(318) Financirane ureditve so se štele za nujne za sprejem dodatnega prometa. Iz razpoložljivih podatkov izhaja, da se je število prepeljanih potnikov na letališču Marseille Provence med letoma 2006 in 2012 povečalo za več kot 25 %. Poleg tega naj bi bila danes zmogljivost vzletno-pristajalnih stez 140 000 premikov na leto. Glede na napovedi, predstavljene v poročilu o načrtu izpostavljenosti hrupu, priloženem prefekturnemu odloku z dne 4. avgusta 2006, naj bi bil cilj prometa letališča za leto 2015 dosežen s 113 909 premiki, cilj za leto 2020 pa s 122 449 premiki. Tako ureditve vzletno-pristajalnih stez ter priključkov za dostop ali izhod omogočajo, da bo letališče kos napovedim prometa do leta 2020, infrastruktura pa ponuja zadovoljive možnosti uporabe.

(iv) Dostop do infrastrukture je odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja

(319) Iz razpoložljivih informacij izhaja, da je dostop do infrastrukture odprt za vse morebitne uporabnike enako in brez razlikovanja.

([67]) Iz pogodbe o partnerstvu, sklenjene 14. maja 2004 med letališčem Marseille Provence in mestno skupnostjo Marseille Métropole Provence, so razvidne napovedi 5-odstotne rasti nacionalnega prometa na leto in skoraj 10-odstotne rasti mednarodnega prometa na leto med letoma 2003 in 2006.

(v) Vpliv na razvoj trgovine ni v nasprotju z interesom Skupnosti

(320) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 293 in 308, razvoj prometa na letališču Marseille Provence ni vplival na dejavnost letališč na istem gravitacijskem območju in vpliv na gibanja v trgovini ni v nasprotju s skupnim interesom.

(vi) Nujnost pomoči

(321) Odločitev o naložbi je bila sprejeta v okoliščinah, za katere je bilo značilno odprtje proge hitrega vlaka TGV med Parizom in Marseillom leta 2000 in zmanjšanje zračnega prometa po 11. septembru 2001. Poleg tega so se finančne zmogljivosti letališča Marseille Provence v obdobju od leta 2000 do leta 2003 redno in očitno zmanjševale. Zbornica CCIMP se je torej morala odzvati na upad potniškega in tovornega prometa. Intenzivnost teh pomoči je bila omejena na 13 % ([68]). Ker se naložbam v letalska območja ni bilo mogoče izogniti, bi bilo treba ob neobstoju subvencije program skrčiti za več kot 3 milijone EUR, ki bi bili verjetno odvzeti iz sredstev za notranje preureditve hale 1, namenjene sprejemu organizatorjev potovanj, okencem letalskih prevoznikov za prodajo letalskih vozovnic in trgovinam. Te naložbe so tiste, ki so omogočile sprejem tujih letalskih prevoznikov, organizatorjev potovanj in razvoj komercialnih pristojbin.

(322) Ob upoštevanju prevladujočih tržnih razmer ob dodelitvi pomoči, za katere je bilo značilno pomanjkanje izkušenj in pobud zasebnih subjektov, razmeroma nenaklonjenih vlaganjem v letališke infrastrukture, visoke ravni tveganja in negotovih možnosti donosnosti na novo liberaliziranem trgu, zasebni vlagatelj po vsej verjetnosti ne bi investiral v prenovo letališke infrastrukture in povezavo hitrega vlaka TGV z letališčem Marseille. Pomoč je bila torej potrebna za uresničitev zastavljenega cilja. Poleg tega Komisija glede na omejeno intenzivnost pomoči meni, da pomoč ni bila nesorazmerna z uresničitvijo tega cilja.

7. **OCENA UKREPOV V KORIST LETALSKIH PREVOZNIKOV, KI UPORABLJAJO LETALIŠČE – OBSTOJ POMOČI**

7.1 *MOREBITNA POMOČ, DODELJENA Z ZNIŽANO POTNIŠKO PRISTOJBINO ZA NACIONALNE LETE*

(323) Komisija je v predhodni odločbi ([69]) ugotovila obstoj sistema obstoječe pomoči, ki je nezdružljiv s skupnim trgom, v korist letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete na progah z destinacijo na nacionalnem ozemlju. Francija je sprejela ukrepe za odpravo tega sistema.

(324) Iz izvlečka razprave odbora Cocoéco iz leta 2007, ki ga je predložila Francija, je razvidno, da so bile s 1. januarjem 2008 cene potniške pristojbine, ki so se uporabljale za nacionalne lete in lete v države Unije, članice schengenskega območja, na letališču Marseille Provence usklajene.

(325) Komisija zato meni, da ni potrebna nova preiskava tega ukrepa, ki je bil odpravljen.

7.2 *MOREBITNA POMOČ LETALSKIM PREVOZNIKOM, KI UPORABLJAJO LETALIŠČE, Z RAZLIKOVANJEM V LETALIŠKIH PRISTOJBINAH IN MOREBITNA POMOČ DRUŽBAMA RYANAIR IN AMS S POGODBO O TRŽENJU*

7.2.1 DRŽAVNA SREDSTVA IN PRIPISLJIVOST

(326) Za ugotovitev, ali sredstva zbornice CCIMP pomenijo državna sredstva, Komisija navaja, da je upravna javna ustanova avtonomen javni organ, ki pa je vseeno del organizacije javne uprave, in da je zato podvržen zelo strogemu nadzoru drugih javnih organov.

([68]) Tehtano povprečje.
([69]) Glej opombo 31.

(327) Poleg tega se v splošni proračun gospodarskih zbornic stekajo prihodki od davka, pobranega od družb, vpisanih v register gospodarskih družb.

(328) Gospodarske zbornice spadajo v kategorijo javnih oblasti v smislu Direktive Komisije 2000/52/ES ([70]) in pomenijo naročnike v smislu Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([71]) oziroma naročnike v smislu Direktive 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([72]) ter zanje pri nakupih veljajo postopki oddaje javnih naročil.

(329) V skladu s sodno prakso Splošnega sodišča elementi, ki so del notranje organizacije javnega sektorja, in obstoj pravil, ki zagotavljajo neodvisnost javnega organa od drugih organov, ne postavljajo pod vprašaj samega načela javne narave tega organa. Pravo Unije ne more dovoliti, da bi lahko pravila o državni pomoči zaobšli že zgolj z oblikovanjem avtonomnih institucij, pristojnih za dodeljevanje pomoči ([73]). V skladu s francoskim pravom so gospodarske zbornice posredniški organi države. Njihova dejanja je torej vsekakor mogoče pripisati francoski državi, ker so njen sestavni del. Ker so gospodarske zbornice del javne uprave in so podvržene strogemu nadzoru drugih javnih organov (glej uvodno izjavo (10)), Komisija meni, da je treba odločitve teh javnih subjektov nujno pripisati državi. Položaj se torej razlikuje od položaja javnih podjetij. V primeru gospodarskih zbornic pripisljivosti ni treba dokazati, kot je to bilo treba v sodbi Stardust Marine, na podlagi drugega javnega organa, povezanega s postopkom odločanja javnega podjetja, kar potrjujejo tudi številne naloge v javnem interesu, ki so jim dodeljene z zakonom.

(330) Poleg tega ima Komisija, tudi če bi morala dokazati pripisljivost odločitev zbornice CCIMP državi, če bi zbornico CCIMP štela za preprosto javno podjetje, na voljo več elementov, s katerimi je mogoče dokazati to pripisljivost.

(331) Najprej, zbornica CCIMP pod strogem upravnem nadzoru, kot je pojasnjeno v oddelku 2.1.2. Natančneje, odločitve zbornice CCIMP o letaliških pristojbinah mora odobriti nadzorni organ, da so izvršljive. Poleg tega se pred uvedbo novih stopenj letaliških pristojbin vsakokrat opravi posvetovanje z odborom Cocoéco, ki združuje generalni svet departmaja Bouches-du-Rhône, regionalni svet regije Provence Alpes Côte d'Azur in mestno skupnost Marseille Provence Métropole ter odobri te stopnje.

(332) Zato je zelo malo verjetno, da odbor Cocoéco ne bi odobril tudi odločitve o podpisu pogodbe o storitvah trženja z družbo AMSzaddkfjdklk ali da ni bil vsaj vključen v to odločitev. Tudi če se ni formalno izrekel o tej pogodbi, odobri splošno ravnovesje sredstev letališča, in sicer na podlagi nadzora nad stopnjami letaliških pristojbin. Odločitve o letaliških pristojbinah in pogodbi o storitvah trženja z družbo AMS pa je treba presojati skupaj.

(333) Poleg tega je zbornica CCIMP sklenila več pogodb o partnerstvu ([74]) z zadevnimi skupnostmi, da bi te finančno prevzele del programov naložb v letališko infrastrukturo. V zameno za to finančno udeležbo se je letališče Marseille Provence obvezalo, da bo izvajalo dinamično poslovno politiko za zagotovitev maksimalnega razvoja nacionalnih in mednarodnih zračnih povezav ([75]), za katero je pojasnjeno, da se mora izvajati „v dogovoru z generalnim svetom", ki lahko od letališča zahteva, naj mu predloži študije o gibanjih v zračnem prometu in možnostih razvoja novih povezav.

(334) Poleg tega sta tako Francija kot tudi zbornica CCIMP na splošno navedli, da je bila razvojna strategija, ki jo je sprejelo letališče Marseille Provence, namenjena cilju splošnega interesa, povezanemu z gospodarsko dinamiko zadevne regije in ustvarjanjem delovnih mest, tj. ciljema, ki neposredno zadevata ozemeljske skupnosti, kot je bilo opozorjeno v pogodbah, sklenjenih z zbornico CCIMP ([76]).

([70]) Direktiva Komisije 2000/52/ES z dne 26. julija 2000 o spremembah Direktive 80/723/EGS o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji (UL L 193, 29.7.2000, str. 75).
([71]) Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114).
([72]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1).
([73]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 1996 v zadevi Air France proti Komisiji, T-358/94, Recueil 1996, str. II-2109, točka 62.
([74]) Pogodbe, sklenjene z generalnim svetom 3. oktobra 2002, 5. septembra 2003 in 19. maja 2005 ter mestno skupnostjo Provence Métropole 14. maja 2004.
([75]) Pogodbi z dne 5. septembra 2003 in 19. maja 2005.
([76]) Glej na primer preambulo pogodbe z dne 19. maja 2005.

(335) Poleg tega je glede na uvodno izjavo (10) očitno, da so gospodarske zbornice vključene v strukturo javne uprave, da svoje gospodarske dejavnosti opravljajo v povsem posebnih razmerah, ki niso nikakor primerljive z razmerami zasebnih subjektov, da je njihov pravni status urejen z javnim pravom in da je nadzor, ki ga nad upravljanjem gospodarskih zbornic izvajajo javni organi, zelo strog.

(336) Glede na navedeno je torej treba ugotoviti, da so se ukrepi določitve letaliških pristojbin in pogodba o storitvah trženja, sklenjena z družbo AMS, financirali iz državnih sredstev in da je treba njihovo financiranje pripisati državi.

7.2.2 SELEKTIVNA PREDNOST ZA LETALSKE PREVOZNIKE, KI OBRATUJEJO NA LETALIŠČU MARSEILLE PROVENCE

(337) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč, je treba ugotoviti, ali ima podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti njegova lastna finančna sredstva, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti.

(338) Komisija v zvezi s tem opozarja, da premislekov v zvezi z regionalnim razvojem ni mogoče upoštevati pri uporabi preskusa preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

Uporaba primerjalnega pristopa

(339) Družba Ryanair trdi, da je treba za izključitev obstoja gospodarske prednosti, ki je ne bi bilo mogoče pridobiti v običajnih tržnih razmerah, pristojbine, določene s sporazumi iz leta 1999, primerjati z letališkimi pristojbinami, ki se za nizkocenovne letalske prevoznike uporabljajo na drugih evropskih letališčih.

(340) Komisija načeloma ne izključuje tega pristopa. Vendar opredelitev elementa za primerjavo najprej predpostavlja, da je mogoče izbrati zadostno število primerljivih letališč, ki opravljajo podobne storitve v običajnih tržnih razmerah.

(341) V zvezi s tem Komisija navaja, da so ob sklenitvi sporazumov iz leta 1999 mnogi letališča Unije obravnavali kot del javne uprave, ki si prizadeva uresničevati socialne in regionalne cilje, zato so jih ne glede na njihovo donosnost financirali javni organi. Dejansko večina letališč Unije še danes prejema javna sredstva za kritje stroškov naložb in poslovanja. Zato Komisija meni, da se stopnje na navedenih letališčih običajno ne določajo ob upoštevanju dogajanj na trgu in zlasti zadovoljivih predhodnih možnosti donosnosti, temveč predvsem ob upoštevanju socialnih ali regionalnih preudarkov.

(342) Komisija poleg tega navaja, da tudi če so nekatera letališča v zasebni lasti ali se upravljajo zasebno in se pri tem ne upoštevajo socialni ali regionalni preudarki, lahko na stopnje na navedenih letališčih močno vplivajo stopnje, ki jih zaračunava večina upravljavcev javno subvencioniranih letališč, saj prav slednje upoštevajo letalski prevozniki v pogajanjih z letališči v zasebni lasti ali z zasebnim upravljanjem.

(343) V obravnavanem primeru so bila letališča, uporabljena za primerjavo, upravičena do javnega financiranja pred svojo privatizacijo in celo po njej. Tako je letališče Luton, ki je v lasti javnih skladov, začela upravljati zasebna družba, potem ko je v okviru javno-zasebnega partnerstva pridobilo naložbo v višini 80 milijonov GBP. Letališče Liverpool je bilo deležno sofinanciranja iz strukturnih skladov Unije, letališče Prestwick, ki je poslovalo z izgubo, pa je bilo nedavno ponovno podržavljeno za simbolični znesek 1 GBP. Poleg tega ni gotovo, da so bili stroški predhodno obstoječe infrastrukture upoštevani pri privatizaciji teh referenčnih letališč. Nazadnje, primerljivost podatkov študije družbe Oxera je omejena, ker se v cenah, ki se zaračunavajo na letališču Marseille Provence, ne upošteva pogodba o trženju z družbo AMS, medtem ko cene, navedene za vsa druga letališča, ne vključujejo prispevka letališča k dejavnostim trženja družbe Ryanair.

(344) V teh okoliščinah Komisija ne more določiti ustrezne točke za primerjavo, da bi ugotovila dejansko tržno ceno za storitve, ki jih zagotavlja upravljavec letališča.

Analiza donosnosti

(345) Ob neobstoju jasno opredeljenega elementa za primerjavo Komisija meni, da je predhodna analiza dodatne donosnosti upoštevno merilo za oceno sporazumov, ki so jih upravljavci letališč predlagali ali sklenili z različnimi letalskimi prevozniki. V tem okviru so obravnavani ukrepi del izvajanja splošne strategije letališča, ki vsaj dolgoročno vodi do donosnosti.

(346) Komisija meni, da je določitev različnih cen običajna poslovna praksa. Vendar mora biti taka praksa komercialno upravičena, da je v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu ([77]).

(347) Francija trdi, da je letališče Marseille Provence ravnalo racionalno, in svojo trditev podkrepi s predložitvijo predhodnih izračunov letališča.

(348) Komisija bo pri oceni tega merila upoštevala prihodke iz letalskih dejavnosti (letališke pristojbine) in prihodke iz neletalskih dejavnosti letališča (trgovine, parkirišča itd.).

7.2.2.1 ***Znižanja pristojbin, odobrena za odprtje novih prog***

(349) Zbornica CCIMP je zaporedoma uvedla dva ločena sistema znižanj pristojbin, da bi spodbudila vzpostavitev novih zračnih povezav. Odbor Cocoéco je 6. decembra 2004 izglasoval uvedbo 90-odstotnega znižanja za prvo leto in 50-odstotnega znižanja za drugo leto za pristojbine za pristajanje, osvetlitev in parkiranje za potniške lete ter za pristojbine za pristajanje in osvetlitev za tovorne lete. Ta sistem je veljal od 15. februarja 2005 do 31. julija 2009.

(350) Kar zadeva prvi ukrep, Francija trdi, da je bilo v predhodni študiji donosnosti z dne 8. decembra 2004, po eni strani, letno znižanje za obstoječe proge ali proge, ki bi bile vzpostavljene brez tega ukrepa, ocenjeno na […]* EUR, po drugi strani pa so bili dodatni stroški posadke in parkirišč za avtomobile ocenjeni na […]* EUR več na leto. Samo za 20 % novih prog se je predpostavljalo, da bodo obstale še tretje leto, kar ustreza znesku v višini […]* EUR. Prihodki od novih prog so bili ocenjeni na […]* EUR. Predpostavke, navedene v prvotni študiji, so se v času, ko so bile oblikovane, zdele realistične.

(351) Glede na to, da je letališče pričakovalo pozitivno maržo, in ker za ta ukrep ni bila predvidena začetna naložba, Komisija ugotavlja, da je v skladu z načelom preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(352) Kar zadeva znižanje, ki je veljalo od 15. februarja 2005 do 31. julija 2009, je Francija predložila gradivo za sestanek odbora Cocoéco z dne 14. septembra 2009, v skladu s katerim so bile, po eni strani, do 83,1 % zneskov znižanj upravičene proge, ki so se obdržale po koncu znižanj, in, po drugi strani, prilagoditev ni povzročila nobene naložbe v zmogljivosti.

(353) Nazadnje, študija gospodarskega učinka prilagoditve, ki je bila predložena na tem sestanku odbora Cocoéco, vodi do ugotovitve, da naj bi bila za vsakega potnika, ki leti na progi, upravičeni do prilagoditve pristojbine, povprečna marža v treh letih uporabe ukrepa pozitivna:

— za mp^1: […]* – […]* = […]* EUR;

— za mp^2: […]* – […]* = […]* EUR.

(354) To gibanje je pokazalo, da so bili predhodni izhodiščni izračuni dejansko zelo previdni; zlasti se je precej več kot 20 % novih prog obdržalo tudi po koncu trajanja prvotnih znižanj. Zato so bile ob posodobitvi poslovnih načrtov in izvedbi poznejših študij predpostavke posodobljene, da bi se upoštevale začetne izkušnje, pridobljene v zvezi s tem ukrepom.

([77]) Glej Sklep 2011/60/EU in Sklep Komisije 2013/664/EU z dne 25. julija 2012 o ukrepu SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finska Družbe Finavia, Airpro in Ryanair na letališču Tampere-Pirkkala (UL L 309, 19.11.2013, str. 27).

(355) Na podlagi teh izkušenj je bil 18. septembra 2009 sprejet drug spodbujevalni sistem za nove proge, ki je začel veljati 1. februarja 2010. V tem sistemu je bilo odobreno 60-odstotno znižanje v prvem letu obratovanja nove proge, 45-odstotno v drugem in 20-odstotno v tretjem. Njegov namen je bil tudi ustvariti dobiček. Na podlagi zgoraj predstavljenih izračunov je bila donosnost drugega sistema prav tako verjetna. Ta je bil postopoma opuščen in je prenehal veljati 31. oktobra 2011.

(356) Komisija torej ugotavlja, da je tudi ta ukrep v skladu z načelom preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, ker je bilo predvideno, da bo prinesel dodatne koristi.

7.2.2.2 ***Brezplačno nočno parkiranje***

(357) Od 1. marca 2005 do danes je parkiranje med 22. in 6. uro brezplačno za dejavnost potniškega prometa, za pet letov na teden na isto destinacijo najmanj v eni sezoni IATA in za zrakoplove, ki so parkirani najmanj šest zaporednih ur med 22. in 6. uro. Ta ukrep se uporablja nediskriminacijsko na obeh terminalih za vse letalske prevoznike.

(358) Po navedbah Francije naj bi nočno parkiranje na letališču letalskim prevoznikom omogočalo, da potnike vkrcajo v prvem jutranjem slotu in pristanejo povsem ob koncu dneva, torej da se na letih na srednje razdalje opravijo štiri dnevna obračanja namesto treh.

(359) Francija trdi, da je na podlagi računovodske študije iz leta 2004 mogoče predhodno dokazati donosnost tega ukrepa za upravljavca letališča.

(360) Ta študija temelji na predpostavki, da so se lahko, kar zadeva terminal mp[1], samo pri nacionalnih letih na srednje razdalje ustvarila dodatna obračanja zaradi brezplačnega nočnega parkiranja. Kar zadeva terminal mp[2], je bilo ocenjeno, da ker nizkocenovni prevozniki, ki so stranke tega terminala, ne opravljajo dnevnih odhodnih letov iz svoje nočne baze in enkratnih dnevnih povratnih letov, lahko vsak od njihovih zrakoplovov ustvari dodatno dnevno obračanje. Za te predpostavke glede dodatnih obračanj je bila uporabljena utež v višini 50 %.

(361) Predložena študija izhaja iz predpostavke, da so dodatni stroški nočnega parkiranja omejeni na stroške delovne sile, vzdrževanja, popravila in različnih porab, ocenjene na […]* EUR na noč in na zrakoplov.

(362) Predpostavke, navedene v prvotni študiji, so se v času, ko so bile oblikovane, zdele realistične. Iz študije, opravljene leta 2008, namreč izhaja, da so bili stroški ocenjeni prenizko, vendar se je računalo na dejstvo, da bodo dodatna obračanja, ustvarjena s tem ukrepom, vseeno ustvarila čisti dobiček od leta 2010. Zato so bile ob posodobitvi poslovnih načrtov in izvedbi poznejših študij predpostavke posodobljene, da bi se upoštevale začetne izkušnje, pridobljene v zvezi s tem ukrepom.

(363) Iz vsega tega izhaja, da je zbornica CCIMP ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko je sprejela odločitev o odobritvi brezplačnega nočnega parkiranja na letališču Marseille Provence.

7.2.2.3 ***Financiranje dejavnosti trženja***

(364) Prvi mehanizem financiranja dejavnosti trženja je bil na letališču Marseille Provence vzpostavljen s sklepom zbornice CCIMP z dne 21. novembra 2005. Vendar je bil ta sistem odpravljen pred začetkom njegove veljavnosti. Po navedbah Francije naj bi privedel samo do izplačila [nižjega od 300 000]* EUR družbi BMI baby.

(365) Francija je trdila, da je ta znesek, kolikor bi lahko pomenil državno pomoč, zajet z Uredbo (ES) št. 1998/2006. Družba BMI baby je leta 2012 prenehala poslovati.

(366) Komisija ugotavlja, da ta pomoč dejansko pomeni pomoč *de minimis*.

7.2.2.4 ***Določitev stopnje potniške pristojbine na terminalu mp²***

(367) Finančni načrt poslovnega načrta iz novembra 2004, izdelan pred sprejetjem odločitve o izgradnji terminala mp², je dokazoval, da je to bila rešitev, ki je omogočala odziv na težave s preobremenjenostjo, hkrati pa je ponujala najboljše možnosti donosnosti. Ob upoštevanju subvencije, prejete za izgradnjo terminala mp², je poslovni načrt za petnajst let, izdelan ob sprejetju odločitve v zvezi z izgradnjo terminala mp², izkazoval dobičkonosnost tega projekta za letališče. Pred začetkom obratovanja terminala mp² sta bili izdelani dve posodobitvi poslovnega načrta, in sicer leta 2005 in leta 2006. Tako je bilo v vsakem od teh poslovnih načrtov potrjeno, da je izgradnja terminala mp² najboljša rešitev za zagotovitev najboljših možnosti donosnosti.

(368) V posodobitvi poslovnega načrta iz leta 2006, izdelani pred določitvijo stopenj pristojbin na terminalu mp², so upoštevana ne samo znižanja pristojbin za nove proge in parkiranje, ampak tudi za ukrepe trženja. Dokazana je tudi dobičkonosnost za terminal mp², pri čemer se upoštevajo znižanja pristojbin.

Izračun finančne marže na let po odobritvi znižanj pristojbin in ukrepih trženja (metoda celotnih stroškov):

Preglednica 10

Zrakoplov B737 – 67 ton – GA:5 – zmogljivost: 189 potnikov

	MP²							
	1. leto		2. leto		3. leto		4. leto	
	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI
NACIONALNI PROMET	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Pristajanje	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Osvetlitev	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkiranje < 1 ura	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Potniki 75 % (142 potnikov)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Prijavna okenca	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Letalske dejavnosti skupaj	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Trgovine	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkirišča za avtomobile	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SKUPAJ na let	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***
Marža pred ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža po ukrepih trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

	1. leto		2. leto		3. leto		4. leto	
	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI
PROMET EU	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Pristajanje	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Osvetlitev	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkiranje < 1 ura	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Potniki 75 % (142 potnikov)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Prijavna okenca	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Letalske dejavnosti skupaj	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Trgovine	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkirišča za avtomobile	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SKUPAJ na let	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***
Marža pred ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža po ukrepih trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Preglednica 11

Zrakoplov FOCKER 100 – 45 ton – GA:5 – zmogljivost: 100 potnikov

	MP[2]							
	1. leto		2. leto		3. leto		4. leto	
	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI
NACIONALNI PROMET	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Pristajanje	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Osvetlitev	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkiranje < 1 ura	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Potniki 75 % (75 potnikov)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Prijavna okenca	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Letalske dejavnosti skupaj	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Trgovine	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkirišča za avtomobile	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SKUPAJ na let	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***

	MP[2]							
	1. leto		2. leto		3. leto		4. leto	
	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI
Marža pred ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža po ukrepih trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

	1. leto		2. leto		3. leto		4. leto	
	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI	PRIHODKI	ODHODKI
PROMET EU	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Pristajanje	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Osvetlitev	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkiranje < 1 ura	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Potniki 75 % (75 potnikov)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Prijavna okenca	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Letalske dejavnosti skupaj	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Trgovine	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Parkirišča za avtomobile	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SKUPAJ na let	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***	**[…]***
Marža pred ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Ukrepi trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža po ukrepih trženja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Preglednica 12

Analiza donosnosti (v tisoč tekočih EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	SKUPAJ 2005–2021	Notranja stopnja donosa
SKUPNI DENARNI TOK s ČKV konec leta 2021 brez NCT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SKUPNI DENARNI TOK s ČKV konec leta 2021 z NCT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
DIFERENCIALNI DENARNI TOK	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Diskontirani SKUPNI DENARNI TOK s ČKV konec leta 2021 brez NCT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Diskontirani SKUPNI DENARNI TOK s ČKV konec leta 2021 z NCT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SKUPNI DIFERENCIALNI DENARNI TOK	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Vir: Posodobljen poslovni načrt z dne 15. septembra 2005.

(369) Preudaren udeleženec bo upošteval vse prihodke iz letalskih dejavnosti in neletalskih dejavnosti ter hkrati prožnost povpraševanja po prometu glede na predvideno določitev stopnje letališke pristojbine, da bi določil donosnost projekta terminala s poenostavljenimi storitvami in ustrezne stopnje pristojbin. Razlika med višino stopnje potniške pristojbine in stroški potniške funkcije, ki se krije s prihodki iz neletalskih dejavnosti, torej ne pomeni prednosti, dodeljene letalskim prevoznikom, ampak je posledica s tem povezane optimizacije upravljavca, katere namen je nasprotno zagotoviti donosnost njegovega naložbenega projekta.

(370) Stopnje potniške pristojbine (razen prijavnega okenca), ki se uporabljajo na terminalu mp², so povzete v preglednici 13.

Preglednica 13

Leta	Potniška pristojbina za lete znotraj EU (v EUR)		Potniška pristojbina za lete zunaj EU (v EUR)	
	Prvotna	Retroaktivna	Prvotna	Retroaktivna
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) Potem ko je Conseil d'État razveljavilo stopnje, so bile te leta 2009 prilagojene. V sklepu odbora Cocoéco z dne 18. februarja 2009 so podrobneje pojasnjene metode izračuna, ki so privedle do določitve teh stopenj na podlagi stroškov in prihodkov, pripisanih vsakemu terminalu, kot so navedene v študiji, ki jo je leta 2008 opravila skupina Mazars in se nanaša na šest prihodnjih let. V okviru te študije in na podlagi napovedi, ki temeljijo na njej, se upoštevani stroški nanašajo na stroške, povezane s stavbami, dodeljenimi vsakemu terminalu, stroške vzdrževanja in servisiranja ter stroške poslovanja, sorazmerno z njihovim pripisom potniški funkciji in njihovo uporabo za vsak terminal. Upoštevani prihodki se sočasno nanašajo na prihodke od letaliških pristojbin (potniki in prijavna okenca) in komercialne prihodke (trgovine in parkirišča), ustvarjene na letališču in pripisane vsakemu od terminalov.

(372) Zdi se, da so bile stopnje potniške pristojbine določene tako, da prihodki iz letalskih dejavnosti zagotavljajo enako kritje potniške funkcije na terminalu mp² in terminalu mp¹, tj. [med 50 % in 80 % za leta 2007, 2008, 2009 in 2010]*.

(373) Iz finančnih podatkov, predstavljenih v sklepu z dne 18. februarja 2009, izhaja, da če se upoštevajo hkrati prihodki od letaliških pristojbin in komercialni prihodki, pripisani potniški funkciji, ti krijejo stroške te funkcije na terminalu mp² [med 100 % in 140 % za leta 2007, 2008, 2009 in 2010]*, ob upoštevanju stopnje potniške pristojbine, določene v sklepu z dne 25. maja 2009.

(374) Stopnje potniške pristojbine na terminalu mp² so bile določene na podlagi predhodne finančne študije. V njej so bila upoštevana vsa veljavna znižanja. V skladu s finančno študijo bi se morali s pristojbinami vsakega terminala kriti zadevni stroški. V študiji je bilo ugotovljeno, da je bila ČSV pozitivna.

(375) Medtem ko so nove retroaktivne stopnje izračunane tako, da se po popravku za porazdelitev nekaterih skupnih stroškov med terminala krijejo vsi stroški letališča, so se s prvotnimi stopnjami že krili mejni stroški, neposredno povezani s prihodom letalskih prevoznikov in vsakega dodatnega potnika. Zato je bilo vedno predvideno, da se s stopnjami, ki se uporabljajo za letalske prevoznike, krijejo vsaj mejni stroški, povezani z uporabo letališča s strani letalskega prevoznika.

(376) Poleg tega je letališče v prvotnem poslovnem načrtu, ki je privedel do odločitve za izgradnjo terminala mp², predvidevalo, da bo doseglo pozitivno ČSV. Letališče je pred kakršno koli novo spremembo stopenj opravilo verodostojne ocene, v skladu s katerimi naj bi ukrepi pozitivno prispevali k donosnosti letališča.

(377) Komisija zato meni, da je sklep o določitvi stopenj terminala mp² v skladu z načelom preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu. Enako velja za sklep z dne 25. maja 2009 o določitvi teh stopenj za leta 2006 do 2008 in od 1. avgusta 2009.

7.2.2.5 ***Pogodba o trženju z družbo AMS***

Skupna ocena gospodarske prednosti, dodeljene družbama Ryanair in AMS

(378) Komisija se mora najprej vprašati, ali je treba za opredelitev gospodarske prednosti, ki naj bi ju bili deležni družba Ryanair in njena hčerinska družba AMS, ti obravnavati posamezno ali skupaj.

(379) Komisija najprej ugotavlja, da je družba AMS hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Ryanair, upravljajo pa jo vodstveni delavci družbe Ryanair ([78]). Poleg tega ugotavlja, da je bila ta družba dejansko ustanovljena z enim samim ciljem, ki je zagotavljanje storitev trženja na spletnem mestu družbe Ryanair, in da ne opravlja drugih dejavnosti.

(380) Poleg tega je v gradivu za pripravo na sestanek odbora za letališče zbornice CCIMP z dne 15. novembra 2005 pojasnjeno, da sta bila nakup storitev oglaševanja na spletnem mestu družbe Ryanair in uvedba mehanizma pomoči za odprtje novih prog namenjena temu, da bi se na letališču Marseille Provence ustvarili stroškovni pogoji, ki omogočajo izpolnjevanje meril donosnosti družbe Ryanair, zlasti z vidika vzpostavitve baze zrakoplovov.

(381) Iz argumentov, ki jih je Francija navedla v svojem odgovoru, izhaja tudi, da so bili finančni pogoji pogodbe, sklenjene z družbo AMS, sprejeti na podlagi finančnih marž, ustvarjenih z vsakim letom družbe Ryanair. Francija je še pojasnila, da je pogodba, sklenjena z družbo AMS, vključevala različne zaveze družbe Ryanair glede števila zrakoplovov, stacioniranih na letališču, pogostosti letov na dan in števila potnikov na leto. Nazadnje, Francija v svojem odgovoru navaja, da je treba ravnanje zbornice CCIMP presoditi glede na „donosnost, izhajajočo iz vsote prilagoditev za odprtje novih prog in pogodbe z družbo AMS, samo na letih družbe Ryanair“, ter poudarja, da „je ta študija različnih ukrepov, ki se upoštevajo kot celota, dejansko še posebej upoštevna v obravnavanem primeru“ ([79]).

(382) Nazadnje, Komisija opozarja, da je ta pristop uporabila tudi v svojem sklepu o začetku formalnega postopka preiskave z dne 29. novembra 2007 v zvezi z letališčem Pau, sklepu o razširitvi postopka z dne 25. januarja 2012 v zvezi z istim letališčem ter sklepih o začetku postopka z dne 8. februarja in 23. marca 2012 v zvezi z letališčema La Rochelle in Angoulême.

(383) Iz vseh teh razlogov je treba ukrepe v korist družbe Ryanair in družbe AMS oceniti skupaj, da bi se ugotovil obstoj gospodarske prednosti, saj sta družbi Ryanair in AMS dejansko en sam upravičenec do zadevnih ukrepov ([80]).

(384) Komisija poleg tega ugotavlja, da bi edina prednost, ki bi jo lahko upravljavci letališča morda imeli od storitev trženja, ki jih je družba AMS ponujala na spletnem mestu družbe Ryanair, izhajala iz povečanja števila potnikov družbe Ryanair. Ocene prometa in koeficienta zasedenosti pa so bistvena komponenta analize donosnosti vzpostavitve odnosov z družbo Ryanair ([81]). Komisija zato meni, da za uporabo merila preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu pri oceni smotrnosti vzpostavitve poslovnih odnosov z družbo Ryanair ([82]) ni mogoče prezreti posledic vzporedne sklenitve pogodb o trženju, zlasti njihovih stroškov.

([78]) Glej poročilo regionalne računovodske zbornice Akvitanije o zbornici CCIPB, obravnavano 19. oktobra 2006, v katerem je ugotovljeno zlasti, da je „družba AMS zgolj veja družbe Ryanair, ki jo upravljata dva vodstvena delavca družbe Ryanair“.
([79]) Dopis Francije z dne 12. marca 2012, stran 108.
([80]) Komisija bo torej v nadaljevanju ocene uporabljala izraz „družba Ryanair/AMS“ za poimenovanje upravičenca do zadevnih ukrepov.
([81]) Ali odprtja nove proge.
([82]) Odprtje proge, sprememba števila povezav ali njihove pogostosti itd.

Merilo preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu

(385) Zbornica CCIMP je 19. maja 2006 brez postopka zbiranja ponudb in predhodnega obvestila za pet let z možnostjo enkratnega podaljšanja za isto obdobje sklenila pogodbo o nakupu oglaševalskega prostora z družbo AMS, hčerinsko družbo v 100-odstotni lasti družbe Ryanair. V sklepu odbora Cocoéco z dne 18. februarja 2009 o določitvi stopenj, ki so predmet sklepa z dne 25. maja 2009, je pojasnjeno, da je strošek pogodbe z družbo AMS v obdobju pogodbe, tj. od oktobra 2006 do oktobra 2011, […]* EUR, kar pomeni […]* EUR na leto.

(386) Francija primarno trdi, da so izplačila, opravljena na podlagi te pogodbe, v skladu s tržno ceno za storitve spletnega trženja, in na podlagi tega sklene, da je zbornica CCIMP pri sklenitvi pogodbe z družbo AMS ravnala kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(387) Vendar, kot je pojasnjeno v oddelku 7.2.2.5, Komisija meni, da je treba morebitne prednosti, ki sta jih prejeli družba AMS in družba Ryanair, analizirati skupaj zaradi neločljive povezanosti storitev, ki jih opravljata letalski prevoznik in njegova hčerinska družba. Meni namreč, da potencialna vrednost storitev trženja, ki jih zagotavlja družba AMS, temelji na povečanju prometa družbe Ryanair.

(388) Iz odgovora Francije se zdi, da se ta strinja s to analizo. Francija namreč trdi, da bi preudaren udeleženec skupaj analiziral okvir pristojbin, ki se uporablja za družbo Ryanir, in stroške storitev trženja, kupljenih pri družbi AMS, da bi določil donosnost leta, ki ga opravi družba Ryanair, pri čemer naj bi tako sklepanje uporabila tudi zbornica CCIMP pri svoji odločitvi za sklenitev pogodbe z dne 19. maja 2006.

(389) Ker so storitve trženja, ki jih zagotavlja družba AMS, neločljivo povezane z okvirom odnosov med letališčem Marseille Provence in letalskim prevoznikom Ryanair, je torej treba prednosti, dodeljene tema subjektoma, preučiti skupaj.

(390) Zato ravnanja zbornice CCIMP ob sklenitvi pogodbe z dne 19. maja 2006 z družbo AMS ni mogoče presojati na podlagi primerjave s ponudbami drugih oglaševalcev na internetu, ki ne zagotavljajo podobne storitve.

(391) Francija podredno trdi, da pogodba, ki jo je zbornica CCIMP sklenila z družbo AMS, pomeni donosen nakup za letališče Marseille Provence, zlasti z vidika dejavnosti terminala mp^2.

(392) Opozoriti je treba, da v študiji donosnosti naložbe v izgradnjo terminala mp^2 (poslovni načrt iz septembra 2005, posodobljen maja 2006) niso upoštevani stroški pogodbe, sklenjene z družbo AMS, ampak stroški v zvezi s predhodnim mehanizmom udeležbe v stroških trženja. Ta mehanizem se navsezadnje ni uporabljal, kot je pojasnjeno v oddelku 7.2.2.3.

(393) Francija je predložila študijo donosnosti finančnih marž, ustvarjenih z leti družbe Ryanair v obdobju 2007–2021, ki je bila opravljena septembra 2005 in posodobljena maja 2006 pred sklenitvijo pogodbe z družbo AMS, na katero naj bi se zbornica CCIMP oprla pri sprejetju odločitve o pogodbi z dne 19. maja 2006.

(394) Ta študija temelji na naslednjih podatkih (za leto 2007):

— finančna marža na let brez upoštevanja stroškov pogodbe z družbo AMS za zrakoplov B737 na terminalu mp^2 je […]* EUR;

— dejstvu, da promet družbe Ryanair predstavlja 85 % predpostavljenega nizkocenovnega prometa;

— dejstvu, da naj bi promet družbe Ryanair predstavljal 2 694 letov (kar naj bi ustrezalo zrakoplovu s 189 sedeži s 75-odstotnim koeficientom zasedenosti).

(395) Ta študija kaže, da s prisotnostjo družbe Ryanair na letališču Marseille Provence pod tarifnimi pogoji, ki so ji ponujeni, zlasti znižanja za nove proge in nočno parkiranje, ter ob upoštevanju nakupa storitev trženja pri njeni hčerinski družbi letališče v prvih treh letih ustvarja izgube, pozitivno maržo pa doseže šele od četrtega leta obratovanja ([83]).

([83]) Poleg tega je iz študije, ki je bila opravljena naknadno na podlagi prometa, ustvarjenega v letih 2007 in 2008, in stroškov, ki jih je revidirala skupina Mazars, razvidno, da vsak let, ki ga opravi družba Ryanair, ob upoštevanju prilagoditev stopenj, do katerih je družba upravičena, in stroškov storitev trženja v prvih dveh letih ustvarja izgubo za letališče.

(396) Iz poslovnega načrta izhaja, da je v 15 letih (2007–2021) povprečna stopnja marže za vse lete dovolj visoka, da izpolni pričakovanja preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu glede donosnosti.

(397) Pogodba z dne 19. maja 2006 je bila sklenjena z namenom srednjeročnega razvoja prometa na letališču. Pogodba z družbo AMS je nadomestila ukrepe trženja, ki so bili prvotno predvideni v poslovnem načrtu projekta izgradnje terminala mp[2]. Povprečni stroški pogodbe z družbo AMS na potnika družbe Ryanair so torej omogočali ugotovitev donosnosti celotnega projekta izgradnje terminala mp[2].

Preglednica 14

Simulacija donosnosti pogodbe z družbo AMS glede na promet družbe Ryanair (vključno z učinki prilagoditev stopenj)

Predpostavka skupnega prometa	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Odhodni potniki družbe Ryanair ([…]* %)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Število odhodnih letov družbe Ryanair	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nakupi oglaševanja pri družbi AMS (v EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Cena pogodbe na potnika	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža na promet po pogodbi z družbo AMS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

Povprečna cena pogodbe z družbo AMS na potnika, izračunana v 5 letih	[…]*
Povprečna cena pogodbe z družbo AMS na potnika, izračunana v 10 letih	[…]*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prihodki (v EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Odhodki (v EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Marža (v EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Neto marža (v EUR)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Stopnja	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	
Povprečna stopnja	[> 7,5 %]*														
ČSV pri […]* % (v EUR)	[…]*														

(398) Zato se s cenami, ki se uporabljajo za letalske prevoznike, ob upoštevanju različnih navedenih znižanj in stroškov pogodbe z družbo AMS vedno krijejo vsaj dodatni stroški, povezani z uporabo letališča s strani letalskega prevoznika.

(399) Poleg tega je letališče v prvotnem poslovnem načrtu, ki je privedel do odločitve za izgradnjo terminala mp², predvidevalo, da bo doseglo pozitivno ČSV. Letališče je pred kakršno koli novo spremembo stopenj in pred podpisom pogodbe o trženju z družbo AMS opravilo verodostojne ocene, v skladu s katerimi naj bi ukrepi pozitivno prispevali k donosnosti letališča.

(400) Predpostavke in drugi scenariji, predvideni v prvotnem poslovnem načrtu in njegovih novih različicah, kot tudi finančni izračuni, povezani s poznejšimi ukrepi, so se v času, ko so bili izdelani, zdeli realistični. Kasnejša gibanja so pokazala, da so bili dejansko bolj previdni. Še več, redno so se posodabljali in spreminjali, stopnje pa so se redno prilagajale, da bi se zagotovila dolgoročna donosnost letališča in kratkoročna donosnost sprememb stopenj.

7.2.3 SKLEPNA UGOTOVITEV GLEDE OBSTOJA POMOČI

(401) Iz točke 6.3 izhaja, da je letališče Marseille Provence prejelo pomoč za naložbe, ki je združljiva z notranjim trgom. Komisija meni, da se, kadar je upravljavec letališča prejel združljivo pomoč, prednost, ki izhaja iz take pomoči, ne prenese na določenega letalskega prevoznika, zlasti če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(i) infrastruktura je na voljo vsem letalskim prevoznikom (vključno z infrastrukturo, ki jo bodo verjetneje uporabljale nekatere kategorije, kot so nizkocenovni prevozniki ali ponudniki čarterskih letov) in ni namenjena le določenemu letalskemu prevozniku ter

(ii) letalski prevozniki plačujejo stopnje, s katerimi se krijejo najmanj mejni stroški.

(402) V obravnavanem primeru Komisija ugotavlja, prvič, da terminal mp² in postajališče za zrakoplove ob tem terminalu nista namenjena samo določenemu letalskemu prevozniku. Terminal mp² je odprt za vse letalske prevoznike, ki ga želijo uporabljati, seveda pa ponuja omejeno raven storitev. Letališče je za zagotovitev, da bi bil terminal odprt za vse zainteresirane uporabnike, objavilo razpis za prijavo interesa za uporabo infrastrukture. Ker pa njegove zmogljivosti niso polno izkoriščene, je na razpolago vsakemu zainteresiranemu letalskemu prevozniku.

(403) Drugič, v skladu z zgoraj predstavljeno oceno (glej oddelke 7.2.2.1–7.2.2.5) letalski prevozniki tudi plačujejo stopnje, s katerimi se krijejo najmanj mejni stroški, nastali s posameznim sporazumom.

(404) Komisija opozarja, da so obravnavani sporazumi del izvajanja splošne strategije letališča, ki vsaj dolgoročno vodi do donosnosti. Za oceno učinka sporazumov med letališčem in letalskim prevoznikom na donosnost letališča upošteva konkretne razpoložljive dokaze in razvoj, ki ga je bilo mogoče razumno predvideti ob sklenitvi sporazumov. Upošteva zlasti:

(i) takratne prevladujoče tržne razmere, zlasti spremembe po liberalizaciji trga zračnega prometa, prihod na trg nizkocenovnih prevoznikov ([84]) in drugih prevoznikov „od točke do točke“ ter njihov razvoj, spremembe organizacijske in ekonomske strukture letališkega sektorja ([85]); stopnjo diverzifikacije in kompleksnost funkcij, ki jih opravljajo letališča, okrepitev konkurence med letalskimi prevozniki in med letališči, negotovo gospodarsko okolje zaradi spremembe tržnih razmer ali kakršne koli druge negotovosti v gospodarskem okolju;

(ii) predvidene dolgoročne učinke na donosnost letališča.

([84]) Povečanje tržnega deleža nizkocenovnih prevoznikov z 1,5 % leta 1992 na 45,94 % leta 2013.

([85]) Upravljanje in gradnjo letališke infrastrukture je treba šele od datuma sodbe Aéroports de Paris (12. decembra 2000) obravnavati kot nalogo, ki spada na področje nadzora državnih pomoči (glej uvodno izjavo (228)). Do te sodbe se letališča niso štela za podjetja v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(405) Komisija poudarja, da je glede na informacije, ki jih je predložila Francija, letališče v prvotnem poslovnem načrtu, ki je privedel do odločitve o izgradnji terminala mp², predvidevalo, da bo dolgoročno doseglo pozitivno ČSV. Po mnenju Francije poslovni rezultati terminala mp² potrjujejo te optimistične napovedi. Prav tako so znižanja pristojbin, ki so se uporabljala na celotnem letališču, tudi na terminalu mp¹, temeljila na zanesljivih finančnih izračunih, na podlagi katerih je lahko letališče pričakovalo, da bo s sprejetjem teh ukrepov doseglo donosnost. Komisija meni, da so bile napovedi v zvezi z donosnostjo in uporabo terminala mp² razumne in zanesljive. Najpogosteje so se izkazale za previdne. Zato Komisija meni, da so pristojbine, ki so se uporabljale, odobrena znižanja in pogodba o trženju, sklenjena z družbo AMS, del splošne strategije letališča, ki vsaj dolgoročno vodi do donosnosti.

(406) Po njenem mnenju torej sporazumi, sklenjeni med letališčem Marseille Provence in letalskimi prevozniki, uporabniki letališča, ne pomenijo državne pomoči. Poleg tega meni, da bi bila v teh okoliščinah, tudi če bi obstajala državna pomoč za letalske prevoznike, ta vsekakor združljiva z notranjim trgom iz istih razlogov, s katerimi je utemeljena združljivost pomoči za letališče.

(407) Ker eno od kumulativnih meril iz člena 107(1) PDEU ni izpolnjeno, Komisija meni, da obravnavani ukrepi ne vključujejo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

8. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

8.1 *UKREPI V KORIST LETALIŠČA*

(408) Komisija ugotavlja, da je Francija nezakonito odobrila pomoč za naložbe v korist letališča Marseille Provence in s tem kršila člen 108(3) PDEU. Vendar je treba ugotoviti, da je ta pomoč združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c).

(409) Letališka taksa in prenosi med letališčem in zbornico CCIMP ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

8.2 *UKREPI V KORIST LETALSKIH PREVOZNIKOV, UPORABNIKOV LETALIŠČA*

(410) Komisija ugotavlja, da je letališče v svojih finančnih odnosih z letalskimi prevozniki, uporabniki letališča, ravnalo kot preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu. Različne prilagoditve stopenj in pogodba o trženju z družbo AMS ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Subvencije za naložbe, ki jih je Francija odobrila v korist letališča Marseille Provence, v višini 12,337 milijona EUR so državne pomoči, združljive z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

Letališka taksa v korist letališča, prenosi med letališčem in zbornico CCIMP, znižane pristojbine v korist letalskih prevoznikov, uporabnikov letališča, in pogodba o trženju v korist družbe AMS, ki jih je izvedla Francija, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 20. februarja 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik