

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/1698

z dnia 20 lutego 2014 r.

w sprawie pomocy państwa SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) wdrożonej przez Francję na rzecz portu lotniczego Marseille Provence i korzystających z niego przedsiębiorstw lotniczych

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 870)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 8 maja 2006 r. Komisja otrzymała skargę złożoną przez przedsiębiorstwo Ryanair, w której wskazano na niezgodną z prawem pomoc polegającą na zróżnicowaniu opłat lotniskowych mających zastosowanie odpowiednio do lotów krajowych i lotów międzynarodowych. Pismem z dnia 21 czerwca 2006 r. Komisja wezwała Francję do udzielenia informacji dotyczących kwestii poruszonych w tej skardze.
- (2) W dniu 27 marca 2007 r. Komisja otrzymała drugą skargę noszącą datę 15 marca 2007 r. i złożoną przez Air France, w której wskazano na niezgodną z prawem pomoc przyznaną przez radę generalną departamentu Bouches du Rhône (zwaną dalej „radą generalną”) na rzecz portu lotniczego Marseille Provence oraz na niezgodną z prawem pomoc przyznaną przez port lotniczy na rzecz Ryanair i innych przedsiębiorstw lotniczych. Odnosne korzyści obejmują w szczególności obniżkę opłat lotniskowych mającą na celu promowanie lotów z nowego terminalu „Marseille-Provence 2” (zwanego dalej „terminalem mp2”).
- (3) Pismem z dnia 27 listopada 2009 r. Air France złożyło skargę dotyczącą niezgodnej z prawem pomocy przyznanej przez kilka francuskich regionalnych i lokalnych portów lotniczych, w tym port lotniczy Marseille Provence.
- (4) Pismem z dnia 13 lipca 2011 r. Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ⁽¹⁾.
- (5) Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących przedmiotowych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji decyzji.
- (6) Komisja otrzymała uwagi w dniu 13 grudnia 2011 r. od Izby Handlowo-Przemysłowej Marseille-Provence (zwanej dalej „CCIMP”) oraz w dniu 15 grudnia 2011 r. od Air France, Ryanair, AMS, Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych i CCIMP. Pismem z dnia 10 lutego 2012 r. Komisja przekazała te uwagi Francji, dając jej możliwość odniesienia się do nich w terminie jednego miesiąca. Komisja otrzymała uwagi Francji pismem z dnia 12 marca 2012 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 334 z 15.11.2011, s. 8.

- (7) Komisja otrzymała również inne uwagi od Ryanair w dniach 13 kwietnia 2012 r., 10 kwietnia 2013 r., 20 grudnia 2013 r., 17 stycznia 2014 r. i 30 stycznia 2014 r. Komisja przekazała Francji te dodatkowe uwagi pismami odpowiednio w dniach 13 lipca 2012 r., 3 maja 2013 r., 9 stycznia 2014 r. i 4 lutego 2014 r. Pismami z dnia 17 lipca 2012 r., z dnia 4 czerwca 2013 r., z dnia 29 stycznia 2014 r. i z dnia 5 lutego 2014 r. Francja poinformowała Komisję, że nie przedstawia uwag.
- (8) Francja przekazała Komisji dodatkowe informacje pismami z dnia 26 marca 2012 r., z dnia 10 kwietnia 2012 r., z dnia 20 września 2012 r., z dnia 30 października 2013 r. i z dnia 24 grudnia 2013 r. na wniosek Komisji przedstawiony w pismach z dnia 23 lutego 2012 r., z dnia 12 czerwca 2012 r. i z dnia 20 listopada 2013 r.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS STANU FAKTYCZNEGO

2.1. ZAINTERESOWANE STRONY

2.1.1. PORT LOTNICZY MARSEILLE PROVENCE

- (9) Port lotniczy Marseille Provence jest jednym z największych francuskich portów lotniczych, po portach lotniczych w Paryżu, Nicei i Lyonie. W 2012 r. port lotniczy przyjął 8 295 479 pasażerów.

Tabela 1

Zmiany liczby pasażerów

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

Źródło: Pismo Francji z dnia 24 grudnia 2013 r.

2.1.2. IZBA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA MARSEILLE-PROVENCE, KONCESJONARIUSZ PORTU LOTNICZEGO MARSEILLE PROVENCE

- (10) We Francji izby handlowo-przemysłowe (zwane dalej „CCI”) są podmiotami publicznymi o charakterze administracyjnym. CCI reprezentują wobec władz publicznych ogólne interesy sektorów handlu, przemysłu i usług. Ich zadania i uprawnienia są określone w ustawie ⁽²⁾, przy czym podlegają one nadzorowi administracyjnemu ⁽³⁾ rządu za pośrednictwem prefekta regionu. Organ sprawujący nadzór ma dostęp na mocy prawa do wszystkich posiedzeń walnego zgromadzenia izb handlowo-przemysłowych i może wprowadzać dodatkowe punkty do porządku obrad. Organ sprawujący nadzór może w stosownym przypadku zawiesić członka CCI w wykonywaniu funkcji lub pozbawić go możliwości ich wykonywania. Co najmniej decyzje dotyczące budżetu, zaciągnięcia pożyczki lub podpisania umów z osobami trzecimi podlegają wykonaniu dopiero po zatwierdzeniu przez organ sprawujący nadzór ⁽⁴⁾. CCIMP zarządza swoimi spółkami zależnymi, w szczególności portem lotniczym Marseille Provence i szeregiem jednostek szkoleniowych. Jej spółki zależne nie posiadają własnej osobowości prawnej ⁽⁵⁾. W odniesieniu do działalności portu lotniczego prowadzona jest jednak oddzielna księgowość. Czynności te mogą być wykonywane wyłącznie, jeżeli poinformowano o nich organ sprawujący nadzór.

⁽²⁾ Ustawa nr 2005-882 z dnia 2 sierpnia 2005 r. w sprawie działań na rzecz małych i średnich przedsiębiorstw.

⁽³⁾ W prawie francuskim nadzór administracyjny jest formą władzy sprawowanej przez osobę prawną prawa publicznego nad inną osobą. Nadzór nad regionalnymi i lokalnymi izbami handlowo-przemysłowymi sprawuje prefekt regionu przy udziale osoby odpowiedzialnej za finanse publiczne w regionie. Zgodnie z konstytucją i z ustawą nadzór administracyjny dotyczy wyłącznie kontroli zgodności z prawem aktów przyjętych przez nadzorowaną osobę prawną.

⁽⁴⁾ Artykuły R.712-2 do R.712-11-1 kodeksu spółek handlowych.

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

- (11) Od 1934 r. CCIMP zarządza portem lotniczym Marseille Provence na mocy koncesji na przystosowanie, utrzymanie i obsługę przyznanej przez państwo francuskie, które jest właścicielem portu lotniczego. W 1987 r. koncesję tę odnowiono na okres 30 lat ⁽⁶⁾.

2.1.3. GOSPODARCZA KOMISJA DORADCZA PORTU LOTNICZEGO MARSEILLE PROVENCE

- (12) Konsultacje z radą generalną departamentu Bouches-du-Rhône, radą regionu Prowansja-Lazurowe Wybrzeże i samorządem miejskim Marseille Provence Métropole dotyczące zarządzania portem lotniczym prowadzi się w ramach gospodarczej komisji doradczej portu lotniczego (zwanej dalej „Cocoéco”). Zadaniem tej komisji jest wydawanie opinii dotyczących rozwoju inwestycji, funkcjonowania portu lotniczego oraz cen za usługi świadczone przez port lotniczy.
- (13) Zgodnie z kodeksem lotnictwa cywilnego komisja ta spotyka się co najmniej raz w roku w celu wydania opinii dotyczącej zasad ustalania i stosowania na przedmiotowym lotnisku opłat za świadczenie usług portu lotniczego oraz programów inwestycyjnych lotniska. Można konsultować się z nią w każdej kwestii dotyczącej usług świadczonych przez operatora lotniska.
- (14) Cocoéco składa się z kolegium użytkowników i kolegium operatorów, przy czym w skład tego ostatniego wchodzi przewodniczący rady regionu Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże (fr. *Provence Alpes Côte d'Azur*, PACA) lub jego przedstawiciel, przewodniczący rady generalnej departamentu Bouches-du-Rhône lub jego przedstawiciel i przewodniczący samorządu miejskiego Marseille Provence Métropole lub jego przedstawiciel.

2.2. NOWY TERMINAL „NISKOTARYFOWY” MP2

2.2.1. UZASADNIENIE BUDOWY TERMINALU MP2

- (15) Po utracie ponad miliona pasażerów od 2001 r., spowodowanej głównie konkurencją TGV Méditerranée na linii Marsylia–Paryż, zamachem z dnia 11 września 2001 r. i upadłościami kilku przedsiębiorstw lotniczych (Sabena, SwissAir itp.), port lotniczy Marseille Provence starał się ożywić tamtejszy ruch i ukierunkować swój rozwój na europejskie cele podróży. W tym celu port lotniczy podjął w 2004 r. decyzję o stworzeniu terminalu „niskotaryfowego”.
- (16) CCIMP podjęła decyzję o umieszczeniu tego nowego terminalu w przekształconym dawnym terminalu towarowym nr 1. Budynek ten wyremontowano mniejszym kosztem, mając na względzie przyjmowanie klientów niskotaryfowych. Prace rozpoczęły się w grudniu 2005 r., a terminal mp2 rozpoczął działalność we wrześniu 2006 r.
- (17) Podział liczby pasażerów (osiągnięte wyniki) między terminalami mp1 i mp2 w latach 2006–2013 przedstawiono w tabeli w motywie (9).

2.2.2. PRZEDSIĘBIORSTWA KORZYSTAJĄCE Z NOWEGO TERMINALU MP2

- (18) W celu oceny interesu przedsiębiorstw lotniczych w zakresie korzystania z terminalu mp2 CCIMP ogłosiła w 2004 r. przetarg na projekty przeznaczony dla przedsiębiorstw lotniczych. Odpowiedziały przedsiębiorstwa lotnicze Air France, Ryanair i easyJet. Całkowity wolumen ofert przedstawionych przez przedsiębiorstwa lotnicze nie przekroczył przewidywanej przepustowości terminalu, dlatego też nie było konieczności dokonywania żadnego wyboru.
- (19) Największym użytkownikiem terminalu mp2 jest Ryanair, ale Francja wymieniła również Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.
- (20) W dniu 12 lipca 2004 r. Air France przekazało CCIMP dokumentację zgłoszeniową dotyczącą terminalu mp2. Wskazano w niej, że pasażerowie „La Navette” (połączenia Marsylia/Paryż-Orly) mogliby ewentualnie korzystać z terminalu mp2. Air France proponowało program obejmujący 19 lotów dziennie od poniedziałku do piątku, 14 lotów w soboty, 18 lotów w niedziele do portu lotniczego przeznaczenia Paryż-Orly. Negocjacje między Air

⁽⁶⁾ Dekret z dnia 22 lipca 1987 r. w sprawie koncesji na przystosowanie, utrzymanie i obsługę lotniska Marseille-Marignane na rzecz izby handlowo-przemysłowej w Marsylii, Dz.U. Republiki Francuskiej z 29 lipca 1987 r., s. 8487.

France i CCIMP dotyczące przeniesienia połączeń wahadłowych zakończyły się niepowodzeniem. Air France widziało w szczególności dwie przeszkody: ograniczenie ruchu w terminalu mp2 do lotów bezpośrednich i fakt, że terminal miał przyjmować wyłącznie loty krajowe i odbywające się na obszarze Unii.

- (21) Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Francję wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze, które chciały korzystać z terminalu mp2, mogły podjąć tam działalność.

2.3. ŚRODKI BĘDĄCE PRZEDMIOTEM POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

- (22) W decyzji o wszczęciu postępowania zbadano następujące środki:

- a) w latach 2001–2010 dotację inwestycyjną na rzecz CCIMP w wysokości 24,2 mln EUR, w tym dotację na budowę terminalu mp2 w wysokości 7,577 mln EUR;
- b) w latach 2001–2010 przepływy finansowe w wysokości [...] (*) mln EUR między CCIMP i działem ogólnym CCI;
- c) ustalenie kwoty opłaty pasażerskiej w terminalu mp2;
- d) obniżone opłaty za pasażera w przypadku lotów krajowych;
- e) obniżenie opłat lotniskowych w związku ze stworzeniem nowych tras;
- f) obniżenie nocnej opłaty postojowej;
- g) finansowanie działań marketingowych;
- h) umowę nabycia przestrzeni reklamowej zawartą z Airport Marketing Services bez udzielenia zamówienia w trybie konkurencyjnym i bez uprzedniego ogłoszenia;
- i) rentowność terminalu mp2 przedstawioną w biznesplanie zaprezentowanym przez CCIMP.

2.3.1. DOTACJE INWESTYCYJNE NA RZECZ CCIMP

- (23) Zgodnie z informacjami, którymi dysponuje Komisja, inwestycję przewidzianą w celu budowy nowego terminalu mp2 sfinansowano za pośrednictwem dotacji rady generalnej departamentu Bouches-du-Rhône w wysokości 7,577 mln EUR.
- (24) Ponadto, w latach 2001–2010, CCIMP otrzymała dotacje inwestycyjne od rady generalnej, rady regionu, Marseille Provence Métropole, państwa (Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Ekologii, Zrównoważonego Rozwoju i Energii, zwanej dalej „DGAC”) i z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) na łączną kwotę 16,624 mln EUR. Od rady generalnej otrzymała trzy dotacje na rozbudowę i restrukturyzację portu lotniczego w wysokości odpowiednio 1,519 mln EUR, 210 000 EUR i 2,997 mln EUR. Rada regionu przyznała jej 3,616 mln EUR na rozbudowę i rozwój portu lotniczego i 255 000 EUR na przystosowanie strefy towarowej. Marseille Provence Métropole wypłacił jej dotację w wysokości 889 000 EUR na rozwój ruchu międzynarodowego. Państwo (DGAC) sfinansowało kontrolę bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego w wysokości 464 000 EUR, a także wzmocnienie kontroli bezpieczeństwa bagażu i nabycie sprzętu do kontroli bagażu w wysokości 5,032 mln EUR. Ponadto EFRR przyznał dotację na rozwój lotniczego transportu towarowego (miejsca postojowe samolotów towarowych, trasy w strefie towarowej, przystosowanie terminali towarowych, strefa uzbrojenia) w wysokości 1,520 mln EUR.
- (25) Na mocy art. 2 pkt 1 lit. b) i art. 15 pkt 1 specyfikacji mającej zastosowanie do koncesji lotniska w Marsylii koszty inwestycji pokrywa koncesjonariusz.

2.3.2. PRZEPIŁY FINANSOWE MIĘDZY CCIMP I DZIAŁEM OGÓLNYM CCI

- (26) W latach 2001–2010 przepływy finansowe między CCIMP i działem ogólnym CCI wyniosły [...] * mln EUR.

(*) Informacja objęta obowiązkiem zachowania tajemnicy służbowej.

2.3.3. OBNIŻONE OPŁATY ZA PASAŻERA DLA UŻYTKOWNIKÓW TERMINALU MP2

- (27) Taryfy opłaty za pasażera różnią się w zależności od terminalu, z którego korzystają przedsiębiorstwa lotnicze: są niższe dla przedsiębiorstw, które korzystają z „taniego” terminalu mp2, a wyższe dla przedsiębiorstw, które korzystają z terminalu mp1 (hale 1–4). Taryfy te ustalono decyzją CCIMP. Air France zakwestionowało pierwotne taryfy w porcie lotniczym Marseille Provence w latach 2006, 2007 i 2008, a Rada Stanu je unieważniła.
- (28) W dniu 7 maja 2008 r. Rada Stanu unieważniła ⁽⁷⁾ zatwierdzone taryfy opłaty za pasażera mające zastosowanie w terminalu mp2 portu lotniczego Marseille-Provence, od dnia 1 czerwca 2006 r., jak również taryfy mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2007 r., w związku z niewystarczającym uzasadnieniem danych księgowych uwzględnionych w celu obliczenia opłaty. W tej sprawie Rada Stanu nie unieważniła taryf opłaty za pasażera mającej zastosowanie w głównym terminalu.
- (29) W dniu 26 grudnia 2008 r. Rada Stanu unieważniła taryfy opłaty pasażerskiej mające zastosowanie w głównym terminalu i w terminalu mp2 portu lotniczego Marseille-Provence od dnia 1 stycznia 2008 r.
- (30) W wyroku z dnia 15 maja 2009 r. Rada Stanu podtrzymała odmowę zatwierdzenia przez właściwych ministrów taryf mających zastosowanie w terminalu mp2 od dnia 1 stycznia 2009 r.
- (31) Po unieważnieniu tych taryf DGAC zleciła firmie Mazars przeprowadzenie badania, dostarczonego w listopadzie 2008 r., dotyczącego metod alokacji kosztów i przychodów oraz ustalania taryf dla obu terminali. Na podstawie tego audytu CCIMP podjęła decyzję dotyczącą nowych taryf opłaty za pasażera mających zastosowanie z mocą wsteczną. Te obowiązujące z mocą wsteczną taryfy dotyczą terminalu mp1 (hale 1–4) w odniesieniu do 2008 r. i terminalu mp2 w odniesieniu do lat 2006–2008. Według CCIMP te nowe taryfy ustalono w sposób umożliwiający osiągnięcie podobnych wskaźników pokrycia ⁽⁸⁾ kosztów działalności pasażerskiej przez terminale mp1 i mp2.
- (32) Decyzją z dnia 25 maja 2009 r. CCIMP ustaliła taryfy opłaty za pasażera mające zastosowanie od dnia 1 sierpnia 2009 r. W związku z faktem, że organy sprawujące nadzór opowiedziały się przeciwko taryfom zaproponowanym przez CCIMP od dnia 1 lipca 2010 r., zastosowanie miała nadal taryfa z dnia 1 sierpnia 2009 r.
- (33) W dniu 17 lipca 2009 r. Air France złożyło do Rady Stanu skargę mającą na celu unieważnienie decyzji CCIMP z dnia 25 maja 2009 r., ponieważ ustalono w niej taryfy opłaty za pasażera mające zastosowanie z mocą wsteczną w terminalach mp1 i mp2 od dnia 1 stycznia 2008 r., a z drugiej strony taryfy opłaty za pasażera mającej zastosowanie od dnia 1 sierpnia 2009 r.
- (34) W dniu 17 lipca 2009 r. Air France złożyło również wniosek o zastosowanie środka tymczasowego. W dniu 28 lipca 2009 r. Rada Stanu zawiesiła uiszczenie opłaty za pasażera w wysokości 20 % w przypadku opłat należnych z tytułu roku 2008 i od dnia 1 lipca 2009 r. W oczekiwaniu na orzeczenie co do istoty sprawy zawieszenie to zastosowano do taryf przedłużonych w 2010 r. i od dnia 1 stycznia 2011 r.
- (35) W dniu 14 czerwca 2010 r. Air France złożyło do Rady Stanu skargę mającą na celu unieważnienie decyzji CCIMP z 2010 r., w której przedłużono poprzednie taryfy od dnia 1 lipca 2010 r.
- (36) W dniu 27 lipca 2011 r. Rada Stanu ⁽⁹⁾ unieważniła decyzję CCIMP z dnia 25 maja 2009 r., w której ustala się taryfy opłat pasażerskich terminalu mp2 na lata 2008 i 2009 i od dnia 1 sierpnia 2009 r., ponieważ taryfy te obliczono, uwzględniając dotację w wysokości 2,4 mln EUR przyznaną przez radę generalną departamentu Bouches-du-Rhône w celu sfinansowania części budowlanych związanych z terminalem mp2, której bezpośrednim beneficjentem jest port lotniczy Marseille Provence, a beneficjentami pośrednimi przedsiębiorstwa lotnicze. Według Rady Stanu decyzja ta prowadzi do pomocy państwa przyznanej niezgodnie z prawem, co skutkuje brakiem ważności decyzji CCIMP. Rada Stanu uznała również, że okoliczność unieważnienia taryf terminalu mp2 nie ma wpływu na zgodność z prawem taryf ustalonych dla terminalu mp1, w odniesieniu do których podkreśla, że są uzasadnione szczegółowymi badaniami księgowymi. Rada Stanu uściśliła w swojej decyzji,

⁽⁷⁾ Komisja rozumie, że wyrok Rady Stanu skutkuje unieważnieniem taryf *ex-tunc*, tj. od momentu ich wejścia w życie. Po unieważnieniu uznaje się zatem, że taryfy te nigdy nie istniały. Komisja rozumie, że wobec braku nowych zatwierdzonych taryf art. 224-4-1-II kodeksu lotnictwa cywilnego przewiduje, że zastosowanie mają poprzednie taryfy (obowiązujące przed dniem 1 czerwca 2006 r.).

⁽⁸⁾ Średni wskaźnik pokrycia w wysokości [50–80 %]* w latach 2007–2012 przez opłaty lotnicze w obydwu przypadkach i średnie wskaźniki całkowitego pokrycia w wysokości [100–150]* % (mp1) i [100–150]* % (terminal mp2) (w tym dochody pozalotnicze z parkingów samochodowych, punktów handlowych i wypożyczalni).

⁽⁹⁾ Rada Stanu, dnia 27 lipca 2011 r. w sprawie spółka Air France i inne, nr 329818, 340540.

że z dokumentacji sprawy wynika, iż koszty komunikacji w wysokości około 800 000 EUR, które według skarżących przedsiębiorstw (Air France i Britair) należało przypisać jedynie terminalowi mp2, w rzeczywistości zaliczono w całości do kosztów ogólnych i podzielono między terminale według klucza podziału, w odniesieniu do którego nie wykazano, że popełniono oczywisty błąd w ocenie. Rada Stanu zatwierdza zatem taryfy opłaty pasażerskiej w terminalu mp1. W tej samej decyzji Rada Stanu unieważnia taryfę opłaty za lądowanie za 2009 r., ponieważ pokrywa ona prawie trzykrotnie koszty związane ze świadczeniem tej usługi i odpowiada ponad jednej czwartej łącznego dochodu z opłat lotniskowych, a zatem nie wprowadza ograniczonej rekompensaty między dochodem z tej opłaty i dochodem z innych opłat zgodnie z wymogami prawa krajowego⁽¹⁰⁾. Rada Stanu stwierdza ponadto rezygnację skarżących przedsiębiorstw z unieważnienia środków zachęty do rozwoju ruchu.

- (37) W dniu 15 grudnia 2010 r. Air France złożyło do Rady Stanu skargę mającą na celu unieważnienie decyzji CCIMP z grudnia 2010 r., w której przedłużono poprzednie taryfy od dnia 1 lipca 2011 r. Air France ostatecznie zrezygnowało ze wszystkich swoich skarg wniesionych na szczeblu krajowym w 2011 r.
- (38) W trakcie całego tego okresu opłaty dla terminalu mp2 były niższe o 57 % do 66 % w przypadku ruchu krajowego, o 66 % do 80 % w przypadku lotów wewnątrz Unii⁽¹¹⁾ w stosunku do opłat dla hal 1–4, odpowiednio w przypadku ruchu krajowego, ruchu wewnątrz Unii i w przypadku ruchu międzynarodowego.

2.3.4. OBNIŻONE OPŁATY ZA PASAŻERA W PRZYPADKU LOTÓW KRAJOWYCH

- (39) W opłatach za pasażera mających zastosowanie w przypadku pasażerów wylatujących z hal 1–4 portu lotniczego wprowadzano zwykle zróżnicowanie w zależności od miejsca przeznaczenia lotów według trzech taryf: jedna taryfa dla lotów krajowych, jedna taryfa dla lotów do miejsca przeznaczenia w Unii Europejskiej i jedna taryfa dla lotów międzynarodowych.
- (40) Taryfy mające zastosowanie w latach 2006 i 2007 zostały pierwotnie ustalone decyzją CCIMP z dnia 26 lipca 2006 r. W taryfach przewidziano wyraźnie niższe opłaty w przypadku lotów krajowych. Różnica wynosi ponad 50 %.
- (41) Po złożeniu skargi przez Ryanair wszczęto postępowanie w sprawie naruszenia. Francja poinformowała Komisję w piśmie z dnia 2 sierpnia 2007 r., że „niejednokrotnie przypominała operatorowi o konieczności położenia kresu różnicy istniejących taryf w zależności od miejsca przeznaczenia lotów w zakresie, w jakim różnicy tej nie można uzasadnić różnicą kosztów”.
- (42) Nowe taryfy przyjęto dla lat obrotowych 2006 i 2007 i na przyszłość zrezygnowano z kwestionowanego zróżnicowania.

2.3.5. OBNIŻENIE NIEKTÓRYCH OPŁAT LOTNISKOWYCH W ZWIĄZKU ZE STWORZENIEM NOWYCH TRAS

- (43) Aby zachęcić do tworzenia nowych tras lub do dostosowania obsługiwanych rozkładów, przedsiębiorstwom lotniczym można przyznawać preferencyjne warunki taryfowe. Zniżka ta dotyczy opłat za lądowanie, za oświetlenie i opłaty postojowej w przypadku połączeń pasażerskich oraz opłat za lądowanie i za oświetlenie w przypadku lotów towarowych.
- (44) Pierwszy mechanizm obniżający opłaty lotniskowe wprowadzony decyzją CCIMP z dnia 7 września 2004 r. wszedł w życie w dniu 1 marca 2005 r. Środki przedstawiono Coccoéco portu lotniczego do zaopiniowania podczas jej posiedzenia w dniu 6 grudnia 2004 r.⁽¹²⁾ System ten stosowano do dnia 31 lipca 2009 r.

⁽¹⁰⁾ Zgodnie z art. L224-2 kodeksu lotnictwa cywilnego łączny dochód z tych opłat nie może przekraczać kosztu usług świadczonych w porcie lotniczym.

⁽¹¹⁾ Do dnia 31 grudnia 2007 r. w taryfie dla terminalu mp1 wprowadzono rozróżnienie między miejscami przeznaczenia krajowymi, unijnymi i międzynarodowymi. W przypadku terminalu mp2 nie wprowadzono żadnego zróżnicowania. Od dnia 1 stycznia 2008 r. (i w przypadku taryf mających zastosowanie z mocą wsteczną dla lat 2006 i 2007) w taryfach wprowadzono zróżnicowanie w zależności od miejsca przeznaczenia w UE w strefie Schengen/UE poza strefą Schengen/międzynarodowe w przypadku terminalu mp1, krajowe + UE/międzynarodowe w przypadku terminalu mp2.

⁽¹²⁾ Przedstawiciel Air France przy Coccoéco nie głosował przeciwko wprowadzeniu pomocy na rozpoczęcie działalności, zob. skarga Air France z dnia 27 marca 2007 r., s. 14.

- (45) Stosowana w praktyce kwota zniżki wynosi 90 % w pierwszym roku i 50 % w drugim roku prowadzenia działalności. Zniżki te przyznaje się jedynie w przypadku nowego połączenia, które spełnia następujące warunki ⁽¹³⁾:
- nowe połączenie musi być realizowane do portu lotniczego nieobsługiwanego regularnie w momencie stworzenia trasy,
 - nowe połączenie musi być realizowane do portu lotniczego oddalonego co najmniej 75 km od już obsługiwanego portu lotniczego lub portu, którego obszar napływu klientów różni się zasadniczo od obszaru napływu klientów już obsługiwanego portu lotniczego,
 - miejsce przeznaczenia trasy nie może znajdować się w promieniu 160 km od miejsca przeznaczenia obsługiwanego w ciągu poprzednich 12 miesięcy przez samo przedsiębiorstwo, jedną z jego spółek zależnych, przedsiębiorstwo należące do tej samej grupy lub powiązane przez umowy handlowe (w szczególności franchising, umowa w sprawie dzielenia oznaczeń linii, ...),
 - połączenie musi być obsługiwane co najmniej raz w tygodniu przez nie mniej niż dwa kolejne miesiące,
 - przez okres, podczas którego przedsiębiorstwo transportu lotniczego korzysta, z tytułu obsługi danego połączenia, z powyższych zniżek, w przypadku podjęcia przez co najmniej jedno inne przedsiębiorstwo decyzji o obsłudze połączenia do tego samego miejsca przeznaczenia, dane przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa korzystałyby z tego samego środka w granicach harmonogramu określonego dla pierwszego przedsiębiorstwa.
- (46) Obniżki opłat przyznano przedsiębiorstwom prowadzącym działalność zarówno z terminalu mp1, jak i z terminalu mp2.
- (47) W orzeczeniu z dnia 30 czerwca 2009 r. Sąd Administracyjny w Marsylii uwzględnił wniosek Air France o unieważnienie systemu zachęt taryfowych przyjętego w 2005 r. CCI Marseille Provence nie odwołała się od tego orzeczenia z tego względu, że w międzyczasie częściowo przedłużono system zachęt na podstawie nowej decyzji dotyczącej taryf. Przedsiębiorstwo lotnicze Air France, jak również jego spółki zależne Britair i Regional, wniosły następnie do Rady Stanu skargę o stwierdzenie nieważności decyzji CCIMP, w której ustalono taryfy opłat na lata 2008 i 2009, w tym taryfy lotnicze, lecz także system zachęt do otwierania nowych tras. Tej skardze o stwierdzenie nieważności towarzyszył wniosek o zastosowanie zabezpieczenia w formie zawieszenia, który sędzia Rady Stanu orzekający w przedmiocie środków zabezpieczających, postanowieniem z dnia 28 lipca 2009 r., częściowo uwzględnił, zarządzając w szczególności zawieszenie tego systemu zachęt. W swojej decyzji co do istoty sprawy z dnia 27 lipca 2011 r. ⁽¹⁴⁾ Rada Stanu uznaje odstąpienie skarżących przedsiębiorstw od ich wniosków mających za przedmiot unieważnienie środków zachęty do rozwoju ruchu na lata 2009 i 2010.
- (48) Od dnia 1 lutego 2010 r. do dnia 31 października 2011 r. wprowadzono nową obniżkę opłat za lądowanie, za oświetlenie i opłaty postojowej na korzyść wszystkich przedsiębiorstw spełniających obiektywne warunki przyznawania.
- (49) Stosowana w praktyce kwota zniżki wynosi:
- 60 % w pierwszym roku prowadzenia działalności,
 - 45 % w drugim roku prowadzenia działalności, i
 - 20 % w trzecim roku prowadzenia działalności.
- (50) Zniżki te przyznaje się jedynie w przypadku nowego połączenia, które spełnia następujące warunki ⁽¹⁵⁾:
- loty pasażerskie i loty towarowe są kwalifikowalne,
 - nowe połączenie musi być obsługiwane co najmniej raz w tygodniu przez nie mniej niż cztery kolejne miesiące,
 - nowe połączenie musi być realizowane do portu lotniczego oddalonego co najmniej 50 km od już obsługiwanego portu lotniczego lub portu, którego obszar napływu klientów różni się zasadniczo od obszaru napływu klientów już obsługiwanego portu lotniczego,
 - nowe połączenie nieobsługiwane w ciągu poprzednich osiemnastu ostatnich miesięcy przez samo przedsiębiorstwo, jedną z jego spółek zależnych, przedsiębiorstwo należące do tej samej grupy lub powiązane przez umowy handlowe.

⁽¹³⁾ Air France przekazało Komisji jeden egzemplarz warunków.

⁽¹⁴⁾ Rada Stanu, dnia 27 lipca 2011 r. w sprawie spółka Air France i inne, nr 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Air France przekazało Komisji jeden egzemplarz warunków.

- (51) W przypadku sezonowego zawieszenia działalności proces stopniowego zmniejszania zachęt będzie kontynuowany w momencie wznowienia trasy, jak gdyby nigdy jej nie zawieszono: okres obowiązywania zniżki obejmuje okres zawieszenia. Ten środek zachęty ma w porcie lotniczym Marseille Provence zastosowanie do obydwu terminali i do wszystkich przedsiębiorstw.

2.3.6. BEZPŁATNY POSTÓJ NOCNY

- (52) CCIMP wspomina w swoim piśmie z dnia 28 grudnia 2010 r. o wprowadzeniu środka „zarządzanie nocną opłatą postojową” od dnia 1 lutego 2010 r. W związku z tym postój w godzinach 22.00–6.00 jest bezpłatny w przypadku spełnienia następujących warunków:

- działalność w zakresie transportu pasażerskiego,
- pięć rejsów tygodniowo do tego samego miejsca przeznaczenia przez co najmniej jeden sezon IATA,
- samoloty korzystają z postoju przez co najmniej sześć kolejnych godzin w godzinach 22.00–6.00.

- (53) Ten środek zachęty ma w porcie lotniczym Marseille Provence zastosowanie do obydwu terminali i do wszystkich przedsiębiorstw.

2.3.7. FINANSOWANIE DZIAŁAŃ MARKETINGOWYCH

- (54) Decyzją z dnia 21 listopada 2005 r. CCIMP ustanowiła finansowy system zachęt do tworzenia nowych tras poprzez częściowe pokrywanie poniesionych szczególnych kosztów marketingu i promocji na nośnikach zatwierdzonych przez port lotniczy Marseille Provence. Na podstawie tego mechanizmu przedsiębiorstwo lotnicze będące beneficjentem miało przedstawić uzasadnienie wydatków na promocję tej trasy. Kwota pomocy nie mogła przekraczać 50 % uzasadnionych wydatków.

- (55) Decyzję o wprowadzeniu opłaty „marketingowej” podjęto, bez uprzedniej zgody Francji, przed opublikowaniem komunikatu Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (zwane dalej „wytycznymi z 2005 r.”) ⁽¹⁶⁾. Pismem z dnia 22 sierpnia 2006 r. Francja zwróciła się do CCIMP o zaprzestanie jej pobierania najpóźniej w dniu 1 czerwca 2007 r., uznając, że taka opłata „marketingowa” nie spełnia kryteriów ustalonych w wytycznych z 2005 r.

- (56) CCIMP potwierdziła, że nie wprowadzono pierwotnie planowanego udziału w wydatkach marketingowych z wyjątkiem udziału [poniżej 300 000 EUR]* na rzecz BMI Baby.

2.3.8. UMOWA NABYCIA PRZESTRZENI REKLAMOWEJ Z AMS

- (57) W dniu 19 maja 2006 r. CCIMP zawarła na okres pięciu lat, bez udzielenia zamówienia w trybie konkurencyjnym i bez uprzedniego ogłoszenia, umowę nabycia przestrzeni reklamowej ze spółką Airport Marketing Services (zwaną dalej AMS), będącą spółką zależną należącą w 100 % do przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair.

- (58) Zgodnie z postanowieniami tej umowy CCIMP powinna była uiszczać na rzecz AMS:

- [...] * EUR miesięcznie od listopada 2006 r. do października 2007 r.,
- [...] * EUR miesięcznie od listopada 2007 r. do maja 2008 r.,
- [...] * EUR miesięcznie od czerwca 2008 r.

- (59) W decyzji Cocoéco z dnia 18 lutego 2009 r. dotyczącej ustalania taryf będących przedmiotem decyzji z dnia 25 maja 2009 r. uściślono, że „koszty umowy z AMS w okresie obowiązywania umowy, czyli od października 2006 r. do października 2011 r., wynoszą [...] * EUR, tj. [...] * EUR rocznie”.

⁽¹⁶⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

- (60) Informacje przedstawione przez Francję pozwalają również określić koszty umowy z AMS, tak jak podano w tabeli 2:

Tabela 2

Koszty związane z umową z AMS zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Francję, w tys. EUR

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

- (61) Przedmiotem tej umowy było według CCIMP zapewnienie reklamy Marsylii jako celowi podróży, mając na względzie przyciągnięcie dużej liczby pasażerów. Pozwoliłoby to zagwarantować stabilność terminalu mp2 i dobry poziom wynagrodzenia za usługi oferowane przez organ zarządzający portem lotniczym.
- (62) W tym względzie CCIMP uważa, że realizacja tego celu opiera się na połączeniu dwóch czynników:
- znaczna liczba internautów,
 - europejscy internauci, dla których priorytetem jest model *low-cost*.
- (63) CCIMP uzasadnia zawarcie tej umowy z AMS faktem, że jedynie strona internetowa AMS odpowiadała w 2006 r. potrzebom CCIMP, ponieważ oferowała następujące usługi:
- jednolity i wyłączny system wprowadzania do obrotu biletów przedsiębiorstwa Ryanair, będącego jedynym operatorem, który zobowiązał się do stworzenia znacznej bazy samolotów w nowym terminalu mp2,
 - znaczne grono internautów, do których skierowana jest polityka promocyjna CCIMP,
 - usługi marketingowe dostosowane do zakupu biletów lotniczych do Prowansji jako miejsca przeznaczenia.
- (64) Strona skarżąca uważa z kolei, że ta umowa zawarta z AMS stanowi pomoc na rzecz Ryanair mającą na celu przyciągnięcie go do MRS. Przedstawia w tym względzie informacje na poparcie swojego stanowiska, opierając się na dokumentacji przygotowawczej do posiedzenia „rady portu lotniczego” CCIMP w dniu 15 listopada 2005 r.

2.3.9. BIZNESPLAN DOTYCZĄCY TERMINALU MP2 I ZASTOSOWANIE TESTU PRYWATNEGO INWESTORA

- (65) W listopadzie 2004 r. CCIMP przygotowała biznesplan w celu wykazania rentowności terminalu mp2. Biznesplan zaktualizowano w 2005 r. Inne aktualizacje tego biznesplanu zostały poddane ocenie przez Pricewaterhouse-Coopers (PwC) na wniosek Air France w lutym 2005 r., w listopadzie 2005 r. i w maju 2006 r.
- (66) W biznesplanie przedstawionym przez Francję porównano, w odniesieniu do lat 2004–2020, scenariusz uwzględniający terminal mp2 i scenariusz nieuwzględniający terminalu mp2. Według Francji kumulacje rocznych przepływów pieniężnych w latach 2004–2020 i wartości księgowej netto w 2020 r. wynoszą:
- [...]* mln EUR w scenariuszu nieuwzględniającym terminalu mp2,
 - [...]* mln EUR w scenariuszu uwzględniającym terminal mp2.
- (67) Francja stwierdza w związku z tym, że scenariusz uwzględniający terminal mp2 jest o [...]* mln EUR korzystniejszy od scenariusza nieuwzględniającego terminalu mp2, co odpowiadałoby stopie rentowności wynoszącej [...]* %.

- (68) Biznesplan zawiera również analizę wrażliwości różnych założeń dotyczących ruchu i taryfy. Zbadanymi scenariuszami dotyczącymi ruchu były scenariusz „niewuwzględniający połączenia wahadłowego Air France” i scenariusz „niższego wzrostu ruchu w terminalu mp2”. W badanych scenariuszach dotyczących taryf uwzględniono taryfy w wysokości [...] * EUR i [...] * EUR za pasażera dla terminalu mp2.
- (69) W 2005 r. biznesplan został zaktualizowany. Przy tej okazji przygotowano symulacje według trzech scenariuszy. Scenariusze te są następujące:
- **pierwsza symulacja:** podstawą obliczeń stały się prognozy dotyczące ruchu w 2005 r., w scenariuszu podstawowym nie uwzględniono przeniesienia połączenia wahadłowego Air France do terminalu mp2, a obliczeń dokonano w odniesieniu do lat 2005–2021. Na podstawie tych założeń wewnętrzna stopa zwrotu wyniosłaby [powyżej 7,5 %]*;
 - **druga symulacja:** wewnętrzną stopę zwrotu ustala się na 7,5 % i podejmuje się próbę ustalenia, jaka liczba pasażerów odpowiada tej wewnętrznej stopie zwrotu. Symulacja prowadzi do wniosku, że liczba pasażerów w latach 2007–2021 mogłaby być niższa o 1,32 mln w stosunku do pierwszej symulacji;
 - **trzecia symulacja:** jeżeli ruch w terminalu mp2 w 2010 r. wynosi jedynie 1 mln pasażerów (zamiast 1,65 mln pasażerów uwzględnionych w pierwszej symulacji), jaką dodatkową taryfę na pasażera należałoby zastosować od 2011 r. w celu utrzymania wewnętrznej stopy zwrotu wynoszącej 7,5 %? Symulacja prowadzi do wniosku, że taryfy należałoby podwyższyć o [...] * EUR.
- (70) Oceny dokonane przez PwC na wniosek Air France w ramach sporu przed Radą Stanu dotyczą symulacji z lutego 2005 r., września 2005 r. i maja 2006 r. przeprowadzonych przez CCIMP i mających na celu ustalenie wewnętrznej stopy zwrotu i wartości bieżącej netto projektu terminalu mp2 na podstawie oczekiwanych przepływów pieniężnych. Przy tej okazji PwC zgłosiło kilka uwag i opinii krytycznych dotyczących przedmiotowego biznesplanu.

3. UWAGI FRANCJI

3.1. DOTACJE INWESTYCYJNE NA RZECZ CCIMP

3.1.1. NIEKTÓRE PRZYZNANE DOTACJE ULEGŁY PRZEDAWNIENIU

- (71) Francja kwestionuje stanowisko Komisji, zgodnie z którym kwota 7,577 mln EUR przeznaczona w latach 2005–2007 na budowę terminalu mp2 i kwota 16 mln EUR przyznana od 2001 r. z tytułu inwestycji na platformie stanowią w całości pomoc państwa, która może być przedmiotem analizy Komisji.
- (72) Francja utrzymuje, że następujące dotacje wymienione w tabeli 3 uległy przedawnieniu zgodnie z art. 15 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ⁽¹⁷⁾:

Tabela 3

Organ	Data podpisania umowy	Tytuł dotacji	Łączna wypłacona kwota (w tys. EUR)
Rada generalna	14 grudnia 1999 r.	Prace w zakresie rozbudowy i restrukturyzacji obiektów portu lotniczego	3 064
Rada regionu	24 października 1997 r.	Prace w zakresie rozbudowy i restrukturyzacji portu lotniczego	8 032
Rada regionu	8 lipca 1994 r.	Przystosowanie strefy towarowej	1 372

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

Organ	Data podpisania umowy	Tytuł dotacji	Łączna wypłacona kwota (w tys. EUR)
Państwo	26 kwietnia 2000 r.	Dostosowanie do norm znaków nakazu i znaków informacyjnych	290
Państwo	23 czerwca 1999 r.	Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego	579

- (73) Francja stwierdza, że przedawnione dotacje nie mogą być przedmiotem nakazu odzyskania i że z tego tytułu są niewątpliwie wyłączone z zakresu postępowania wyjaśniającego Komisji.

3.1.2. NIEKTÓRE PRYZNANE DOTACJE ZOSTAŁY PRZEZNACZONE NA FINANSOWANIE DZIAŁALNOŚCI I INFRASTRUKTURY NIEMAJĄCYCH CHARAKTERU GOSPODARCZEGO, A ZATEM NIE STANOWIĄ ONE POMOCY PAŃSTWA.

- (74) Francja twierdzi, że niektóre dotacje zostały przeznaczone na finansowanie elementów infrastruktury lub rodzajów działalności związanych z wykonywaniem zadań w zakresie bezpieczeństwa publicznego, ochrony przeciwpożarowej i bezpieczeństwa obsługi portu lotniczego, a mianowicie:

- dotacja przyznana przez państwo dnia 19 grudnia 2001 r., jako że jej celem było wzmocnienie systemu bezpieczeństwa lotniczego, a w szczególności finansowanie wrywkowego przeszukiwania określonego odsetka bagaży podręcznych, systematycznej inspekcji personelu poruszającego się po strefie o ograniczonym dostępie i przyspieszenia realizacji programu kontroli bagażu rejestrowanych, tak aby na początku 2. semestru 2002 r. osiągnąć współczynnik 100 %, na kwotę całkowitą 5 032 000 EUR,
- dotacja przyznana przez radę generalną dnia 27 września 2002 r., jako że jej celem było zainstalowanie przewodów na pasie startowym nr 2, przystosowanie pomieszczenia informatycznego, obszaru centrali systemów grzewczych, chłodzenia i energii elektrycznej, rewitalizacja fasady bloku technicznego siedziby żeglugi powietrznej, wymiana centralnych rozdzielnic elektrycznych niskiego napięcia na stanowisku B, dostosowanie do wymogów systemu alarmowego na lotnisku i systemu ochrony przeciwpożarowej pomieszczenia informatycznego, na kwotę całkowitą 209 885 EUR,
- dotacja rady generalnej z dnia 26 kwietnia 2003 r., jako że jej celem było odnowienie urządzeń oświetleniowych, rozszerzenie zakresu i dostęp do PCS, przekształcenie stanowisk służb granicznych, utworzenie punktu opieki medycznej, przystosowanie obwodnicy w strefie południowej, wymiana klimatyzatorów, instalacja sieci kamer nadzoru wideo, wymiana centrali systemów grzewczych, chłodzenia i energii elektrycznej, sieci przeciwpożarowej w strefie zachodniej i cyfrowego wyposażenia ochrony, na kwotę całkowitą w wysokości 2 111 542,82 EUR,
- dotacja rady generalnej z dnia 19 maja 2005 r. mająca na celu częściowe finansowanie terminalu mp2, która została częściowo przeznaczona na finansowanie infrastruktury niemającej charakteru gospodarczego, na kwotę całkowitą 2 273 258,64 EUR. Francja wyjaśnia, że realizacja zadań określonych jako niemające charakteru gospodarczego odbywa się na powierzchni stanowiącej 16,96 % powierzchni terminalu mp2 i uważa, że równoważna część prac dotyczyła powierzchni przeznaczonej do tych zadań. Francja twierdzi w związku z tym, że od kwoty podlegającej ocenie Komisji, po odliczeniu inwestycji związanych z działalnością niemającą charakteru gospodarczego, należy odjąć jeszcze 16,96 % kosztów tych prac, tj. kwotę 1 416 238,75 EUR,
- dotacja samorządu Marseille Métropole przyznana dnia 26 lipca 2004 r., jako że jej celem było oświetlenie pasów startowych, na kwotę 72 095 EUR,
- dotacja z EFRR przyznana dnia 22 sierpnia 2002 r., jako że jej celem była realizacja prac związanych z oświetleniem miejsc postoju samolotów towarowych, na kwotę całkowitą 587 350,53 EUR.

- (75) Zdaniem Francji odnośne kwoty należy odliczyć od kwoty podlegającej ocenie Komisji.

3.1.3. ZGODNOŚĆ DOTACJI NA INWESTYCJE W ŚWIETLE WYTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH FINANSOWANIA PORTÓW LOTNICZYCH

- (76) Francja twierdzi, że zgodnie z uzasadnionymi oczekiwaniami Komisja musi ocenić uznanie dotacji przyznanych przed publikacją wytycznych z 2005 r. za pomoc państwa na podstawie wytycznych dotyczących pomocy państwa w sektorze lotnictwa z dnia 10 grudnia 1994 r. i w związku z tym musi stwierdzić, że wspomniane dotacje nie stanowią pomocy państwa.

- (77) Dodatkowo Francja uważa, że przyznane dotacje są zgodne z rynkiem wewnętrznym w świetle z wytycznych z 2005 r.

3.1.3.1. *Zgodność dotacji przyznanej przez radę generalną na inwestycję w terminalu mp2*

- (78) Francja stwierdza, że dotacje te odpowiadają wyraźnie określonemu celowi leżącemu w interesie ogólnym, w związku z bezpośrednim utworzeniem i utrzymaniem miejsc pracy w regionie, w którym stopa bezrobocia utrzymuje się powyżej średniej krajowej, z regionalnym rozwojem gospodarczym na obszarze kwalifikującym się do pomocy regionalnej z tytułu odstępstwa od art. 107 ust. 3 lit. c), ze zwiększeniem przepustowości portu lotniczego w obliczu zagrożenia zbytniego zagęszczenia ruchu⁽¹⁸⁾ oraz z poprawą łączności tego obszaru z uwagi na nowe połączenia nieobsługiwane przez linie TGV lub przez terminal mp1, dzięki którym wzrosła liczba obsługiwanych miejsc przeznaczenia.
- (79) Francja uważa, że infrastruktura jest niezbędna i współmierna w stosunku do zamierzonych celów. Nawet jeżeli po 2001 r. część terminalu mp1 mierzyła się z problemem nadmiernej przepustowości, budowa terminalu mp2, nowego obiektu różnorodnych usług, stanowi uzupełnienie oferty terminalu głównego. Ponadto, uwzględniając prognozy dotyczące ruchu, w przypadku portu lotniczego Marseille Provence konieczne było zmierzenie się z problemem zatoru komunikacyjnego, co wiązałoby się z koniecznością otwarcia nowych stref odlotów w 2008 r. i w 2018 r. Zdaniem Francji konstrukcja terminalu mp2 pozwoliła na odsunięcie w czasie koniecznych prac infrastrukturalnych (w 2016 r. i po 2020 r.), przy jednoczesnej perspektywie rentowności. Ponadto nowy terminal mp2 spełnia wymogi szczególnej strategii portu lotniczego zakładającej obsługę tanich linii lotniczych, dla których nie znalazłoby się miejsce w terminalu 1, gdzie taryfy opłat lotniskowych są znacznie wyższe, i który nie jest przystosowany do konieczności szybkiego przyjmowania pasażerów na pokład i szybkiego opuszczania przez nich pokładu. Francja twierdzi, że w 2007 r., pierwszym roku pełnej obsługi terminalu mp2, współczynnik użytkowania terminalu wynosił 68 %, co nie wskazywało na rzeczywisty problem nadmiernej przepustowości. Dodaje ona, że rezerwa przepustowości terminalu mp1 w latach 2007–2011 związana z utworzeniem terminalu mp2, pozwoliła na zaspokojenie nowych potrzeb przedsiębiorstwa Air France w ramach otwarcia dnia 2 października 2011 r. bazy związanej z otwarciem 13 nowych tras i ze wzrostem częstotliwości na obsługiwanych trasach. Ponadto budowa terminalu mp2 w obrębie dawnego terminalu towarowego pozwoliłaby na zminimalizowanie kosztów inwestycji i kosztów utrzymania, do czego przyczyniłby się również fakt, że w terminalu tym oferuje się pasażerom mniej komfortowe warunki.
- (80) Francja stwierdza, że długoterminowe perspektywy użytkowania terminalu mp2 są zadowalające. Budowa tego terminalu jest zgodna z wolą rozwijania nowych połączeń na platformie, w szczególności takich, których nie obsługiwano na terminalu mp1 i dzięki którym port lotniczy uniknie otwierania połączeń obsługiwanych już przez TGV. Wzrost liczby obsługiwanych miejsc przeznaczenia ze 100 w 2005 r. do 119 w 2010 r. przyczynił się do jeszcze większego wzrostu atrakcyjności nowej usługi, a zatem ostatecznie również większych perspektyw wykorzystania. Francja podkreśla, że prognozy dotyczące ruchu w przypadku terminalu mp2 znalazły potwierdzenie w rzeczywistych danych dotyczących ruchu w latach 2007–2010, i że zgodnie z nimi wykorzystanie 50 % przepustowości miałyby nastąpić w przeciągu pięciu lat. Ponadto wzrost ruchu linii Air France z terminalu mp1, licząc od dnia 2 października 2011 r., wskazuje na to, że dodatkowa przepustowość uzyskana dzięki budowie terminalu mp2 nie stanowi konkurencji dla głównego terminalu, lecz jest atutem dla portu lotniczego, gdyż pozwala odpowiedzieć odpowiednio na potrzeby Air France.
- (81) Francja utrzymuje, że przyznane dotacje miały wyłącznie ograniczony wpływ na wymianę handlową wewnątrz Unii. W odniesieniu do portu lotniczego Avignon położonego poniżej 60 min. od portu lotniczego Marseille Provence, Francja zauważa, że ruch tanich linii lotniczych w tym porcie lotniczym pozostaje od 2007 r. na stałym poziomie, że po 2007 r. przeprowadzono nowe prace przystosowawcze na platformie, gdy otwarto nowe połączenia, oraz że żadne z obsługiwanych miejsc przeznaczenia nie jest dostępne z portu lotniczego Marseille Provence. W odniesieniu do rozszerzonej strefy w portach lotniczych w Nîmes i w Toulon Francja zauważa, że należą one do kategorii małych regionalnych portów lotniczych, nie mają zatem takiego samego przeznaczenia, jak port lotniczy Marseille Provence, na którym ruch przekracza 5 mln pasażerów. Fakt, że wszystkie obsługiwane miejsca przeznaczenia (z wyjątkiem Londynu i Brukseli) nie były dostępne z portu lotniczego Marseille Provence świadczyłyby o braku konkurencji między tymi platformami.
- (82) Francja twierdzi, że dotacja przyznana przez radę generalną była konieczna do osiągnięcia wymaganego zazwyczaj przez operatorów progu rentowności. Chociaż w biznesplanie z maja 2006 r. stwierdza się, że stopa zwrotu z inwestycji wynosi [...] % po odliczeniu dotacji rady generalnej, Francja utrzymuje, że rentowność projektu przy braku dotacji spada do [...] %. Francja utrzymuje również, że proporcjonalność otrzymanej dotacji jest uzasadniona faktem, że pozwala ona na osiągnięcie zadowalającej stopy zwrotu z inwestycji przy braku mniej kosztownej możliwości, która pozwoliłaby na osiągnięcie takich samych wyników. Wyjaśnia ona, że

⁽¹⁸⁾ Komunikat Komisji „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”, COM (2006) 819 final, nieopublikowany w Dz.U.

prace związane z terminalem podlegały pod zamówienia publiczne, co potwierdza, że ich koszty zostały maksymalnie ograniczone. Ponadto Francja przypomina, że przyznana dotacja pokrywa tylko 50 % całkowitej kwoty kosztu projektu budowy terminalu mp2, dokładniej 80 % kwoty prac związanych z samolotami i 30 % prac związanych z terminalem.

3.1.3.2. *Zgodność dotacji z EFRR przyznanych dnia 22 sierpnia 2002 r. na rozwój lotniczego transportu towarowego*

- (83) Na wstępie Francja zauważa, że część dotacji dotyczyła inwestycji związanych z działalnością niemającą charakteru gospodarczego, oraz że należałoby zbadać zgodność z postanowieniami TFUE wyłącznie pozostałej kwoty przyznanej pomocy ⁽¹⁹⁾.
- (84) Francja przypomina, że wniosek o finansowanie portu lotniczego Marseille-Provence z EFRR był rozpatrywany w ramach programowania związanego z celem nr 2 funduszy strukturalnych na okres 2000–2006, do którego kwalifikuje się region Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże i który Komisja zatwierdziła dnia 22 marca 2001 r.
- (85) Zdaniem Francji przyznana pomoc odpowiada wyraźnie określonymu celowi leżącemu w interesie ogólnym, tj. optymalizacji istniejącej infrastruktury mającej na celu rozwój działalności w zakresie transportu towarowego w reakcji na spadek tonażu transportowanych ładunków i w związku z aktywizacją lokalnego rynku pracy przez port lotniczy ⁽²⁰⁾ na obszarze dotkniętym szczególnie wysoką stopą bezrobocia.
- (86) Francja twierdzi, że odnośna infrastruktura jest konieczna i proporcjonalna w stosunku do tego celu. Wyjaśnia ona, że infrastruktura ta obejmuje budowę obwodnicy i ronda w celu zabezpieczenia przepływów ruchu drogowego w perspektywie zwiększonego ruchu, przygotowanie terminali towarowych w wolnych pomieszczeniach, utworzenie miejsc postojowych dla samolotów blisko terminali towarowych w celu ograniczenia czasu ich obsługi oraz rozbudowę strefy transportu towarowego w celu zwiększenia jego atrakcyjności.
- (87) Francja wskazuje, że z wyników w zakresie ruchu ⁽²¹⁾ wynika, że perspektywa długoterminowego użytkowania infrastruktury była zadowalająca i wyjaśnia, że pozostaje ona do dyspozycji wszystkich operatorów.
- (88) Ponadto Francja twierdzi, że dotacja uzasadniona koniecznością rozwoju obszaru, którego dotyczą trudności strukturalne, oraz ograniczona do finansowania 28 % całkowitych kosztów projektu, nie może wpływać na wymianę handlową wewnątrz Unii. Wskazuje ona, że nie można kwestionować finansowania projektu, skoro spełnione zostały nawet kryteria kwalifikowalności w ramach EFRR. Francja podkreśla, że dzięki przyznanemu finansowaniu ułatwiono dostęp drogowy do infrastruktury portu lotniczego i zaradzono brakom utrudniającym swobodny przepływ towarów.

3.1.3.3. *Zgodność dotacji przyznanej dnia 26 czerwca 2003 r. na rozbudowę i restrukturyzację portu lotniczego*

- (89) Na wstępie Francja zauważa, że część dotacji dotyczyła inwestycji związanych z działalnością niemającą charakteru gospodarczego, oraz że należałoby zbadać zgodność z postanowieniami TFUE wyłącznie pozostałej kwoty przyznanej pomocy w wysokości 888 457,18 EUR.
- (90) Francja stwierdza, że dotacja ta odpowiada wyraźnie określonymu celowi leżącemu w interesie ogólnym zmierzającemu do rozwoju gospodarczego departamentu Bouches-du-Rhône i Prowansji.
- (91) Twierdzą one, że przedmiotowe inwestycje były konieczne i proporcjonalne w stosunku do tego celu w zakresie w jakim zmierzały do wzrostu liczby godzin operacji lotniczych poprzez renowację pasa startowego 1, budowę drogi kołowania i utworzenie dróg kołowania szybkiego zjazdu.

⁽¹⁹⁾ Komisja zauważa niespójność w odpowiedzi Francji, która wskazuje kolejno, że kwota pomocy podlegająca analizie zgodności wynosi 932 649 EUR (s. 26), a następnie 980 EUR.

⁽²⁰⁾ Francja wyjaśnia, że w ocenie skutków przeprowadzonej przez CCIMP stwierdzono, iż działalność portu lotniczego w zakresie lotniczego transportu towarowego zapewniała 582 miejsca pracy w 2000 r. i 614 miejsc pracy 2009 r.

⁽²¹⁾ Francja wyjaśnia, że ruch towarowy wzrósł w latach 2005–2010 o 20,86 %, osiągając w 2010 r. 52 179 ton.

- (92) Francja twierdzi, że inwestycje te były niezbędne do obsługi dodatkowego ruchu. Dzięki zrealizowanym pracom przepustowość pasów startowych wzrosłaby zatem do 140 000 komercyjnych operacji lotniczych rocznie. Francja przedstawia w swojej odpowiedzi cele dotyczące ruchu w wysokości 113 909 operacji lotniczych w 2015 r. i 122 449 operacji lotniczych w 2020 r. Zrealizowane prace przystosowawcze pozwoliłyby zatem nie planować prac związanych z przepustowością pasów startowych w ciągu najbliższych 10 lat, korzystając, zdaniem Francji, z zadowalającej perspektywy średniookresowej użytkownika.
- (93) Francja potwierdza, że infrastruktura jest dostępna dla wszystkich użytkowników i stwierdza, że jedynym komercyjnym portem lotniczym położonym w odległości poniżej 60 min. dostępu drogowego jest port lotniczy w Avignon, który jest portem lotniczym kategorii D, który nie jest konkurencyjny względem portu lotniczego Marseille Provence, a zatem analizowana pomoc nie ma wpływu na wymianę handlową wewnątrz Unii.

3.1.3.4. *Zgodność dotacji przyznanej dnia 26 lipca 2004 r. na rozwój portu lotniczego*

- (94) Na wstępie Francja zauważa, że część dotacji dotyczyła inwestycji związanych z działalnością niemającą charakteru gospodarczego, oraz że należałoby zbadać zgodność z postanowieniami TFUE wyłącznie pozostałej kwoty przyznanej pomocy w wysokości 816 535 EUR.
- (95) Francja stwierdza, że dotacja ta odpowiada wyraźnie określonymu celowi leżącemu w interesie ogólnym zmierzającemu do rozwoju terytorium metropolii Marsylii i jej regionu, w oparciu o konsolidację ruchu krajowego i rozwój ruchu międzynarodowego w porcie lotniczym Marseille Provence, jak również o połączenia kolejowe.
- (96) Francja utrzymuje, że do realizacji tego celu konieczna było przeprowadzenie robót, a mianowicie zwiększenie przepustowości hali 1 i dostosowanie jej do norm międzynarodowych, optymalizacja pasa startowego 1 i przebudowa pasa startowego 2 oraz budowa stacji kolejowej dostępnej dla TGV.
- (97) Francja twierdzi, że zrealizowane zmiany w ruchu pasażerskim wskazują na to, że użytkowanie tego wyposażenia będzie przynosiło zadowalające korzyści w perspektywie długookresowej. Dodaje ona, że planowana realizacja w zakresie kolei może przyczynić się wyłącznie do wzrostu ruchu w porcie lotniczym.
- (98) Zdaniem Francji infrastruktura jest dostępna dla wszystkich użytkowników bez żadnej dyskryminacji. Podkreśla ona, że podział hal między loty krajowe, loty w obrębie strefy Schengen i loty międzynarodowe jest konieczny w celu lepszego zarządzania przepływem pasażerów zgodnie z przepisami w zakresie kontroli granic, oraz że kwestia obsługi lotów w jednym lub drugim terminalu nie ma wpływu na fakt, że wszystkie przedsiębiorstwa mają wolny dostęp do obydwu terminali w związku z obsługiwaniem przez nie lotami.
- (99) Francja przypomina, że uważa, że zrealizowane prace nie mają wpływu na wymianę handlową wewnątrz Unii, uwzględniając brak portu lotniczego tej samej kategorii położonego na tym samym obszarze działalności, oraz podkreśla, że inwestycje objęte dotacją z dnia 26 lipca 2004 r. nie miały bezpośrednio na celu wzrostu przepustowości portu lotniczego.
- (100) Francja twierdzi, że zasady przyznania dotacji będącej przedmiotem analizy gwarantowały przestrzeganie zasady proporcjonalności⁽²²⁾. Przypomina ona, że zaangażowanie podmiotów prawa publicznego ograniczało się do 1 mln EUR w ciągu trzech lat.

3.2. TEST PRYWATNEGO INWESTORA STOSOWANY W ODNIESIENIU DO TERMINALU MP2

- (101) Francja stwierdza, że krytyka firmy PwC, zgodnie z którą odliczenie proporcjonalnej części dotacji na inwestycje na amortyzację infrastruktury terminalu mp2 fałszuje wyniki testu prywatnego inwestora, jest bezzasadna. Zdaniem Francji zgodnie z obowiązującymi regułami rachunkowości dotacje na wyposażenie, które będą przypisane w ramach przyszłych lat obrachunkowych, są odliczane od wartości księgowej netto aktywów trwałych. Ponadto wykorzystanie dotacji było jednakowe w przypadku terminali mp1 i mp2, gdyż oba terminale odniosły korzyść z dotacji pokrywającej 30 % kwoty prac prowadzonych w terminalu. Ponadto w przypadku uwzględnienia transakcji brutto w bazie kosztów związanych z taryfami opłaty pasażerskiej, organ zarządzający

⁽²²⁾ Umowa zawarta między CCIMP a samorządem miejskim Marseille Provence Métropole stanowi, że udział kapitałowy samorządu ustalono na podstawie programów inwestycji zaproponowanych przez port lotniczy Marseille i przyjętych przez samorząd oraz że fundusze są ściśle przeznaczone na pokrycie zatwierdzonych w ten sposób wydatków, że roczny publiczny udział kapitałowy ogranicza się do wydatków rzeczywiście ponoszonych przez port lotniczy w roku obrotowym, że każdemu wnioskowi o przekazanie środków towarzyszy zestawienie podsumowujące wydatki, oraz że CCIMP przechowuje do dyspozycji samorządu wszystkie faktury dotyczące prowadzonych operacji.

zafakturowałby po stronie użytkowników koszty, których by w rzeczywistości nie ponosili. W szerszym kontekście Francja po dokonaniu oceny, że dotacja otrzymana przez radę generalną była zgodna z prawem francuskim i z prawem unijnym, uważa, że CCIMP, nie ujmując w utworzonym biznesplanie kosztów, co do których wiedział, że ich nie poniesie, zachował się zgodnie z testem prywatnego inwestora.

- (102) W odniesieniu do uwzględnienia w biznesplanie kwoty wartości księgowej netto inwestycji zrealizowanych w okresie uwzględnionych przepływów pieniężnych, Francja twierdzi, że ogranicza się do przedstawienia w ujęciu księgowym postanowień specyfikacji mającej zastosowanie do umowy koncesji z 1987 r. Francja twierdzi, że postanowienia tego typu są typowe w przypadku umów koncesji i mają one na celu uwzględnienie odpowiedniego czasu trwania projektów inwestycyjnych i umowy koncesji.
- (103) Aby uzasadnić wartość zachowania 7,5 % jako wartości odzwierciedlającej średni ważony koszt kapitału, Francja twierdzi, że wartość ta jest spójna ze średnimi szacunkami średniego ważonego kosztu kapitału francuskich portów lotniczych⁽²³⁾, chociaż jest nieco wyższa z uwagi na regulowany obszar portu lotniczego oraz ze względu na przeprowadzenie szacunków we wcześniejszym okresie (2004 r.) niż szacunki podawane jako punkt odniesienia. Francja zauważa, że firma Mazars przyjmuje w swoim badaniu to samo założenie dotyczące średniego ważonego kosztu kapitału co operator portu lotniczego Marseille-Provence.
- (104) Francja wskazuje, że Komisja błędnie odnotowała brak podwyższenia kosztów zewnętrznych związanych ze środkami modulacji ze względów związanych z interesem ogólnym (zachętą do tworzenia nowych linii), gdyż modulacje te zostały należycie uwzględnione nie w ramach kosztów, lecz w postaci zniżek w ramach obrotów dotyczących lądowania, oświetlenia i postojów we wszystkich badanych przypadkach. Francja dodaje, że modulacje te były korzystne zarówno dla użytkowników terminalu mp2, jak i dla użytkowników terminalu mp1, oraz że z uwagi na wprowadzenie ich w latach 2005–2010 sporządzano skumulowany bilans przyznanych zniżek zrównoważony między dwoma terminalami ([...]* mln EUR w przypadku terminalu mp1 i [...]* mln EUR w przypadku terminalu mp2). Francja przedstawiła również biznesplan na lata 2005–2010 zrealizowany *ex post*, podtrzymując, że biznesplany przedstawione we wrześniu 2005 r. i w maju 2006 r. opierały się na danych prognozowanych zbliżonych do danych zrealizowanych, oraz że rentowność terminalu mp2 okazuje się wyższa od przewidywanej w momencie podejmowania decyzji dotyczącej inwestycji.

3.3. DOTACJA NA DZIAŁALNOŚĆ PRZYJAZNA NA RZECZ CCIMP

- (105) W odniesieniu do wkładu w wysokości [...]* mln EUR przekazanego na rzecz CCIMP przez władze publiczne Francja twierdzi, że nie stanowi on dotacji na działalność, lecz że kwotę tę zapłacono w zamian za usługi świadczone przez dział ogólny CCIMP na rzecz portu lotniczego Marseille-Provence. Francja wyjaśnia, że mając na uwadze odrębne księgowanie usług portu lotniczego CCI i pozostałych usług, sumy stanowiące przedmiot niniejszej decyzji odpowiadają kwotom refakturowanym z tytułu usług świadczonych przez dział ogólny na rzecz portu lotniczego i stanowią zatem wkład odpowiadający usługom zafakturowanym za okres 2001–2010.
- (106) Francja podkreśla, że biegły rewident CCIMP potwierdził w swoim poświadczeniu brak przepływów finansowych ze strony służb centralnych CCIMP na rzecz portu lotniczego Marseille-Provence.
- (107) Francja wyjaśniła również funkcjonowanie systemu opłat lotniskowych, aby wykluczyć ewentualne istnienie pomocy państwa w związku z tym mechanizmem. Francja przypomina, że opłaty lotniskowe przewidziano w art. 1609 *quatervicies* ogólnego kodeksu podatkowego, który stanowi, że opłaty te pobiera się na rzecz osób prawnych prawa publicznego lub prywatnego zapewniających obsługę lotnisk, że wszystkie przedsiębiorstwa publicznego transportu lotniczego są zobowiązane do uiszczania tych opłat oraz że opłaty te są przeznaczone wyłącznie na pokrycie wydatków poniesionych przez operatorów portu lotniczego na realizację zadań państwa, takich jak zadania związane z bezpieczeństwem, ochroną przeciwpożarową i ratownictwem, zapobieganiem ryzyku związanemu z pętnem oraz ochroną. Francja wyjaśnia następnie, że kwotę opłat lotniskowych ustanawia się corocznie indywidualnie w odniesieniu do każdego portu lotniczego w zależności od usług zapewnianych zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz od przewidywanych zmian danych dotyczących ruchu, kosztów i innych produktów operatora. Operatorzy lotnisk sporządzają w tym celu roczną deklarację kosztów i ruchu, którą przekazują do zatwierdzenia lokalnym dyrekcjom ds. bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Taryfy obliczana się na szczeblu administracji centralnej dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego, przy uwzględnieniu skumulowanych wyników z wcześniejszych lat.
- (108) Francja odrzuca stwierdzenie, że mechanizm ten mógłby zawierać elementy pomocy państwa. Francja podkreśla przede wszystkim, że mechanizm ten jest ogólny i stosuje się go według tych samych zasad w odniesieniu do wszystkich francuskich portów lotniczych.

⁽²³⁾ Decyzje komisji ds. konsultacji w zakresie portów lotniczych wydane przez Francję stanowią punkt odniesienia w przypadku ADP o średnim ważonym koszcie kapitału w wysokości 5,8 %–6,5 % za lata 2006–2010 i 6,2 %–6,8 % za lata 2011–2015, oraz 6 %–6,5 % w przypadku portu lotniczego w Tuluzie za lata 2009–2013.

- (109) Wyjaśnia ona następnie, że uwzględniając fakt, iż stopę opłat ustala się w oparciu o prognozowane dane dotyczące kosztów i ruchu, dostosowanie przychodów do kosztów może być trudne w skali roku, zaprzecza jednak, aby mogło dochodzić do nadwyżki rekompensaty.
- (110) Francja przypomina w tym względzie, że operatorzy portu lotniczego otrzymują zwrot poniesionych kosztów *ex post* w oparciu o odpisy amortyzacyjne oraz że w przypadku stwierdzenia salda dodatniego przenoszone jest ono do skumulowanych sprawozdań finansowych za poprzednie lata i obciążane kosztami finansowymi leżącymi po stronie operatora, co daje możliwość dostosowania taryfy w następnym roku. Francja wyjaśnia, że od kilku lat system opłat lotniskowych ogólnie generuje straty (ok. 110 mln EUR na koniec 2010 r.), co prowadzi do tego, że część ponoszonych przez porty lotnicze wydatków na ochronę i bezpieczeństwo nie podlega rekompensacie, lecz stanowi koszt finansowy obciążający państwo. Francja podkreśla, że podnosząc taryfy *ex post* należy mieć na uwadze ich wpływ na przedsiębiorstwa lotnicze, co wyklucza zbyt szybkie pokrywanie niedoboru.
- (111) Ponadto Francja przedstawia mechanizm „prowadzania do zera” stosowany w przypadku zmiany organu zarządzającego portem lotniczym, zgodnie z którym operator zobowiązany jest do zwrotu ewentualnego salda dodatniego stwierdzonego na koniec swojej kadencji.
- (112) W odniesieniu do portu lotniczego Marseille Provence Francja wyjaśnia, że w 2000 r. łączna wartość deficytu systemu opłat lotniskowych wynosiła 2,7 mln EUR, że równowagę finansową przywrócono w 2010 r. przy taryfie opłat ustalonej na 8,20 EUR oraz że w 2011 r. obniżono taryfę (do 7,774 EUR), aby uniknąć powstania nadwyżki.

3.4. USTALENIE KWOTY OPŁAT PASAŻERSKICH W TERMINALACH MP1 I MP2

- (113) Francja twierdzi, że zróżnicowanie taryf między terminalami mp1 i mp2 jest zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE⁽²⁴⁾ i przypomina, że terminal mp2 jest otwarty dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych. Wyjaśnia ona, że różnica między taryfami obowiązującymi na terminalach mp1 i mp2 wynika z różnicy kosztów podstawowych między funkcjami pasażerskimi tych terminali. Francja wskazuje, że w swojej decyzji z dnia 26 lipca 2011 r. Rada Stanu przyznała, że taryfy ustalone w przypadku terminalu mp1 są ważne, potwierdzając przy okazji ważność rachunkowych zasad podziału kosztów i przychodów między terminale mp1 i mp2. Ponadto Francja podkreśla, że ze względu na stosowaną w porcie lotniczym Marseille Provence zasadę opartą na finansowaniu z jednego źródła, różnicę między kosztem uzyskania opłaty pasażerskiej a taryfą tej opłaty stanowią zasoby pozalotnicze właściwe dla danego terminalu, które inwestor prywatny uwzględniłby w celu określenia taryfy stosowanej w terminalu.
- (114) Francja kwestionuje stwierdzenie, że CCIMP uwzględniła tylko koszty dodatkowe związane bezpośrednio z otwarciem i z obsługą terminalu mp2. Twierdzi ona, że ze względu na geograficzny rozdział obu terminali, możliwe jest oddzielenie wszystkich niezbędnych inwestycji realizowanych w terminalu mp2 na kwotę 8,95 mln EUR. Francja przypomina, że na strukturę kosztów portu lotniczego składają się zasadniczo koszty stałe.
- (115) Francja przedstawia następnie szczegółowo elementy, które mają wpływ na ustalenie kosztów operacyjnych przypisanych do terminalu mp2:
- powierzchnia terminalu mp2 stanowi zaledwie 8,9 % całej powierzchni portu lotniczego, a udział tego terminalu w pozycji „podatki, opłaty i ubezpieczenia” wynosi zaledwie 9,8 %,
 - koszty utrzymania i naprawy, które dotyczą głównie naprawy urządzeń mechanicznych, takich jak windy, ruchome chodniki i ruchome schody, w terminalu o uproszczonych usługach, w którym nie ma ani ruchomych chodników ani ruchomych schodów, stanowią najwyżej 5 % pozycji wydatków „utrzymanie i naprawy”,
 - ponieważ terminal mp2 jest nowy, lepiej izolowany i znacznie niższy od terminalu mp1, a jego powierzchnia stanowi 8,9 % powierzchni portu lotniczego, związane z nim wydatki na „media” (energię) stanowią 8,6 % wszystkich wydatków w tej kategorii,
 - koszty czyszczenia terminalu mp2 wynoszą 7,8 % całości takich kosztów, uwzględniając proporcję zajmowanej powierzchni (8,9 %), pokrycie nawierzchni (płytki w terminalu mp2, wykładzina w terminalu mp1), identyczną częstotliwość czyszczenia w obydwu terminalach,

⁽²⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

- utworzenie terminalu mp2 nie pociąga za sobą konieczności ponoszenia jakichkolwiek dodatkowych wydatków związanych z personelem, z wyjątkiem zatrudnienia pracownika na stanowisko koordynacji terminalu w 2007 r., zatrudnienia pracownika na stanowisko koordynacji obsługi i na stanowisko w biurze informacyjnym w 2010 r., co Francja przedstawiła w odpowiedniej tabeli; w swojej odpowiedzi wyszczególniła również zasadę podziału wydatków operacyjnych między dwa terminale.
- (116) Francja twierdzi zatem, że skoro przypisanie kosztów operacyjnych odbywało się przy stałym zatrudnieniu, koszty przypisane do terminalu mp2 stanowią równą im oszczędność z tytułu opłaty pasażerskiej dla terminalu mp1. Francja zauważa ponadto, że koszty przypisane do terminalu mp2 odpowiadają dodatkowym kosztom ponoszonym przez terminal mp1 w przypadku, gdyby nie wybudowano drugiego terminalu (załącznik 44 i załącznik 25).
- (117) Francja kwestionuje również wniosek PwC, że inwestycje, które nie są bezpośrednio przypisane do terminali, muszą być przypisane w sposób pośredni, i przedstawia szczegółowo inwestycje niezwiązane z opłatą pasażerską i sposób ich uwzględnienia w planie kont (inwestycje w budynkach oddzielonych od terminali i generujących odrębne przychody z tytułu najmu, doraźne inwestycje związane z wymianą przestarzałych instalacji przypisane do specjalnych pozycji analitycznych, inwestycje związane z drogami dojazdowymi, technologią informacyjną, rękawami lotniczymi przypisane do specjalnej pozycji analitycznej i w stosownym przypadku włączone do udziału w kosztach ogólnych). Francja kwestionuje następnie argument PwC, że skoro pasażerowie terminalu mp2 mogą korzystać z obiektów terminalu mp1, 10 % amortyzacji terminalu mp1 należy przypisać terminalowi mp2. Twierdzi ona, że ze względu na jasny podział infrastruktury na platformie korzystanie takie jest bardzo mało prawdopodobne, że w rezultacie rozwiązanie takie dotyczyłoby powierzchni równej całkowitej powierzchni terminalu mp2 oraz że wymagałoby przypisania w takiej samej proporcji terminalowi mp2 przychodów handlowych generowanych na terminalu mp1, czyli zmniejszenia zysku terminalu głównego o [...] mln EUR.
- (118) Francja podkreśla również, że założenia dotyczące ruchu uwzględnione przez PwC w jego sprawozdaniach z 2006 r. i 2007 r. opierają się na prognozach szacowanych w biznesplanie z listopada 2004 r. i nie uwzględniają aktualizacji danych liczbowych dotyczących spadku ruchu w biznesplanach z września 2005 r. i z maja 2006 r., który to spadek wynikał z decyzji Air France o nieprzenoszeniu do terminalu mp2 obsługi „połączenia wahadłowego” i sześciomiesięcznego opóźnienia otwarcia nowego terminalu, co przyczyniło się do znacznego zmniejszenia ruchu w latach 2006 i 2007. Francja kwestionuje „przejęcie” ruchu terminalu mp1 przez terminal mp2 wspomniane w sprawozdaniu PwC. Podkreśla ona w tym względzie, że przedsiębiorstwo Air France nie zrealizowało ostatecznie swojego projektu przeniesienia lotów połączenia wahadłowego do portu lotniczego Orly do terminalu mp2 oraz że ruch Air France w latach 2008–2011 był stabilny w odniesieniu do obydwu miejsc przeznaczenia, które były również miejscami przeznaczenia konkurencyjnych połączeń obsługiwanych przez Ryanair z terminalu mp2 od 2009 r.
- (119) Francja utrzymuje, że skoro argumenty PwC są bezpodstawne, taryfa w wysokości 3,84 EUR na pasażera jest nieuzasadniona, i zauważa, że jest ona wyższa od taryfy stosowanej w terminalu mp1 w 2007 r.
- (120) Francja przypomina, że wskutek unieważnienia przez Radę Stanu taryf stosowanych w terminalu mp2 w latach 2006, 2007 i 2008 oraz taryf stosowanych w terminalu mp1 w 2008 r., operator portu lotniczego ustalił nowe taryfy w odniesieniu do każdego z terminali. Podniesienie taryf w terminalu mp2 znajduje uzasadnienie w wymogu nałożonym przez organ regulacyjny (ministrów właściwych ds. gospodarki i lotnictwa cywilnego), dotyczącym przypisania wyłącznie temu terminalowi kosztów wynikających z umowy reklamowej z AMS, bez podważania zasad podziału kosztów między terminale.
- (121) Zdaniem Francji CCIMP powinno wyznaczyć poziom taryf pozwalający na osiągnięcie identycznego wskaźnika zabezpieczenia kosztów w odniesieniu do każdego terminalu (czyli [...] %). Francja wskazuje, że w dyrektywie 2009/12/WE przewidziano, że wysokość opłat lotniskowych jest zróżnicowana w szczególności zależnie od kosztów takich usług, oraz że, aby upewnić się, że takie zróżnicowanie jest odpowiednio uzasadnione różnicami kosztów, należy zapewnić równy wskaźnik zabezpieczenia kosztów za sprawą opłaty pasażerskiej w przypadku każdego z terminali. Francja dodaje, że taki wskaźnik zabezpieczenia może być niższy niż 100 %, gdyż w przypadku finansowania z jednego źródła uwzględnia się ogólna równowagę ekonomiczną portu lotniczego włączając dochody pozalotnicze. Francja przypomina, że firma Mazars oszacowała w swoim sprawozdaniu, że w 2007 r. pokrycie kosztów pasażerskich z dochodów z opłaty pasażerskiej wynosiło [...] % w przypadku terminalu mp1 i [...] % w przypadku terminalu mp2.
- (122) Francja wnioskuje z tego, że taryfy opłaty pasażerskiej w przypadku terminalu mp2 nie mogą stanowić korzyści gospodarczej na rzecz przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, w zakresie w jakim są ustalane w związku z kosztami związanymi z budową i obsługą terminalu mp2, że różnica między opłatami pasażerskimi za użytkowanie obu terminali ma charakter obiektywny, przejrzysty i uzasadniony kosztami przypisanymi każdemu z terminali, oraz że zróżnicowanie w tym zakresie jest specjalnie przewidziane w art. 10 dyrektywy 2009/12/WE.

- (123) W tym przypadku nie wykazano by również selektywności środka, gdyż taryfikacja miałaby jednakowe zastosowanie w przypadku wszystkich przedsiębiorstw korzystających z terminalu mp2.
- (124) W odniesieniu do obniżonych opłat pasażerskich na loty krajowe Francja wyjaśnia, że w rozporządzeniu z dnia 16 października 2009 r. zakazuje się już rozróżnienia taryfowego w państwach strefy Schengen, oraz przypomina, że w swojej decyzji z dnia 28 stycznia 2009 r. Komisja stwierdziła, że nie jest konieczne proponowanie dodatkowych środków.

3.5. OBNIŻKI OPŁAT W CELU UTWORZENIA NOWYCH POŁĄCZEŃ

- (125) Na wstępie Francja twierdzi, że modulacje taryf przyznawane przedsiębiorstwom lotniczym, będące przedmiotem oceny Komisji w motywach 116–137 decyzji o wszczęciu postępowania, istnieją we wszystkich państwowych portach lotniczych we Francji i w licznych zdecentralizowanych portach lotniczych.
- (126) Dodaje ona, że środki te są przeznaczone na promowanie tworzenia nowych połączeń lotniczych. Odpowiadałyby one celowi leżącemu w interesie ogólnym zmierzającemu do poprawy obsługi terytorium i łączności w jego obrębie, poprawy gospodarki przestrzennej i integracji europejskiego rynku.
- (127) Zdaniem Francji Komisja musi uwzględnić wspomniany cel leżący w interesie ogólnym w swojej analizie zgodności pomocy przyznanej zgodnie z prawem europejskim.
- (128) Francja twierdzi również, że zatwierdza corocznie modulacje taryf w ramach procedury homologacji mającej zastosowanie w odniesieniu do wszystkich państwowych lotnisk, co pozwala na zapewnienie niedyskryminacyjnego charakteru środka. Francja utrzymuje, że procedura corocznej homologacji taryf jest wystarczająca, aby spełnić wymóg ustanowienia mechanizmów odwoławczych na poziomie państwa członkowskiego celem zaradzenia wszelkiej dyskryminacji przy przyznawaniu pomocy, co stanowi jedno z kryteriów zgodności badanej pomocy.
- (129) Francja przypomina, że w prawie krajowym (art. R.224-2-2 kodeksu lotnictwa cywilnego), w którym wprowadzono możliwość modulacji taryf, nakłada się na osobę odpowiedzialną za ustalanie taryf obowiązek określenia wskaźników monitorowania odpowiadających zamierzonemu celowi leżącemu w interesie ogólnym. Francja twierdzi, że przewidziane wskaźniki monitorowania pozwalają każdego roku na zapewnienie odpowiedniej realizacji środka i odpowiedzenie na ewentualne potrzeby dostosowania, oraz że wystarczy spełnić kryterium zgodności pomocy, uwzględniając istnienie mechanizmu sankcji w przypadku, gdyby dany przewoźnik nie wywiązał się ze zobowiązań podjętych wobec portu lotniczego.
- (130) Francja wyjaśnia, że od 2005 r., czyli od wejścia w życie tego środka, regularnie przedstawiano bilans modulacji taryf w dokumentacji z posiedzeń Cocoéco, co stanowi o publicznym charakterze środków przyznanych przedstawicielom użytkowników platformy i jest wystarczające do spełnienia kryterium zgodności pomocy w związku z publicznym charakterem przedmiotowych środków.
- (131) Francja podkreśla, że analizowane modulacje zmiany taryf są zgodne z przepisami dyrektywy 2009/12/WE, w której zezwala się państwom członkowskim na modulowanie opłat lotniskowych ze względu na kwestie interesu publicznego i ogólnego. Francja wnioskuje z tego, że operator portu lotniczego, ustanawiając takie modulacje taryf, nie musi zachowywać się jak inwestor prywatny. Francja podkreśla, że w prawie francuskim istnieją inne modulacje taryf ze względu na interes ogólny, szczególnie ze względu na interes środowiskowy, takie jak modulacja opłat za lądowanie w zależności od kategorii statku powietrznego i od pory dnia, z uwzględnieniem hałasu.
- (132) Francja zaprzecza, aby takie środki stanowiły pomoc na uruchomienie nowych połączeń i twierdzi, że mają one na celu internalizację niektórych kwestii składających się na interes publiczny (rekompensaty za szkody w środowisku, poprawy łączności w obrębie terytorium itp.), których nie uwzględniono by inaczej w taryfach opłat.
- (133) Francja twierdzi, że jeżeli w biznesplanie wykazano, że zaakceptowane modulacje nie przynoszą korzyści, nie oznacza to, że operator musi z nich zrezygnować, gdyż w biznesplanie tym nie uwzględniono efektów zewnętrznych wynikających z tych środków, takich jak oszczędności poczynione w zakresie emisji zanieczyszczeń lub hałasu lub poprawy połączenia danego terytorium i jego lepszej obsługi. Zdaniem Francji ze względu na trudność wyceny pieniężnej tych efektów zewnętrznych, takie środki zachęty stanowią przedmiot odrębnej hipotezy w ramach dyrektywy 2009/12/WE.

- (134) Francja podważa podejście metodyczne Komisji polegające na stosowaniu testu prywatnego inwestora, które nie jest przystosowane do analizy środków mających na celu interes publiczny obejmujący efekty zewnętrzne.
- (135) Francja twierdzi, że informacje zawarte w motywie 124 decyzji Komisji o wszczęciu postępowania są błędne. Przedstawione taryfy wskazują na to, że zmienna część opłaty za lądowanie przypada na pasażera. W rzeczywistości zmienną część opłaty za lądowanie wyliczałoby się na podstawie liczby ton statku powietrznego, nie zaś liczby pasażerów.
- (136) Dodatkowo Francja utrzymuje, że modulacje taryf mające na celu utworzenie nowych połączeń są opłacalne dla portu lotniczego Marseille Provence z ekonomicznego punktu widzenia. Francja przedstawia w swojej odpowiedzi badanie przeprowadzone *ex post* dotyczące rentowności przyznanych środków. Zdaniem Francji obliczenia prowadzone na podstawie dochodów z działalności handlowej z 2008 r. wskazują, że średnia zniżka przyznana linii obsługiwanej przez typowe samoloty wykorzystywane w terminalach mp1 i mp2 jest niższa od przychodów uzyskanych z przychodów przypisanych każdemu z terminali, a wskutek jej stosowania otrzymuje się wartość netto w wysokości [...] * EUR na pasażera w przypadku terminalu mp1 i [...] * EUR na pasażera w przypadku terminalu mp2. Francja utrzymuje, że 83 % ruchu wygenerowanego dzięki zastosowaniu tego środka utrzymuje się w ciągu trzech lat, pociągając dodatkowe korzyści. Francja twierdzi, że nowe badanie dotyczące rentowności modulacji taryf przegłosowane przez Cocoéco dnia 6 grudnia 2004 r. zrealizowano w oparciu o biznesplan z września 2005 r. zaktualizowany w maju 2006 r., bazując na samolocie B737 o pojemności 67 ton w przypadku terminalu mp2 i samolocie A319 w przypadku terminalu mp1. Zbadano dwie hipotezy dotyczące ruchu: zgodnie z pierwszą z nich wzrost ruchu po trzecim roku od wprowadzenia w życie modulacji taryf wynika wyłącznie ze wzrostu częstotliwości w ramach istniejących linii, natomiast zgodnie z drugą wzrost ruchu wynika wyłącznie z uruchomienia nowych linii. W przypadku pierwszej hipotezy uzyskano obrót netto w wysokości [...] % i wartość bieżącą netto w wysokości [...] * EUR, wyniki netto w przypadku drugiej hipotezy wynosiłyby zaś [...] % dla obrotu i [...] * EUR dla wartości bieżącej netto.
- (137) Francja twierdzi, że modulacje miały charakter niedyskryminacyjny i miały zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw, które spełniały warunki stosowania. Francja zaprzecza zatem, aby kryterium selektywności środka charakteryzujące pomoc państwa miało być spełnione.
- (138) Francja przypomina, że w swojej decyzji dotyczącej portu lotniczego Manchester⁽²⁵⁾ przytoczonej w decyzji w sprawie Charleroi⁽²⁶⁾, Komisja uznała, że przyznanie zniżek na opłaty za lądowanie stanowiłoby środek o ograniczonym czasie trwania i wpisywałoby się w otwarty system wszystkich przedsiębiorstw lotniczych uruchamiających nowe połączenia z Manchesteru tak, że oddalało wszelkie ryzyko zaburzenia konkurencji i nie wchodziło w zakres stosowania art. 107 TFUE. Francja wnioskuje z tego, że system dostępny dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych i przyznany na ograniczony czas jest wyłączony z zakresu stosowania art. 107 TFUE.
- (139) Francja przedstawia system modulacji taryf obowiązujący od dnia 15 lutego do dnia 31 lipca 2009 r. i wyjaśnia, że korzystały z niego 24 przedsiębiorstwa. Przypomina ona, że sąd administracyjny w Marsylii wyrokiem z dnia 30 czerwca 2009 r. anulował przedmiotowy system, motywując swoją decyzję zbyt dużą wielkością modulacji, i zastąpił go od dnia 1 lutego 2010 r. środkiem, w którym zmniejszono przewidziane stopy zniżek i wzmocniono warunki przyznania zniżki. Francja twierdzi, że warunki przedstawione w decyzji w sprawie Manchesteru są spełnione w przypadku obydwu wprowadzonych systemów modulacji taryf, gdyż nie wpisują się one w ramy stosowania art. 107 TFUE. Zdaniem Francji Komisja błędnie bada w swojej decyzji o wszczęciu postępowania przedmiotowe modulacje pod kątem testu prywatnego inwestora.

3.6. PRYZNANE OBNIŻKI NA NOCĄ OPLATĘ POSTOJOWĄ

- (140) Francja twierdzi, że obniżkę tę ustanowiono, tak jak obniżkę na tworzenie nowych połączeń, ze względów związanych z interesem ogólnym. Modulacja obniżki za nocną opłatę postojową pozwoliłaby portowi lotniczemu Marseille Provence na zwiększenie przepływów lotów na początku i pod koniec dnia, umożliwiając jednocześnie optymalizację użytkowania infrastruktury. Francja podkreśla, że wpływ tego środka ogranicza się do [...] % obrotu z opłaty postojowej bez uwzględnienia efektów modulacji w przypadku tworzenia nowych linii.
- (141) Francja przypomina, że uważa za nieodpowiednią ocenę modulacji ze względu na interes ogólny dokonywaną wyłącznie pod kątem ich rentowności. Wyjaśnia ona jednak dodatkowo, że przestrzeganie testu prywatnego inwestora jest w niniejszym przypadku potwierdzone na podstawie badania „określenie dodatkowych kosztów generowanych przez postój nocny” opartego na zapisach księgowych z 2004 r. Modulacje taryf zachęciłyby

⁽²⁵⁾ Decyzja z dnia 14 czerwca 1999 r. w sprawie portu lotniczego w Manchesterze, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Decyzja Komisji 2004/393/CE z dnia 12 lutego 2004 r. w sprawie korzyści przyznanych przez region Walonii na rzecz portu lotniczego Charleroi (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1).

- (142) Na podstawie badania przeprowadzonego w oparciu o zapisy księgowe za rok budżetowy 2008 koszty zmienne nocnej opłaty postojowej ustaliłyby się na poziomie [...] * EUR na samolot na noc, zaś według szacunków z 2004 r. wartość ta wyniosłaby [...] * EUR. W przypadku samolotu B737-800 o współczynniku obciążenia w wysokości 80 %, koszty te wynoszą [...] * EUR na pasażera, zaś w przypadku samolotu A319 o współczynniku obciążenia w wysokości 70 % koszty te wynoszą [...] * EUR na pasażera. Na podstawie zapisów księgowych przedstawionych w ramach Cocoéco dnia 18 lutego 2009 r. działalność związana z punktami handlowymi i parkingami pozwoliłaby na pokrycie [100 % – 150 %] kosztów pasażerskich w przypadku terminalu mp1 czyli kwota zysku netto wyniosłaby [...] * EUR na pasażera oraz [100 % – 150 %] kosztów pasażerskich w przypadku terminalu mp2, czyli kwota zysku netto wyniosłaby [...] * EUR na pasażera. Takie zyski netto pokryłyby w większości dodatkowe koszty nocnego postoj.
- (143) Francja podkreśla ponadto, że Komisja nie odniosła się krytycznie do systemu opłat lotniskowych stosowanego w porcie lotniczym Charleroi.

3.7. FINANSOWANIE DZIAŁAŃ MARKETINGOWYCH

- (144) W odniesieniu do systemu pomocy ustanowionego decyzją CCIMP z dnia 21 listopada 2005 r., w ramach którego dokonano jednej płatności [w kwocie poniżej 300 000 EUR] na rzecz BMI baby, Francja wskazuje w swoim piśmie z dnia 28 grudnia 2010 r., że kwota ta, o ile mogła stanowić pomoc państwa, byłaby w każdym przypadku objęta zakresem stosowania rozporządzenia Komisji (WE) nr 1998/2006⁽²⁷⁾ (*de minimis*). Podkreśla ona tytułem uzupełnienia, że w następstwie ogłoszenia sprzedaży tego przedsiębiorstwa CCIMP mogło nie mieć możliwości uzyskania oświadczenia własnego dotyczącego pomocy otrzymanej w innych europejskich portach lotniczych.

3.8. UMOWA NABYCIA PRZESTRZENI REKLAMOWEJ Z AMS

- (145) W odniesieniu do umowy nabycia przestrzeni reklamowej, zawartej z AMS w dniu 19 maja 2006 r., Francja twierdzi, że zawarto ją zgodnie z przepisami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych, bez uprzedniego udzielenia zamówienia w trybie konkurencyjnym z uwagi na obecność tylko jednego dostawcy.
- (146) Francja przypomina, że polityka promocyjna ma bezpośredni wpływ na rentowność infrastruktury portu lotniczego dzięki przychodom z opłat lotniskowych o opłat pozalotniczych. Wyjaśnia ona, że reklama prowadzona przez przedsiębiorstwa lotnicze jest niewystarczająca i podkreśla, że w 2006 r. AMS była jedynym usługodawcą oferującym jednocześnie jednolity i wyłączny system wprowadzania do obrotu biletów przedsiębiorstwa Ryanair, będącego jedynym przedsiębiorstwem, które zobowiązało się do stworzenia bazy samolotów w nowym terminalu mp2, posiadającym dużą rzeszę internautów nastawionych na politykę promocyjną i świadczenie usług marketingowych dostosowanych do zakupu biletów lotniczych do Prowansji.
- (147) Francja utrzymuje, że CCIMP zawierając umowę z AMS, zachowała się zgodnie z testem prywatnego inwestora, gdyż w umowa ta nie obejmuje żadnej formy pomocy.
- (148) Francja uważa przede wszystkim, że uzgodniona cena jest zgodna z praktykami rynkowymi, w szczególności przy uwzględnieniu wyników przeprowadzonego wcześniej badania porównawczego w oparciu o dane ze strony internetowej viamichelin.com. Francja zaprzecza zatem, aby świadczenie usług marketingowych przez AMS odbywało się na preferencyjnych warunkach i przypomina, że Komisja Europejska w swojej decyzji dotyczącej portu lotniczego Ostende⁽²⁸⁾ przyznała, że program promocyjny prowadzony przez pośrednika na łamach katalogu biura podróży nie stanowi pomocy państwa.
- (149) Ponadto Francja twierdzi, że umowa o świadczenie usług marketingowych zawarta z AMS stanowi dochodową inwestycję dla portu lotniczego Marseille Provence, w szczególności w odniesieniu do rozwoju terminalu mp2. Francja wyjaśnia, że warunki umowy określono na podstawie oceny rentowności zysku generowanego przez loty Ryanair przeprowadzonej przed zawarciem umowy i opracowanej na poparcie jej wniosków. Z oceny tej wynikało, że oczekuje się rentowności mechanizmu umowy od czwartego roku obsługi, z zyskiem w wysokości [...] * EUR na reklamowany następnie lot. Francja podkreśla, że zgodnie z tą samą oceną średnia stopa marży

⁽²⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy *de minimis* (Dz.U. L 379 z 28.12.2006, s. 5).

⁽²⁸⁾ Decyzja Komisji 98/337/CE z dnia 21 stycznia 1998 r. w sprawie pomocy przyznanej przez region Flandrii na rzecz przedsiębiorstwa Air Belgium i na rzecz biura podróży Sunair w związku z użytkowaniem portu lotniczego w Ostendzie (Dz.U. L 148 z 19.5.1998, s. 36).

zysku rentowności wynikająca z kumulacji modulacji w związku z tworzeniem nowych linii z rynkiem AMS na same loty obsługiwane przez Ryanair w latach 2007–2021 ([...]* %) mieści się w normie rentowności sektora oszacowanej przez Komisję Europejską na w jej decyzji dotyczącej portu lotniczego w Bratysławie 7,31 % ⁽²⁹⁾.

- (150) Dzięki symulacji rentowności ponownie zaktualizowanej w oparciu o dane dotyczące realizowanego ruchu i kosztów pochodzące z audytu firmy Mazars, uzyskano począwszy od trzeciego roku marżę zysku w wysokości [...]* EUR na lot.
- (151) Francja przypomina, że koszty związane z umową z AMS uwzględniono w biznesplanie z września 2005 r. zaktualizowanym w maju 2006 r., w którym stwierdza się, że w latach 2005–2021 w terminalu mp2 występowała ogólna rentowność na poziomie [powyżej 7,5]* %. W oparciu o taryfy z 2006 r. średnia stopa obrotów netto z umowy z AMS w związku z ruchem obsługiwanym przez Ryanair wynosiłaby [powyżej 7,5]* %, a wartość bieżąca netto wynosiłaby [...]* mln EUR.
- (152) Francja twierdzi również, że uwzględniając przychody z opłat lotniczych, przychody pozalotnicze i opłatę lotniskową, lecz także inne koszty, zysk na pasażera wylatującego wynosił przed podpisaniem umowy ⁽³⁰⁾ [...]* EUR. Jeżeli średnia kwota szacowana w odniesieniu do środków marketingowych (w tym w szczególności AMS) wynosi [...]* EUR na pasażera wylatującego, zysk netto z kosztów marketingowych wynosi [...]* EUR na pasażera. Zdaniem Francji można zatem stwierdzić istnienie korzyści finansowej dla portu lotniczego w związku z każdym pasażerem terminalu mp2.
- (153) W ten sposób w latach 2006–2012 port lotniczy mógł zarejestrować średni wskaźnik fakturowania na pasażera przypadający między kwotą [...]* EUR na pasażera, a kwotą [...]* EUR na pasażera, przy średniej z siedmiu lat nieco poniżej oczekiwań, lecz wciąż wystarczającej, wynoszącej [...]* EUR na pasażera.
- (154) Francja dodaje, że umowa zawarta z AMS zawierała różne zobowiązania ze strony przedsiębiorstwa Ryanair dotyczące liczby samolotów, których bazą jest port lotniczy Marseille Provence, liczby rejsów obsługiwanych codziennie i liczby pasażerów rocznie.
- (155) Z kosztów na pasażera Ryanair wynikających z umowy z AMS skumulowanych z całkowitymi kosztami dodatkowymi pasażera Ryanair wynika zatem całkowita kwota w wysokości [...]* EUR na pasażera, co stanowi dodatkowy zysk związany z obecnością Ryanair, przy uwzględnieniu kosztów związanych z umową z AMS na zadowalającym poziomie [...]* EUR na pasażera.
- (156) Ponadto Francja twierdzi, że sędzia Sądu Administracyjnego w Marsylii orzekający w sprawie zabezpieczenia orzekł w postanowieniu z dnia 20 października 2009 r., iż rocznym kwotom przewidzianym w umowie zawartej z AMS, uwzględniając usługi świadczone przez AMS oraz wielkość grupy docelowej wprowadzonych środków promocyjnych, odpowiadają usługi, które są faktyczne i wystarczające.

3.9. BIZNESPLAN DOTYCZĄCY TERMINALU MP2 I ZASTOSOWANIE TESTU PRYWATNEGO INWESTORA

- (157) Państwo francuskie twierdzi, że kryterium prywatnego inwestora jest spełnione, jeżeli polityka wprowadzona przez port lotniczy prowadzi do osiągnięcia dodatnich wyników finansowych z tytułu obsługi portu lotniczego. Należy zatem oprzeć analizę w tym zakresie na wieloletnich biznesplanach w świetle określonych kryteriów, takich jak wartość bieżąca netto oraz wewnętrzna stopa zwrotu wraz z testami wrażliwości. W związku z tym u podstaw analiz inwestycji przeprowadzonych przez port lotniczy leżą dwie zasady: uwzględnienie „prawdziwego” przepływu środków pieniężnych oraz uwzględnienie wartości w czasie poprzez aktualizację tych przepływów środków pieniężnych.
- (158) Francja uważa, że budowa terminalu mp2 spowodowała w szczególności:
- podział niektórych kosztów między dwa terminale przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów terminali głównych,
 - przesunięcie terminu realizacji niektórych inwestycji, których koszt wpływa na stopę zwrotu z inwestycji, na przykład budowy strefy odprawy dla lotów europejskich i sali odlotów dla lotów europejskich/lotów międzynarodowych.

⁽²⁹⁾ Decyzja Komisji 2011/60/UE z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s. 24).

⁽³⁰⁾ Rada portu lotniczego z dnia 15 listopada 2005 r.

- (159) Podział kosztów i przesunięcie terminu realizacji niektórych inwestycji związanych z budową nowego terminalu mp2 wpływają na poziom taryf przyjętych w odniesieniu do tego terminalu oraz na obroty uwzględnione w obliczeniach stopy zwrotu z inwestycji.
- (160) Z tego względu Francja uważa, że podejście przyjęte przez port lotniczy jest zgodne z testem prywatnego inwestora. Uważa ona bowiem, że analiza przeprowadzona przez firmę PwC jest błędna, ponieważ firma ta zarzuciła Francji, że nie opracowała ona biznesplanu „w oparciu o założenia właściwe dla mp2”, nie definiując jednak tych pojęć. Francja przypomina w tym względzie, że kwestie podziału kosztów między różnych użytkowników różnych terminali wiążą się z analizą zróżnicowanych taryf portu lotniczego, a nie z badaniem rentowności projektu dotyczącego nowego terminalu.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH OSÓB TRZECICH

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. DOTACJE INWESTYCYJNE NA RZECZ CCIMP

- (161) Air France twierdzi, że o ile dotacje przyznane na ulepszenie infrastruktury portu lotniczego przyniosły korzyść wszystkim przewoźnikom prowadzącym działalność na platformie portu lotniczego Marseille Provence, to dotacje inwestycyjne przyznane w szczególności na terminal mp2 mogą powodować zakłócenie konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z każdego z dwóch terminali.
- (162) Air France kwestionuje ocenę Komisji przedstawioną w decyzji o wszczęciu postępowania, według której dostęp do terminalu mp2 jest równy i niedyskryminacyjny. Decyzja CCIMP o ograniczeniu ruchu w tym terminalu do lotów bezpośrednich zmusiła Air France, które obsługuje również loty międzynarodowe, a w szczególności przewozi pasażerów w ramach lotów przesiadkowych, do podzielenia swojej obsługi w zakresie odlotów z Marsylii między dwa terminale, wskutek czego Air France zaprzestało korzystania z terminalu mp2. Według Air France otworzenie w październiku 2006 r. terminalu mp2 dla lotów międzynarodowych obsługiwanych przez Ryanair dowodzi preferencyjnego traktowania tego operatora przez CCIMP. Ponadto Air France przypomina, że terminal mp2 oferował usługi tylko dla samolotów, w których liczba miejsc wynosi poniżej 200, co wykluczało samoloty typu Airbus 321 i co zostało zaskarżone przez przedsiębiorstwo Air Méditerranée do Sądu Administracyjnego w Marsylii w celu uznania tej klauzuli regulaminu użytkowania terminalu mp2 za arbitralną i dyskryminacyjną.
- (163) Air France twierdzi, że warunki kwalifikujące do korzystania z terminalu mp2, narzucone początkowo przez CCIMP, zdają się mieć na celu wyłącznie zapewnienie, aby Air France nie mogło starać się o korzystanie z nowego terminalu, chociaż niewątpliwie niemożliwe byłoby zapewnienie równowagi ekonomicznej platformy przy założeniu, że Air France może przenieść całą swoją działalność do terminalu mp2, w którym poziom opłat jest znacznie niższy.

4.1.2. DOTACJE NA DZIAŁALNOŚĆ PRZYZNANE PRZEZ CCIMP

- (164) Air France wskazuje, że wysokość opłaty lotniskowej, pobieranej na rzecz państwa, ale zwracanej w całości organowi zarządzającemu portem lotniczym, nie odpowiada prawdopodobnie kosztom faktycznie poniesionym przez port lotniczy na sfinansowanie środków wynikających z prerogatyw władzy publicznej, a zatem może stanowić dotację na działalność portu lotniczego Marseille Provence.

4.1.3. POMOC PRZYZNANA PRZEZ PORT LOTNICZY MARSEILLE PROVENCE NA RZECZ NIEKTÓRYCH PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

4.1.3.1. *Obniżone opłaty pasażerskie w przypadku lotów krajowych*

- (165) Air France nie kwestionuje ustalenia Komisji przedstawionego w decyzji o wszczęciu postępowania, według którego zbudowanie terminalu przy niskich kosztach mogło odpowiadać potrzebom rynku. Air France przypomina jednak, że do obowiązków organu zarządzającego portem lotniczym należy upewnienie się co do rentowności tego projektu.
- (166) Air France kwestionuje stwierdzenie Komisji, według którego normalne jest, że prywatny organ zarządzający portem lotniczym dąży do uzyskania wyższych wpływów z opłat z tytułu przewozu pasażerów przez przedsiębiorstwa lotnicze, które chcą oferować bardziej komfortowe usługi i których klienci charakteryzują się wyższą

„gotowością do płacenia”. Air France twierdzi, że nie uczestniczyło w ustalaniu poziomu jakości usług oferowanych w terminalu określonym jako terminal „o podwyższonym komforcie”, i przypomina, że ma wątpliwości co do faktycznie niedyskryminacyjnego charakteru kryteriów stosowanych przez organy zarządzające portem lotniczym w odniesieniu do dostępu do nowego terminalu przeznaczonego dla nowych operatorów typu *low-cost*. Air France twierdzi, że przedsiębiorstwa, które w przeszłości korzystały z danego terminalu, są często zależne od tej infrastruktury. Air France uważa, że organy zarządzające portem lotniczym znajdujące się w pozycji monopolisty w porcie lotniczym mogą w nadmiernym stopniu zwiększać swoje taryfy dla takich uzależnionych klientów, aby zaoferować atrakcyjne taryfy klientom korzystającym z „tanich” terminali, którzy mogą bez przeszkód przenosić swoją działalność z jednej platformy lotniczej na drugą.

- (167) Air France uważa, że taryfy stosowane w porcie lotniczym Marseille Provence wynikają z wyboru podejścia księgowego, którego jedyną zasadą było faworyzowanie przedsiębiorstw korzystających z terminalu mp2. Zdaniem Air France metoda podziału wydatków ogólnych umożliwiła sztuczne obniżenie taryfy opłaty pasażerskiej stosowanej w terminalu mp2. Air France wnosi, aby Komisja uwzględniła w swoim rozumowaniu fakt, że porty lotnicze stanowią „niezbędną infrastrukturę” z punktu widzenia przedsiębiorstw lotniczych i że w związku z tym organ zarządzający musi stosować taryfy odzwierciedlające koszt świadczonej usługi (jest to obowiązek nałożony również przepisami dyrektywy 2009/12/WE).
- (168) Air France podkreśla, że według jego wiedzy CCIMP nigdy nie podjęła środków mających na celu odzyskanie dodatkowych kwot opłat należnych z tytułu wstecznej rewaluacji taryf opłaty pasażerskiej w terminalu mp2. Air France wskazuje, że chociaż w następstwie postanowienia z dnia 28 lipca 2009 r. Rada Stanu zawiesiła w trybie postępowania zabezpieczającego w zakresie 20 % opłatę pasażerską stosowaną w terminalu mp1, CCIMP nie podniosła wysokości opłaty pasażerskiej stosowanej w terminalu mp2. Air France przypomina, że skoro Rada Stanu nie anulowała taryf mających zastosowanie do terminalu mp1 (decyzja z dnia 27 czerwca 2011 r.), całkowita kwota wynikająca z zawieszenia opłaty w zakresie 20 % na podstawie postanowienia w sprawie zabezpieczenia została ostatecznie przekazana na rzecz CCIMP.
- (169) Air France wskazuje, że we wcześniejszej decyzji ⁽³¹⁾ Komisja stwierdziła istnienie systemu pomocy niezgodnego ze wspólnym rynkiem w odniesieniu do systemu różnicowania opłat lotniskowych w zależności od miejsca przeznaczenia (lot krajowy/międzynarodowy). Air France przypomina, że ponieważ Francja przyjęła środki znoszące ten system, Komisja nie zdecydowała się na wdrożenie dodatkowych odpowiednich środków. Air France twierdzi zatem, że w związku z wcześniejszą decyzją Komisji wszelkie ponowne badanie tego systemu jest bezprzedmiotowe.

4.1.3.2. *Opłaty związane z otwieraniem nowych połączeń*

- (170) Chociaż Air France przyznaje, że podejmowanie takich działań leży w gestii portu lotniczego, przedsiębiorstwo to przypomina jednak, że do portu lotniczego należy wykazanie, że działa zgodnie z testem prywatnego inwestora. W związku z tym musi on wykazać, że ostatecznym celem środka jest uzyskanie zwrotu z inwestycji. Celem musi być zatem zwiększenie własnych przychodów, a nie zwiększenie ruchu turystycznego w regionie.
- (171) Air France dodaje, że aby taki środek mógł być dopuszczalny, musi on być przejrzysty, niedyskryminacyjny, degresywny i ograniczony w czasie, aby nie stanowił publicznego finansowania kosztów operacyjnych przewoźnika, który z tego środka korzysta.

4.2. RYANAIR

4.2.1. DOTACJE INWESTYCYJNE NA RZECZ CCIMP

- (172) Ryanair twierdzi, że dotacje inwestycyjne przyznane na budowę terminalu mp2 potwierdzają zachowanie zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (173) Zdaniem Ryanair w analizie Komisji należy uwzględnić dochody pozalotnicze generowane przez terminal mp2, pochodzące z wynajmu pojazdów, z opłat za korzystanie z parkingu oraz dodatkowych przychodów handlowych ze sprzedaży dla pasażerów terminalu mp2, którzy mogą robić zakupy w sklepach głównego terminalu, znajdującego się mniej niż minutę marszu od terminalu mp2. Ryanair wnioskuje z tego, że dochody pozalotnicze generowane przez pasażerów terminalu mp2 w znacznym stopniu przyczyniają się do rentowności terminalu głównego.

⁽³¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 28 stycznia 2009 r. w sprawie pomocy państwa E4/2007, C(2009) 184 final.

- (174) Zamknięcie portu lotniczego, które spowodowałyby dodatkowe koszty (koszty związane ze zwolnieniami, koszty dekontaminacji, koszty alternatywne zrealizowanych już inwestycji), nawet jeżeli cena sprzedaży portu lotniczego mogła być niska, a nawet ujemna, nie stanowiło w 2006 r. opcji uzasadnionej ekonomicznie.
- (175) Strategia stosowana przez port lotniczy, która doprowadziła do zwiększenia ruchu i dochodów oraz do zmniejszenia niewykorzystanej przepustowości portu lotniczego, przyczyniła się do podniesienia jego wartości rynkowej. Ryanair twierdzi, że aktywa związane z terminalem mp2 i zrealizowane inwestycje mogły przyczynić się do zwiększenia wyceny przy okazji sprzedaży, wbrew argumentowi przedstawionemu przez PwC.

4.2.2. USTALENIE KWOTY OPŁAT PASAŻERSKICH W TERMINALU MP2

- (176) Ryanair zwraca uwagę na fakt, że decyzji ustalającej opłatę pasażerską stosowaną w terminalu mp2 nie można przypisać państwu zgodnie z kryteriami wyraźnie określonymi w wyroku w sprawie „Stardust Marine”⁽³²⁾. Ryanair podkreśla, że zgodnie z prawodawstwem francuskim CCI uznaje się za podmioty należące do szczególnej kategorii podmiotów sektora publicznego, charakteryzujących się tym, że nie podlegają one państwu⁽³³⁾. Ryanair kwestionuje zatem podejście Komisji, które ogranicza się do założenia, że przedmiotowe środki można przypisać państwu ze względu na fakt, że państwo sprawuje nadzór nad CCIMP, a także przypomina, że do Komisji należy zbadać w każdym przypadku szczególnych okoliczności, które prowadzą do stwierdzenia lub wykluczenia możliwości przypisania środka państwu.
- (177) Ryanair dodaje, że w przypadku CCIMP Francji nie można przypisać ani inicjatywy przyjęcia przez port lotniczy kwestionowanych środków, ani zachęty do ich przyjęcia. Ryanair twierdzi, że DGAC wielokrotnie odrzucała taryfy przyjmowane przez CCIMP⁽³⁴⁾.
- (178) Dodatkowo Ryanair twierdzi, że ustalenie opłat pasażerskich dla terminalu mp2 jest zgodne z testem prywatnego inwestora. Ryanair utrzymuje, że pod wieloma względami Komisja w swojej analizie nie zastosowała testu prywatnego inwestora poprawnie, jak wymaga tego Trybunał⁽³⁵⁾.
- (179) Po pierwsze i najważniejsze, Komisja nie przeprowadziła porównania między opłatami stosowanymi w porcie lotniczym Marseille Provence a ceną rynkową. Ryanair przedstawił badanie, które wskazuje, że cenę rynkową usług lotniskowych można było ustalić na podstawie porównania z cenami obowiązującymi w porównywalnych prywatnych portach lotniczych w całej Europie. Przedsiębiorstwo opiera się na porównaniu z portami lotniczymi Luton, Eastern Midlands, Prestwick i Liverpool. Twierdzi ono, że wspomniane porty lotnicze są obsługiwane bez pomocy państwa i bez interwencji publicznej oraz że ceny, które przedsiębiorstwo płaci w tych portach, są średnio trzy razy niższe niż ceny w porcie lotniczym Marseille Provence. Ryanair wnioskuje z tego, że cena, którą płaci w porcie lotniczym Marseille Provence za usługi lotniskowe nie jest niższa od ceny rynkowej za te usługi, a zatem cena ta nie zawiera elementów pomocy państwa.
- (180) Po drugie, Komisja uwzględniła w swoich obliczeniach koszty utopione, zamiast oprzeć swoją ocenę jedynie na kosztach krańcowych. Ryanair przypomina w związku z tym, że port lotniczy Marseille Provence zbudowano w 1922 r. i do chwili uwolnienia transportu lotniczego wykorzystywano go przede wszystkim do celów ruchu regionalnego finansowanego przez państwo w formie usługi publicznej oraz jako bazę dla samolotów służących do walki z pożarami lasów. Ryanair dodaje, że aby poradzić sobie ze zmniejszeniem ruchu w latach 2001–2003, port lotniczy wdrożył strategię współpracy z tanimi liniami lotniczymi, budując terminal zaprojektowany specjalnie na ich potrzeby. Ryanair przypomina, że przez wiele lat odpowiadało za ponad 40 % ruchu w terminalu mp2. Ryanair twierdzi, że regionalne porty lotnicze są mało atrakcyjne dla przedsiębiorstw lotniczych, które w uzasadniony sposób mogą oczekiwać podjęcia negocjacji z portem lotniczym w celu uzyskania taryf tym niższych, im bardziej przyczyniają się do zwieszenia liczby pasażerów korzystających z portu lotniczego. Ryanair przypomina, że aby stwierdzić istnienie pomocy, Komisja musi uwzględnić sytuację panującą w momencie, w którym beneficjentowi przyznano dany środek. Ryanair twierdzi, że w niniejszym przypadku w momencie, w którym rozpoczęło działalność w porcie lotniczym Marseille Provence, uwzględniając zobowiązania określone w umowie, które podjęło w odniesieniu do liczby przewożonych pasażerów, organ zarządzający portem lotniczym mógł w uzasadniony sposób oczekiwać znacznego zwiększenia ruchu dzięki obecności Ryanair na platformie. Ryanair twierdzi, że ponieważ sytuacja ekonomiczna w małych regionalnych portach lotniczych o nadmiernej przepustowości różni się od sytuacji przeanalizowanej przez Trybunał

⁽³²⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. 2002, s. I-4397.

⁽³³⁾ Na poparcie tego argumentu Ryanair przywołuje opinię Rady Stanu nr 351 654 z dnia 16 czerwca 1992 r.

⁽³⁴⁾ Ryanair odnosi się w tym względzie do motywów decyzji o wszczęciu postępowania dotyczących braku odzyskania przez CCIMP zwrotów wynikających ze stosowania taryf obowiązujących z mocą wsteczną, ponawianych wezwań Francji do zaprzestania stosowania obniżonych opłat w odniesieniu do lotów krajowych oraz wprowadzenia przez CCIMP pomocy marketingowej bez uprzedniej zgody Francji.

⁽³⁵⁾ Ryanair odnosi się do wyroku Sądu z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 Ryanair przeciwko Komisji.

w wyroku w sprawie Charleroi, nawet jeżeli analiza pod względem kosztów ma do nich zastosowanie, analizę taką należy odpowiednio dostosować. Uwzględnienie jedynie kosztów i dochodów krańcowych związanych z umowami zawartymi z Ryanair prowadzi do ujawnienia zachowania zgodnego z testem prywatnego inwestora. Ryanair dodaje, że nie należy uwzględniać kosztów związanych z inwestycjami zrealizowanymi przed rozpoczęciem działalności przez Ryanair w porcie lotniczym ani stałych kosztów operacyjnych. Ryanair stwierdza ponadto, że to, czy port lotniczy generuje zyski, czy straty, nie jest zasadniczo istotne w kontekście istnienia pomocy na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego.

- (181) Ryanair twierdzi, że analiza kosztów przeprowadzona przez Komisję w ramach testu prywatnego inwestora jest błędna, gdyż nie uwzględnia ona poziomu usług oferowanych w terminalu mp2, który jest niższy od poziomu usług oferowanych dla tradycyjnych przedsiębiorstw lotniczych, a jednocześnie odpowiada poziomowi obowiązującej opłaty. Ryanair twierdzi, że terminal mp2 oferuje jedynie podstawową infrastrukturę⁽³⁶⁾ i posiada znacznie mniejszą powierzchnię na jednego pasażera niż terminal główny (1,66 m² w porównaniu do 6,06 m²). Ryanair utrzymuje, że tanie linie lotnicze nie powinny uiszczać opłat odpowiadających usługom, z których nie korzystają lub z których korzystają w mniejszym stopniu niż tradycyjne przedsiębiorstwa lotnicze⁽³⁷⁾. Ryanair przypomina, że stosuje opłaty bagażowe mające na celu zachęcić jego pasażerów, aby nie rejestrowali bagażu, dzięki czemu tylko jedna trzecia pasażerów Ryanair dokonuje rejestracji bagażu. Ponadto pasażerowie Ryanair sami przenoszą swoje bagaże od stanowisk odprawy aż do stanowiska kontroli, przez co cała infrastruktura w porcie lotniczym staje się niepotrzebna. Do celów porównania Ryanair podkreśla, że Air France intensywniej korzysta z usług obsługi naziemnej związanych z przejęciem obsługi bagażu w porcie lotniczym.
- (182) Ryanair twierdzi, że prowadzi działalność, wykorzystując największe samoloty, jakie obsługują port lotniczy Marseille Provence, przez co port lotniczy nie musi ponosić kosztów alternatywnych związanych z obsługą małych samolotów w odniesieniu do liczby przewożonych pasażerów. Ryanair podkreśla, że prowadzi działalność w oparciu o rotacje trwające 25 minut, podczas gdy czas rotacji tradycyjnych przedsiębiorstw lotniczych, takich jak Air France, wynosi 45–60 minut. Skrócony czas rotacji pozwala na ograniczenia czasu wykorzystania powierzchni naziemnych przez samoloty i pasażerów. Ryanair przypomina, że kryteria korzystania z terminalu mp2 opierają się ponadto na wymogu użytkowania samolotów typu C, które mieszczą do 200 siedzeń, oraz stosowania skróconego czasu rotacji.
- (183) Ponadto Ryanair krytycznie odnosi się do faktu, że Komisja nie uwzględniła w swojej decyzji pozytywnych efektów zewnętrznych związanych z obecnością Ryanair na platformie, a mianowicie tego, że wartość infrastruktury wzrasta wraz z wzrostem ruchu na tej platformie, z uwzględnieniem czynników ryzyka nieodłącznie związanych z obsługą pierwszych połączeń obsługiwanych na platformie. Ponadto Ryanair wskazuje, że obecność przedsiębiorstwa lotniczego w porcie lotniczym ma pozytywny wpływ prowadzący do zwiększenia liczby pasażerów na tej platformie, a więc do ulepszenia infrastruktury handlowej i transportowej w porcie lotniczym, co w jeszcze większym stopniu wzmacnia atrakcyjność platformy. Ryanair podkreśla, że na mocy umowy zobowiązało się do przewozu określonej liczby pasażerów przez port lotniczy w Marsylii, przyczyniając się w ten sposób do tworzenia takich efektów zewnętrznych, czego dowodzi z jednej strony zwiększenie ruchu na platformie, a w szczególności w terminalu mp2, a z drugiej strony zwiększenie liczby przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym. Ponadto Ryanair podkreśla, że tego rodzaju zobowiązanie oznacza przeniesienie na przedsiębiorstwo lotnicze całego ryzyka związanego z obsługą połączenia oraz uzasadnia możliwość przyjęcia przez port lotniczy niższej stopy zwrotu z inwestycji niż stopa zwrotu, której wymagałby w przypadku braku takich zobowiązań.
- (184) Ryanair zachęca Komisję do przyjęcia w jej analizie podejścia opartego na finansowaniu z jednego źródła, które prowadzi do uwzględnienia łącznie dochodów lotniczych oraz przychodów handlowych generowanych przez obecność przedsiębiorstwa lotniczego na platformie. Ryanair podkreśla w związku z tym, że przewozi więcej pasażerów na lot niż Air France i że prowadzi działalność w oparciu o loty bezpośrednie, których pasażerowie, jego zdaniem, mogą w większym stopniu generować dochody handlowe niż pasażerowie przesiadający się. Ryanair podkreśla, że od początku jego działalności w porcie lotniczym Marseille Provence w terminalu mp2 powstały liczne punkty handlowe i rozpoczęło w nim działalność wiele przedsiębiorstw wynajmujących samochody oraz że dochody pozalotnicze generowane przez te rodzaje działalności przyczyniają się do rentowności tego terminalu.
- (185) Ponadto według Ryanair fakt, że opłaty ustalone dla terminalu mp2 są zgodne z testem prywatnego inwestora, dowodzi, iż zasoby publiczne przyznane organowi zarządzającemu portem lotniczym nie zostały przekazane do Ryanair. Ryanair nie zgadza się, że ewentualne wykazanie istnienia pomocy na rzecz portu lotniczego prowadziłoby do stwierdzenia, że Ryanair ostatecznym beneficjentem tej pomocy.

⁽³⁶⁾ Ryanair przypomina, że w terminalu mp2 nie ma kosztownej marmurowej posadzki, podwieszanych sufitów, monitorów nad stanowiskami odlotu, urządzenia transportującego bagaż do hali głównej, wózków bagażowych, poczekalni, stanowiska informacyjnego, schodów ruchomych, ruchomego chodnika, rękawa lotniczego.

⁽³⁷⁾ W celu poparcia tego stwierdzenia Ryanair przywołuje decyzję krajowego organu lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa z dnia 27 maja 2011 r. dotyczącą skargi złożonej przez Ryanair w odniesieniu do opłaty stosowanej w sposób dyskryminacyjny w porcie lotniczym Gatwick.

- (186) Ryanair twierdzi następnie, że opłaty stosowane w terminalu mp2 nie mają w żadnym wypadku charakteru selektywnego, skoro Komisja nie ustaliła, że Ryanair uzyskało korzystniejsze warunki niż inne przedsiębiorstwa lotnicze w porcie lotniczym w Marsylii. Ryanair podkreśla, iż aby wyciągnąć taki wniosek, nie wystarczy stwierdzić, że dla różnych przedsiębiorstw lotniczych stosuje się różne wysokości opłat, lecz że Komisja powinna uwzględnić koszt usług oferowanych przez port lotniczy każdemu przedsiębiorstwu oraz pozytywne efekty zewnętrzne i dochody pozalotnicze generowane przez każde przedsiębiorstwo. Ryanair przypomina, że dzięki swojemu modelowi biznesowemu przewozi on każdorazowo większą liczbę pasażerów niż inne przedsiębiorstwa i że oszczędności uzyskiwane przez port lotniczy w odniesieniu do kosztów alternatywnych, których się unika, muszą przekładać się na wysokość opłat stosowanych wobec Ryanair.
- (187) Ponadto Ryanair wskazuje, że zróżnicowanie taryf między lotami krajowymi a lotami międzynarodowymi stanowi nadużycie o charakterze dyskryminacyjnym w rozumieniu art. 102 TFUE, ponieważ wynika ono z decyzji portu lotniczego opierającej się na jego pozycji dominującej w zakresie udostępniania infrastruktury. Ryanair twierdzi, że usługi świadczone na rzecz pasażerów nie różnią się zasadniczo w zależności od miejsca ich przeznaczenia (lot wewnętrzny, krajowy, międzynarodowy) oraz że weryfikacja dokumentów podróży pasażerów lotów międzynarodowych stanowi część prerogatyw państwa, a zatem nie należy jej finansować z opłat lotniskowych. Ryanair ubolewa, że Francja nie włączyła w zakres swoich ustaleń dotyczących zróżnicowania między lotami krajowymi a lotami w strefie Schengen lotów poza granice strefy Schengen, do których stosuje się wyższą opłatę na poziomie 56 % w głównym terminalu. Ryanair twierdzi również, że ten mechanizm różnicujący stanowi pomoc państwa. Ryanair podkreśla, że Air France i przedsiębiorstwa z nim powiązane obsługują większość lotów wewnętrznych, a zatem korzystają z systemu zróżnicowania taryf. W związku z tym Ryanair wnosi do Komisji o włączenie w zakres środków podlegających niniejszej analizie korzyści przyznanej na rzecz Air France i wynikającej z zróżnicowania opłat między lotami w strefie Schengen oraz lotami poza strefę Schengen, aby umożliwić Ryanair ubieganie się o odszkodowanie przed sądami francuskimi.
- (188) Ryanair przekazało dodatkowe informacje dotyczące AMS i analizy, jaką ma przeprowadzić Komisja. Ryanair wskazuje, że istnienie pomocy w związku z umową z AMS należy oceniać oddzielnie od innych środków. Jeżeli jednak Komisja podejmie decyzję o przeprowadzeniu oceny powyższej kwestii łącznie z warunkami, z których Ryanair korzysta w porcie lotniczym, Ryanair proponuje przeprowadzenie analizy ekonomicznej i stwierdza, że w jej świetle umowa z AMS jest korzystna dla portu lotniczego w perspektywie krótkoterminowej.

4.3. CCIMP

4.3.1. DOTACJE INWESTYCYJNE NA RZECZ CCIMP

- (189) CCIMP zgadza się z argumentami Francji, według których dotacji przedawnionych oraz dotacji przeznaczonych na finansowanie działalności pozagospodarczej nie można uznać za pomoc państwa. W każdym przypadku finansowanie publiczne przyznane przed wejściem w życie wytycznych z 2005 r. nie stanowi pomocy państwa na podstawie komunikatu z 1994 r. Dodatkowo dotacje stanowiące pomoc państwa są zgodne z zasadami określonymi w TFUE, w szczególności na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. CCIMP podziela opinię Francji dotyczącą zgodności badanej pomocy z uwzględnieniem warunków przewidzianych w wytycznych, w szczególności warunków proporcjonalności i konieczności.
- (190) CCIMP podkreśla bezpośredni i pośredni wpływ ekonomiczny nowego terminalu w regionie Marsylii oraz jego rolę w odciążeniu centralnych portów lotniczych, europejskiej spójności terytorialnej i zwiększeniu przepustowości portu lotniczego w związku z ryzykiem przesylenia⁽³⁸⁾.
- (191) CCIMP uważa, że utworzenie nowego terminalu było konieczne, aby umożliwić rozpoczęcie działalności przez tanie linie lotnicze rzadko korzystające z tradycyjnej infrastruktury, której charakterystyka nie odpowiada ich modelowi ekonomicznemu. CCIMP przypomina, że budowa terminalu niskotaryfowego pozwoliła na zbliżenie się do wymogów tanich linii lotniczych w zakresie opłat lotniskowych w warunkach przejrzystości i niedyskryminacji.

4.3.2. DOTACJE NA DZIAŁALNOŚĆ NA RZECZ CCIMP

- (192) W odniesieniu do uwag przedstawionych przez Francję CCIMP wyjaśnia, że przepływy finansowe na łączną kwotę [...] mln EUR odpowiadają płatnościom na rzecz działu ogólnego portu lotniczego z tytułu zrealizowanych usług. Podkreśla ona, że żadne środki finansowe nie są przekazywane z CCI na rzecz portu lotniczego Marseille Provence. Przypomina ona również, że tak jak wszystkie przedsiębiorstwa działające w regionie, port lotniczy Marseille Provence jest zobowiązany do zapłaty podatku przeznaczanego na finansowanie kosztów izb handlowo-przemysłowych, który w 2010 r. uiszczył w kwocie 213 553 EUR.

⁽³⁸⁾ Zob. przypis 18.

4.3.3. USTALENIE KWOTY OPŁAT PASAŻERSKICH W TERMINALU MP2

- (193) CCIMP przypomina, że w niskotaryfowym terminalu mp2 oferowane są uproszczone usługi, co pozwala na przedstawienie zróżnicowanej oferty taryfowej, oraz potwierdza, że w celu ustalenia tych taryf uwzględniono całość kosztów. W związku z tym CCIMP stwierdza, że port lotniczy Marseille Provence może powołać się na testu prywatnego inwestora, aby uzasadnić istnienie zróżnicowanych opłat w odniesieniu do każdego terminalu.
- (194) CCIMP szacuje, że jedynie tak zwana metoda składkowa zastosowana do obliczeń stopy rentowności terminalu mp2 pozwala uwzględnić przeniesienie się danego przedsiębiorstwa z jednego terminalu do drugiego, ponieważ korzyści skali wiążą się ze stabilnością odnośnych kosztów, podczas gdy podział tych kosztów między terminale spowodowałby zmniejszenie kosztów w przypadku terminalu głównego. Przypomina ona, że budowa terminalu mp2 spowodowała w szczególności podział niektórych kosztów między dwa terminale, co poskutkowało zmniejszeniem kosztów terminali głównych i przesunięciem terminu realizacji niektórych inwestycji (opóźnieniem budowy strefy odprawy dla lotów europejskich/i sali odlotów dla lotów europejskich//lotów międzynarodowych).

4.3.4. ŚRODKI ZACHĘCAJĄCE DO URUCHOMIENIA NOWYCH POŁĄCZEŃ

- (195) CCIMP oświadcza, że rozpoczęła realizację planu rozwoju w celu zwiększenia ruchu w porcie lotniczym, w szczególności poprzez otwieranie nowych połączeń. Według CCIMP środki zachęcające służą realizacji tego celu, zgodnie ze zwykłą praktyką organów zarządzających portami lotniczymi, jak stwierdziła to Komisja w decyzji dotyczącej portu lotniczego w Manchesterze ⁽³⁹⁾. Zdaniem CCIMP wprowadzony system należy traktować jak praktykę handlową wykluczającą wszelką pomoc w rozumieniu art. 107 TFUE, ponieważ system ten jest otwarty, niedyskryminacyjny i obowiązuje przez czas ograniczony na podstawie obiektywnych kryteriów.
- (196) CCIMP twierdzi, że należy również odrzucić uznanie środków za pomoc, ponieważ operator prywatny działający w zwykłych warunkach gospodarki rynkowej mógłby być zmuszony do działania na takich samych warunkach. CCIMP zwraca uwagę na fakt, że przyjęte modulacje wpisują się w perspektywę maksymalizacji rentowności portu lotniczego i opierają się na biznesplanie znajdującym się w dokumentacji przygotowawczej na posiedzenie Coccoé dnia 14 września 2009 r. Aktualizacja tego badania w ujęciu przedstawionym przez Francję w jej odpowiedzi potwierdza rentowność środków.
- (197) CCIMP dodaje, że uwzględniając zwykłe praktyki rynkowe, w odniesieniu do których należy oceniać jej działania, wprowadzony system pozostaje uzasadniony.

4.3.5. POMOC NA MARKETING – UMOWA ZAWARTA Z AMS

- (198) CCIMP utrzymuje, że zawierając umowę z AMS, zachowała się zgodnie z testem prywatnego inwestora. Wyjaśnia ona, że za zrealizowane usługi zapłaciła cenę, która była wyraźnie proporcjonalna i uzasadniona, uwzględniając praktyki w tym sektorze, i kwestionuje zasadność badania przedstawionego przez Air France, które dotyczy tylko ogólnych stron internetowych. CCIMP przypomina, że produkty oferowane przez stronę internetową Ryanair są natomiast przeznaczone dla szerokiej rzeszy internautów, którzy poszukują biletów lotniczych.
- (199) CCIMP wyjaśnia, że ponieważ jej celem było zwiększenie ruchu w terminalu mp2, a w szczególności ruchu pasażerów lotów międzynarodowych, którzy dysponują dużą siłą nabywczą, jedynie ukierunkowane działanie reklamowe było właściwe. Zdaniem CCIMP strona internetowa Ryanair jako jedyna oferowała maksymalne wyekspozowanie i skuteczność reklam.
- (200) CCIMP przypomina, że w 2010 r. roczny koszt umowy z AMS w odniesieniu do liczby przewiezionych pasażerów wyniósł około [...] * EUR.

⁽³⁹⁾ Decyzja z dnia 14 czerwca 1999 r. w sprawie portu lotniczego w Manchesterze, NN 109/98.

4.4. STOWARZYSZENIE EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH

4.4.1. DOTACJE PRYZYMANE NA RZECZ CCIMP

- (201) Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA) przypomina, że popiera wszelkie środki, które mogą przyczynić się do rozwoju regionalnego, ale stwierdza również, że dotacje przyznane małym regionalnym portom lotniczym nie mogą powodować zakłócenia konkurencji. Zdaniem AEA sektor lotniczy należy postrzegać jako sektor działalności, w którym wszelka interwencja, zarówno regulacyjna, jak i finansowa, może powodować zakłócenia konkurencji. Dotacje przyznane na rzecz małych regionalnych portów lotniczych są zatem dopuszczalne tylko w tej mierze, w jakiej przyznaje się je w sposób niedyskryminacyjny na rzecz wszystkich użytkowników i w jakiej nie powodują zakłóceń między portami lotniczymi zlokalizowanymi w tym samym obszarze napływu klientów.
- (202) AEA twierdzi, że należy przyjąć wiążące ramy na poziomie europejskim, dotyczące całego sektora lotniczego, aby zapobiec przyznawaniu niekontrolowanych dotacji i zapewnić podmiotom gospodarczym konkurencyjne ramy działalności. Za podstawową zasadę należy przyjąć badanie środków pomocy na infrastrukturę w zależności od popytu, zamiast promować przenoszenie ruchu do regionów, w których popyt jest mało dynamiczny.

4.4.2. ZRÓŻNICOWANIE TARYF W TERMINALU MP2

- (203) AEA podziela opinię, według której port lotniczy może różnicować swoją infrastrukturę w zależności od usług oferowanych użytkownikom. AEA twierdzi jednak, że przy takim założeniu port lotniczy przy obliczaniu opłat musi przestrzegać zasad przejrzystości i powiązania z kosztami. AEA stwierdza, że w praktyce chodzi o rozróżnienie z jednej strony kosztów związanych z użytkowaniem wspólnej infrastruktury, a z drugiej strony kosztów związanych z użytkowaniem specjalnej infrastruktury. Według AEA wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze powinny płacić według tych samych taryf za użytkowanie infrastruktury centralnej (pasy startowe, parkingi, wyposażenie bezpieczeństwa lotniczego, kontrole bezpieczeństwa, obsługa bagażu, podatek środowiskowy i – w stosownych przypadkach – podatek od hałasu). Opłaty za użytkowanie terminalu i obsługę mogą różnić się między terminalami w zależności od jakości usług oferowanych przedsiębiorstwom lotniczym oraz powinny być określone na podstawie ponoszonych kosztów.
- (204) AEA twierdzi również, że dostęp do terminali z uproszczonymi usługami nie powinien ograniczać się do tanich linii lotniczych, lecz powinien być możliwy dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych zgodnie z zasadą niedyskryminacji.
- (205) AEA zwraca uwagę na fakt, że aby zapewnić brak zakłóceń konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi obecnymi na tej samej platformie portu lotniczego, organy zarządzające portem lotniczym nie powinny podnosić opłat w głównym terminalu, aby zrekompensować koszty związane z terminalem oferującym usługi uproszczone.

4.4.3. POMOC NA URUCHOMIENIE NOWYCH POŁĄCZEŃ

- (206) AEA twierdzi, że przedsiębiorstwa lotnicze są faktycznymi beneficjentami tych systemów, podczas gdy regionalne porty lotnicze korzystają z nich tylko pośrednio. AEA uważa, że takich środków pomocy nie należy przyznawać na połączenia, które obsługuje już inne przedsiębiorstwo lotnicze. Zdaniem AEA nie można uznać połączenia za nowe, jeżeli w porcie lotniczym znajdującym się na tym samym obszarze napływu klientów obsługiwane jest już identyczne połączenie. AEA wyjaśnia, że za porty lotnicze znajdujące się na tym samym obszarze napływu klientów należy uznać zasadniczo porty, które są od siebie oddalone o mniej niż 100 km lub 120 minut przejazdu pociągiem TGV).
- (207) AEA szacuje, że w przypadku pomocy na uruchomienie nowych połączeń okres 3 lat stanowi niezwykle długi okres. AEA twierdzi, że rentowność połączenia jest widoczna już po kilku miesiącach, a co najwyżej po roku. AEA podkreśla, że pomoc nie powinna pokrywać stałych kosztów operacyjnych, takich jak amortyzacja samolotów, koszty leasingu samolotów lub koszty użytkowania infrastruktury portu lotniczego.
- (208) Zdaniem AEA nie należy łączyć pomocy na uruchomienie nowego połączenia z innymi środkami pomocy przeznaczonymi na obsługę tego samego połączenia. AEA twierdzi, że należy stosować mechanizmy sankcji wobec przewoźnika, który nie spełnia zobowiązań określonych w umowie. AEA podkreśla, że pomoc przyznawana w sektorze lotniczym powinna mieć zawsze charakter ograniczony i może być zatwierdzana tylko na podstawie analizy dotyczącej poszczególnych przypadków.

- (209) AEA twierdzi, że pomoc należy przyznawać wyłącznie w ramach przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. Warunki, na których przyznaje się pomoc na uruchomienie nowych połączeń, należy opublikować w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Ponadto AEA utrzymuje, że każdy wkład finansowy przyznany przez wspólnoty terytorialne lub przez regionalny port lotniczy należałoby zgłosić danemu państwu członkowskiemu co najmniej trzy miesiące przed jego wdrożeniem, tak aby państwo członkowskie mogło ustalić, czy należy poinformować o nim Komisję Europejską. AEA podkreśla, że w przypadku pomocy zgłoszonej chodzi o przypomnienie samorządom lokalnym, że wszelkie płatności pomocy przed jej zatwierdzeniem przez Komisję Europejską uznaje się za pomoc niezgodna z prawem.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) AMS twierdzi po pierwsze, że decyzji o zawarciu umowy z dnia 19 maja 2006 r. nie można przypisać państwu francuskiemu. AMS zauważa, że jeżeli konsultacje z państwem za pośrednictwem Cooécoco przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji związanej z opłatami lotniskowymi stanowi właściwy wskaźnik w celu ustalenia, czy decyzje te można przypisać państwu, analogiczna sytuacja nie występuje w przypadku decyzji związanej z zakupem usług marketingowych. AMS utrzymuje, że zakup usług marketingowych nie jest w żaden sposób związany z decyzjami dotyczącymi stosowanych opłat lotniskowych i nie różni się od żadnej innej transakcji nabycia przestrzeni reklamowej. AMS przypomina ponadto, że podstawowe kryterium, na którym opiera się analiza Komisji w celu ustalenia, czy decyzje izby handlowo-przemysłowej można przypisać państwu, jest niewystarczające, biorąc pod uwagę wymagania określone w wyroku w sprawie „Stardust Marine”⁽⁴⁰⁾.
- (211) AMS wskazuje następnie, że zawarcie umowy zakupu usług marketingowych jest zgodne z testem prywatnego inwestora. AMS podkreśla, że umowa ta jest podobna do umów zawartych z prywatnymi portami lotniczymi, takimi jak port lotniczy w Liverpoolu lub Oslo Rygge, które bez wątplenia zachowały się zgodnie z testem prywatnego inwestora. AMS wyjaśnia, że nie stosuje żadnego rozróżnienia między publicznymi a prywatnymi portami lotniczymi i że stosowane taryfy są podane do wiadomości publicznej i łatwo dostępne na jego stronie internetowej.
- (212) Dodatkowo AMS twierdzi, że obowiązujące taryfy są zgodne z cenami rynkowymi. AMS wyjaśnia, że taryfy ustalono na podstawie badania przeprowadzonego w 2004 r. na zamówienie Ryanair przez Mindshare, spółkę zależną WPP świadczącą usługi marketingowe. AMS dodaje, że partnerzy tacy jak Hertz i NeedaHotel kupują przestrzeń reklamową dostępną na stronie internetowej w celu promocji ich własnych usług i że umowy zawarte z tymi podmiotami pozwalają na lepszą ocenę ceny rynkowej. AMS oświadcza ponadto, że aby wycenić prezentację oferowaną na stronie internetowej Ryanair, opracowało ono swoją ofertę taryf w oparciu o znormalizowaną metodę wyceny prezentacji reklamowej w internecie. Taryfy określono na podstawie kosztów na tysiąc odwiedzin strony, a wielkość ruchu na stronie determinuje przedział cenowy dla większości oferowanych usług lokowania.
- (213) AMS twierdzi, że Air France przedstawiło porównanie między ofertą cenową AMS w chwili podpisywania umowy, a więc w 2006 r., a ofertą cenową Viamichelin na 2011 r., podczas gdy port lotniczy Marseille Provence słusznie oparł swoją analizę na porównaniu z ofertą cenową Viamichelin na 2006 r. Uwzględniając fakt, że oferty cenowe za usługi marketingowe zmieniają się średnio co 6 lat, AMS uważa, że porównania przedstawione przez Air France nie są właściwe.
- (214) AMS twierdzi, że portowi lotniczemu Marseille Provence zaoferowano szczególnie korzystne warunki handlowe. W tym względzie AMS przypomina, że taryfy na lata 2006–2011 zostały zamrożone na podstawie liczby odwiedzających stronę Ryanair w kwietniu 2005 r., podczas gdy w rzeczywistości liczba ta zwiększyła się z 0,65 mln dziennie w 2005 r. do 1,2 mln dziennie w 2011 r. Ponadto liczba odbiorców mailingu została zamrożona na podstawie liczby odnotowanej w kwietniu 2005 r., mimo że zwiększyła się ona z 1,2 mln do 2,6 mln AMS podkreśla, że w swoim porównaniu Air France nie uwzględniło wspomnianych elementów związanych z wielkością ruchu na stronie, przez co porównanie to jest zafałszowane.
- (215) AMS przypomina, że liczba odwiedzających na stronie Viamichelin jest mniejsza od liczby odwiedzających na stronie Ryanair i że strona ta jest mało znana poza granicami Francji. AMS uważa, że ta strona internetowa nie nadaje się zatem do promocji portu lotniczego na szczeblu europejskim, czego dowodzi fakt, że do dnia dzisiejszego żaden port lotniczy nie skorzystał z usług tej strony. AMS podkreśla, że strona Lonely Planet jest mało znanym w Europie australijskim portalem, na którym ruch jest znacznie mniejszy niż na stronie Ryanair. Ponadto AMS podkreśla fakt, że strony, które nie są powiązane z przedsiębiorstwami lotniczymi, są niezbyt

⁽⁴⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji, Rec. s. I-4397, pkt 52 i 58.

odpowiednie, ponieważ nie pozwalają odwiedzającemu na natychmiastowe przystąpienie do rezerwacji biletu lotniczego. AMS uważa, że taryfy za usługi marketingowe na stronie Air France, British Airways i Expedia są wyższe od taryf na stronie Ryanair mimo znacznie mniejszego ruchu na tych stronach.

- (216) AMS kwestionuje ponadto opinię, że Ryanair zmusiło port lotniczy w Marsylii do zawarcia umowy dotyczącej usług marketingowych. AMS twierdzi, że w jego interesie nie leży ograniczenie sprzedaży przestrzeni reklamowej na stronie internetowej Ryanair, która stanowi ograniczony zasób, spotykający się z dużym popytem.
- (217) AMS utrzymuje, że obecność linków reklamowych na stronie Ryanair przyciąga uwagę organów zarządzających lub właścicieli portów lotniczych i, sygnalizując obecność przedsiębiorstwa oferującego loty rejsowe oraz dochody pozalotnicze z nimi związane, zwiększa wartość własną portów lotniczych w oczach potencjalnych nabywców.
- (218) AMS twierdzi, że w decyzji w sprawie portu lotniczego w Bratysławie Komisja uznała wartość świadczeni usług marketingowych ⁽⁴¹⁾.
- (219) Ponadto AMS twierdzi, że wytyczne z 2005 r. nie mają zastosowania do stosunków między portem lotniczym a podmiotem świadczącym usługi marketingowe.

5. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG OSÓB TRZECICH

- (220) W uwagach dotyczących osób trzecich Francja stwierdza, że opinia Air France zawiera wiele błędnych twierdzeń.
- (221) Francja przypomina, że wbrew opinii Air France dostęp do terminalu mp2 jest równy i niedyskryminacyjny.
- (222) Francja wyjaśnia, że nie można zarzucić portowi lotniczemu Marseille Provence, że nie przewidział udostępnienia terminalu mp2 do lotów międzynarodowych poza strefę Schengen, których wprowadzenie przewidywano dopiero po podpisaniu umowy otwartego nieba zawartej między Marokiem a Unią Europejską w dniu 29 grudnia 2006 r. Francja przypomina, że badania dotyczące perspektyw rozwoju ruchu wskazywały wówczas na perspektywy rozwoju zasadniczo wewnątrz strefy Schengen i że w związku z tym pierwotne przystosowanie terminalu mp2 nie przewidywało specjalnej infrastruktury obejmującej urządzenia do kontroli granicznej, które stanowiłyby zbędny koszt dodatkowy. Francja podkreśla ponadto, że Air France, które twierdzi, że wspomniany brak możliwości obsługi lotów międzynarodowych z terminalu mp2 miał na celu w szczególności uniemożliwienie mu dostępu do tego terminalu, wciąż nie obsługuje lotów z terminalu mp2, mimo że został on otwarty na ruch międzynarodowy.
- (223) Francja przypomina, że postanowienia regulujące dostęp do terminalu mp2 są motywowane względami komfortu i bezpieczeństwa ustalonymi przez port lotniczy, takimi jak ograniczona wielkość sal odlotów. Francja podkreśla, że skarga złożona przez Air Méditerranée w Sądzie Administracyjnym w Marsylii dotycząca dostępu do terminalu mp2 została przez ten sąd oddalona ⁽⁴²⁾.
- (224) Francja kwestionuje twierdzenie Air France, według którego równowaga ekonomiczna terminalu mp2 nie zostałaby osiągnięta, jeżeli Air France mogłoby przenieść całą swoją działalność do terminalu, w którym wysokość opłat była znacznie niższa od wysokości obowiązującej w terminalu głównym. Zdaniem Francji to twierdzenie stoi w sprzeczności z faktem, że port lotniczy włączył do swojego wstępnego biznesplanu założenie dotyczące przeniesienia połączenia wahadłowego Air France do terminalu mp2. Francja uważa, że Air France w rzeczywistości kwestionuje poziom usług świadczonych w terminalu mp2, który nie odpowiada oczekiwaniom jego klientów. W związku z tym Francja przypomina, że na zróżnicowanie usług lotniczych, a także opłat związanych ze wszystkimi tymi usługami, pozwalają zarówno przepisy europejskie, jak i krajowe.
- (225) Francja przypomina ponadto, że uważa, iż w decyzji z dnia 26 lipca 2011 r. Rada Stanu nie podważyła metody podziału kosztów między terminale mp1 i mp2, lecz potwierdziła w odniesieniu do taryf stosowanych w terminalu mp1, że zostały one ustalone według „metody obliczeń uzasadnionej szczegółowymi badaniami

⁽⁴¹⁾ Decyzja 2011/60/UE, motyw 114.

⁽⁴²⁾ Postanowienie Sądu Administracyjnego w Marsylii. W dniu 17 marca 2011 r. w sprawie nr 1101332 sędzia orzekający w przedmiocie w sprawie zabezpieczenia orzekł w imieniu sądu, że przedmiotowa sytuacja nie przedstawia dostatecznie poważnej i bezpośredniej szkody dla interesu publicznego, która mogłaby świadczyć o występowaniu warunków nadzwyczajnych, oraz że oddała wniosek o zawieszenie; skarga pozostaje nierozpatrzona co do istoty sprawy.

rachunkowymi”. Uwzględniając brak orzeczenia co do istoty sprawy, Francja kwestionuje uwagę Air France, według której CCIMP powinna podnieść wysokość opłaty pasażerskiej w terminalu mp2 w następstwie postanowienia w sprawie zabezpieczenia z dnia 28 lipca 2009 r., i przypomina, że port lotniczy dokonał starannego przeglądu struktury opłat w następstwie decyzji z dnia 26 lipca 2011 r.

6. OCENA ŚRODKÓW NA RZECZ CCIMP – ISTNIENIE POMOCY

6.1. ISTNIENIE EWENTUALNEJ POMOCY INWESTYCYJNEJ NA RZECZ CCIMP

- (226) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu zasady pomocy państwa mają zastosowanie wyłącznie do odbiorcy będącego „przedsiębiorstwem”. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej niezmiennie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich statusu prawnego i sposobu ich finansowania. ⁽⁴³⁾ Działalność gospodarczą stanowi wszelka działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku ⁽⁴⁴⁾. Charakter gospodarczy danej działalności jako takiej nie zależy od tego, czy dana działalność generuje zyski ⁽⁴⁵⁾.
- (227) Działalność przedsiębiorstw lotniczych polegająca na dostarczaniu pasażerom lub przedsiębiorstwom usług transportowych stanowi działalność gospodarczą. W wyroku w sprawie Aéroports de Paris Trybunał orzekł, że działalność portu lotniczego polegająca na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców również stanowi działalność gospodarczą. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd potwierdził, że obsługa portu lotniczego jest działalnością gospodarczą, której nieodłączną częścią jest budowa infrastruktury portu lotniczego.
- (228) Jeżeli chodzi o zastosowane w przeszłości środki w zakresie finansowania, stopniowy rozwój mechanizmów rynkowych w sektorze portów lotniczych uniemożliwia precyzyjne określenie momentu, od którego działalność portu lotniczego należy bez wątplenia uznać za działalność gospodarczą. Sąd uznał jednak, że charakter działalności portów lotniczych ulega zmianom. W wyroku w sprawie portu lotniczego Lipsk/Halle Sąd stwierdził, że od 2000 r. nie można już wykluczać stosowania zasad pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portu lotniczego. W związku z tym od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (dnia 12 grudnia 2000 r.) obsługę portów lotniczych i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za działalność wchodzącą w zakres kontroli pomocy państwa.
- (229) Natomiast przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris władze publiczne mogły słusznie uznać, że finansowanie infrastruktury portów lotniczych nie stanowi pomocy państwa i że tym samym nie ma obowiązku zgłaszania takich środków do Komisji. Wynika z tego, że Komisja nie może obecnie kwestionować środków w zakresie finansowania przyznanych przed wyrokiem w sprawie Aéroports de Paris, opierając się na zasadach pomocy państwa.
- (230) Chociaż środki, które przyznano przed rozwinięciem się jakiegokolwiek konkurencji w sektorze portów lotniczych, nie stanowiły pomocy państwa w momencie przyznania, możliwe byłoby jednak uznanie ich za pomoc zgodnie z art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 659/1999 pod warunkiem spełnienia warunków określonych w art. 107 ust. 1 TFUE.
- (231) Komisja zwraca uwagę, że niżej wymienione dotacje przyznano przed wydaniem wyroku w sprawie Aéroports de Paris (a więc przed dniem 12 grudnia 2000 r.). W związku z tym Komisja stwierdza, że nie jest uprawniona do badania tych dotacji na podstawie zasad dotyczących pomocy państwa. Są to następujące dotacje:
- dotacja przyznana przez radę generalną w dniu 14 grudnia 1999 r. na kwotę 3 064 000 EUR,
 - dotacja przyznana przez radę generalną w dniu 24 października 1997 r. na kwotę 8 032 000 EUR,
 - dotacja przyznana przez radę generalną w dniu 8 lipca 1994 r. na kwotę 1 372 000 EUR,

⁽⁴³⁾ Zob. komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4, pkt 2.1), a także orzecznictwo, które się do niego odnosi, w szczególności wyrok Trybunału z dnia 12 września 2000 r. w sprawach połączonych od C-180/98 do C-184/98 Pavlov i in. (Rec. 2000, s. I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 czerwca 1987 r. w sprawie C-118/85 Komisja przeciwko Włochom (Rec. 1987, s. 2599, pkt 7); sprawa C-35/96 Komisja przeciwko Włochom (Rec. 1998, s. I-3851, pkt 36); Pavlov i in., pkt 75.

⁽⁴⁵⁾ Wyrok Trybunału z dnia 29 października 1980 r. w sprawach połączonych od 209/78 do 215/78 i 218/78 Van Landewyck (Rec. 1980, s. 3125, pkt 88); wyrok Trybunału z dnia 16 listopada 1995 r. w sprawie C-244/94 FFSA i in. (Rec. 1995, s. I-4013, pkt 21); wyrok Trybunału z dnia 1 lipca 2008 r. w sprawie C-49/07 MOTOE (Rec. 2008, s. 4863, pkt 27 i 28).

- dotacja przyznana przez państwo w dniu 26 kwietnia 2000 r. na kwotę 290 000 EUR,
- dotacja przyznana przez państwo w dniu 23 czerwca 1999 r. na kwotę 579 000 EUR.

(232) W związku z tym Komisja ograniczy swoją analizę do następujących dotacji:

Tabela 5

Dotacja	Łączna kwota inwestycji (w tys. EUR)	Łączna wypłacona kwota (w tys. EUR)
Rada generalna 27.9.2002	2 098	209
Rada generalna 26.6.2003	8 920	3 000
Rada generalna 19.5.2005	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889
Państwo francuskie 19.12.2001	nie dotyczy	5 032
EFRR 22.8.2002	5 280	1 520
Ogółem	48 002	18 250

(233) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z przepisami TFUE w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.1. DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA I POJĘCIE PRZEDSIĘBIORSTWA

(234) W tym względzie Komisja zwraca uwagę na fakt, że infrastruktura, której dotyczy niniejsza decyzja, jest wykorzystywana w celach komercyjnych przez CCIMP, która jest operatorem portu lotniczego i która obciąża odnośnymi kosztami użytkowników tej infrastruktury. W związku z tym CCIMP jest przedsiębiorstwem w rozumieniu prawa Unii w zakresie konkurencji przynajmniej w zakresie eksploatacji portu lotniczego.

(235) Niezależnie jednak od statusu prawnego podmiotu zarządzającego portem lotniczym nie każdy rodzaj jego działalności ma charakter gospodarczy. Należy zatem dokonać rozróżnienia między tymi rodzajami działalności i ustalić, w jakim stopniu poszczególne rodzaje działalności mają charakter gospodarczy ⁽⁴⁶⁾.

(236) Jak stwierdził Trybunał, działalność wchodząca zwykle w zakres odpowiedzialności państwa w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej nie ma charakteru gospodarczego i nie wchodzi w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Działalność taka obejmuje zwykle działania związane z bezpieczeństwem i kontrolą ruchu lotniczego oraz działania policji i służby celnej ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92 SAT Fluggesellschaft mbH przeciwko Eurocontrol, Rec. 1994, s. I-43.

⁽⁴⁷⁾ Wyrok Trybunału z dnia 18 marca 1998 r. w sprawie C-343/95 Diego Cali & Figli przeciwko Servizi Ecologici Porto di Genova, Rec. 1997, s. I-1547. Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., N 309/2002. Decyzja Komisji z dnia 16 października 2002 r., N 438/02 – dotowanie zarządów portów w celu wykonywania zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.

- (237) W związku z tym Komisja uważa, że ponieważ porty lotnicze nie są prawnie zobowiązane do ponoszenia kosztów finansowania takiej działalności i związanej z nią infrastruktury, przejście ich przez państwo nie stanowi zasadniczo pomocy państwa ⁽⁴⁸⁾.
- (238) W niniejszym przypadku wydaje się, że konieczne jest niżej opisane rozróżnienie poszczególnych rodzajów działalności.
- (239) W przypadku kosztów przyczyniających się do wypełniania zadań państwa należy uznać, że koszty związane z zadaniami w zakresie ochrony i bezpieczeństwa publicznego są kosztami prowadzenia działalności pozagospodarczej.
- (240) Przede wszystkim należy przypisać taki charakter tym działaniom, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa publicznego w porcie lotniczym w zakresie, w jakim ich celem jest zapobieganie czynom bezprawnym, a w szczególności walka z terroryzmem. Z tego względu koszty związane z zdaniami policji i obecnością w Marsylii straży pożarnej francuskiej marynarki wojennej odnoszą się do tego rodzaju działalności. Podobnie jest w przypadku zadań służby celnej.
- (241) Działania związane z bezpieczeństwem publicznym w porcie lotniczym mają na celu zapewnienie ochrony ludzi i majątku. Dotyczy to również sytuacji, w których przedmiotowy majątek stanowi własność publiczną, jak ma to miejsce w niniejszym przypadku. Należy w szczególności wyróżnić następujące działania w tym zakresie:
- kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego,
 - kontrola ogólnego dostępu do strefy zastrzeżonej,
 - kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego,
 - automatyczna kontrola graniczna z wykorzystaniem systemu identyfikacji biometrycznej,
 - nadzór wideo.
- (242) Publiczne finansowanie działalności pozagospodarczej nieodłącznie związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej nie może jednak prowadzić do nieuzasadnionej dyskryminacji między przedsiębiorstwami lotniczymi i organami zarządzającymi portami lotniczymi. O ile bowiem normalne jest, że w danym systemie prawnym przedsiębiorstwa lotnicze lub organy zarządzające portami lotniczymi przyjmują na siebie niektóre koszty, podczas gdy inne takie podmioty tego nie robią, te ostatnie uzyskują korzyść, nawet jeśli koszty te związane są z działalnością, którą uznaje się za działalność pozagospodarczą. Analiza ram prawnych mających zastosowanie do organu zarządzającego portem lotniczym jest zatem niezbędna, aby ocenić, czy na mocy tych ram prawnych organy zarządzające portem lotniczym lub przedsiębiorstwa lotnicze muszą ponosić koszty wynikające z wykonywania niektórych rodzajów działalności, które same w sobie mogą nie być rentowne, ale które są nieodłącznie związane z prowadzeniem innych rodzajów działalności gospodarczej.
- (243) W związku z tym Komisja zwraca uwagę, że zgodnie z prawem francuskim ⁽⁴⁹⁾ organy zarządzające portami lotniczymi co do zasady nie muszą finansować z kapitału własnego infrastruktury i wyposażenia niezbędnego w celu wykonywania tych działań.
- (244) Natomiast sam fakt, że na mocy obowiązujących przepisów dane działanie ma charakter obowiązkowy nie wystarcza, aby uznać realizację danego zadania za działalność pozagospodarczą. W związku z tym kosztów związanych z doprowadzeniem infrastruktury do zgodności z wymogami prawnymi i normatywnymi w zakresie ochrony przeciwpożarowej, a w szczególności kosztów związanych z urządzeniami i systemami czujników przeciwpożarowych w pomieszczeniach, nie można uznać za koszty związane z zdaniem państwa, ponieważ są one wspólne dla wszystkich przedsiębiorstw. Każde przedsiębiorstwo musi zapewnić przestrzeganie norm ochrony przeciwpożarowej i pokryć koszty z tym związane. Dotyczy to również bezpieczeństwa obsługi, nawet jeżeli jest ono narzucone w specyfikacji mającej zastosowanie do koncesji. Chodzi bowiem o koszty, które każde przedsiębiorstwo musi zasadniczo ponosić, aby prowadzić swoją działalność.
- (245) Z powyższego wynika zatem, że jedynie rodzaje działalności określone w tabeli 6 jako działalność pozagospodarcza mogą otrzymać finansowanie publiczne, którego nie obejmują zasady dotyczące pomocy państwa.

⁽⁴⁸⁾ Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., N 309/2002, Bezpieczeństwo lotnicze – rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r. Zob. decyzja Komisji z dnia 7 marca 2007 r., N 620/2006, Utworzenie regionalnego portu lotniczego Memmingen – Niemcy (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, s. 8).

⁽⁴⁹⁾ Artykuł L6332-2 kodeksu transportu stanowi, że „porządek publiczny w porcie lotniczym lotnisku [...] zapewnia [...] przedstawiciel państwa w departamencie”; zgodnie z opinią Rady Stanu nr 381.644 z dnia 2 września 2008 r. za zadania w ramach interesu ogólnego i zadania państwa „odpowiada wyłącznie państwo, które w celu uzyskania części niezbędnych zasobów może wprowadzić opłaty, na przykład tzw. opłatę lotniskową”. Wyklucza się podwójne finansowanie poprzez pomoc inwestycyjną i „opłatę lotniskową”.

Tabela 6

Dotacja	Data	Koszty związane z działalnością pozagospodarczą (w EUR)				Koszty związane z działalnością gospodarczą (w EUR)
		Bezpieczeństwo publiczne		Ochrona publiczna		Zgodność z przepisami lub bezpieczeństwo użytkowania
		Policja i służba celna	Straż pożarna	Nadzór wideo, kontrola bezpieczeństwa i inne rodzaje kontroli	Dostęp do strefy publicznej	
Rada generalna	27 września 2002 r.	0	0	0	0	1 118 537,45
Rada generalna	26 czerwca 2003 r.	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Rada generalna	19 maja 2005 r.	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26 lipca 2004 r.	0	0	0	0	72 095,00
EFRR	22 sierpnia 2002 r.	0	0	0	0	0
Państwo francuskie	19 grudnia 2001 r.	5 032 000	0	0	0	0

(246) Powyższe ustalenia oraz dane zawarte w tabeli 6 pozwalają na opracowanie tabeli podsumowującej (tabela 7) środki pomocy inwestycyjnej otrzymanej przez port lotniczy Marseille Provence, które są objęte niniejszym postępowaniem.

Tabela 7

Dotacja	Łączna kwota inwestycji (w tys. EUR)	Łączna wypłacona kwota (w tys. EUR)	Koszty działalności pozagospodarczej (w tys. EUR)	Kwota pozostała po odliczeniu kosztów działalności pozagospodarczej (w tys. EUR)	Poziom dotacji po odjęciu kosztów działalności pozagospodarczej (%)
Rada generalna 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Rada generalna 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Rada generalna 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Państwo francuskie 19.12.2001	nie dotyczy	5 032	nie dotyczy	0	nie dotyczy
EFRR 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Ogółem	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. ZASOBY PAŃSTWOWE I MOŻLIWOŚĆ PRZYPISANIA PRZEDMIOTOWEGO ŚRODKA PAŃSTWU

- (247) Rada generalna przyznała na rzecz CCIMP dotacje pochodzące z zasobów departamentu Bouches-du-Rhône, który jest zdecentralizowaną wspólnotą terytorialną. Dla celów stosowania art. 107 TFUE zasoby wspólnot terytorialnych stanowią zasoby państwowe ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Taka sama sytuacja miała miejsce w przypadku dotacji otrzymanych ze strony samorządu miejskiego Marseille Provence Métropole.
- (249) Dotacje z DGAC pochodzą bezpośrednio od państwowych władz centralnych.
- (250) Rozwój lotniczego transportu towarowego jest częściowo finansowany z zasobów EFRR, które stanowią zasoby państwa, ponieważ przyznaje się je pod kontrolą danego państwa członkowskiego ⁽⁵¹⁾.
- (251) Biorąc pod uwagę, że władze, które przyznały dotacje, stanowią część administracji publicznej i że ostateczne decyzje w sprawie wykorzystania funduszy EFRR przyjmuje Francja, dotacje te można przypisać państwu francuskiemu.
- (252) Podsumowując, środki stanowiące przedmiot niniejszej decyzji zostały przyznane z zasobów państwa i można je przypisać państwu francuskiemu.

6.1.3. SELEKTYWNA KORZYŚĆ NA RZECZ CCIMP

- (253) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla danego przedsiębiorstwa należy określić, czy dane przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałyby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych ⁽⁵²⁾.
- (254) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości operator portu lotniczego powinien ponosić koszty operacyjne tego portu, w tym koszty infrastruktury ⁽⁵³⁾.
- (255) W związku z tym należy jednak zauważyć, że kapitał oddany pośrednio lub bezpośrednio przez państwo do dyspozycji przedsiębiorstwa w okolicznościach odpowiadających normalnym warunkom rynkowym nie może zostać uznany za pomoc państwa ⁽⁵⁴⁾.
- (256) Należy zatem zbadać, czy rada generalna zachowała się zgodnie z testem prywatnego inwestora, podejmując decyzję o uczestniczeniu w finansowaniu budowy terminalu mp2.
- (257) Francja wskazuje, że CCIMP zachowała się zgodnie z testem prywatnego inwestora, ujmując w biznesplanie związanym z budową terminalu mp2 przepływy inwestycji netto w związku z dotacją uzyskaną od rady generalnej. Przyjmując takie podejście, Francja ocenia rentowność terminalu mp2 dla organu zarządzającego portem lotniczym, który nie pokrywa wszystkich kosztów realizacji inwestycji. Nie ocenia natomiast rentowności inwestycji z punktu widzenia podmiotu udzielającego pomocy, a więc rady generalnej.
- (258) W związku z tym według Francji żaden element nie dowodzi, że rada generalna, podmiot udzielający dotacji, oczekiwała jakiegokolwiek rentowności inwestycji realizowanych na platformie portu lotniczego Marseille Provence.

⁽⁵⁰⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 maja 2011 r. w sprawach połączonych T-267/08 i T-279/08 Région Nord-Pas-de-Calais, dotychczas nieopublikowany w Zbiorze, pkt 108.

⁽⁵¹⁾ Odnosnie do uznania zasobów EFRR za pomoc państwa zob. decyzja Komisji w sprawie N 514/2006 dotyczącej projektu regionalnej cyfrowej sieci szerokopasmowej w South Yorkshire, pkt 29, i decyzja Komisji w sprawie N 44/2010 dotyczącej rozwoju infrastruktury Krievu Sala w celu przeniesienia działalności portowej poza centrum miasta, pkt 69 i 70.

⁽⁵²⁾ Wyrok Trybunału z dnia 14 lutego 1990 r. w sprawie C-301/87 Francja przeciwko Komisji, Rec. 1990, s. I-307, pkt 41.

⁽⁵³⁾ Wyrok Sądu z dnia 24 marca 2011 w sprawach połączonych T-443/08 i T-445/08 Freistaat Sachsen i in. przeciwko Komisji, Rec. 2011, s. II-1311, pkt 107.

⁽⁵⁴⁾ Wyrok Trybunału z 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”), pkt 69.

- (259) Francja twierdzi również ⁽⁵⁵⁾, że przyznając dotację na finansowanie terminalu mp2, rada generalna miała na celu osiągnięcie celu zgodnego z interesem ogólnym polegającym na wspieraniu lokalnego zatrudnienia, rozwoju regionalnym i polepszeniu połączenia obszaru.
- (260) W gospodarce rynkowej prywatny inwestor podejmuje decyzje na podstawie oczekiwanego zysku z kapitału ⁽⁵⁶⁾. Zasadę prywatnego inwestora uznaje się zazwyczaj za zachowaną, gdy struktura i spodziewany rozwój przedsiębiorstwa pozwalają oczekiwać na osiągnięcie w racjonalnym terminie zwykłego zysku w formie dywidendy lub przyrostu kapitału, jak ma to miejsce w podobnych przedsiębiorstwach prywatnych. W związku z tym należy pominąć wszelkie względy społeczne lub związane z polityką regionalną bądź sektorową ⁽⁵⁷⁾.
- (261) W związku z tym ewentualny pozytywny wpływ na gospodarkę regionu, w którym położony jest port lotniczy, nie może być w żaden sposób uwzględniany w tej ocenie, której celem jest określenie, czy interwencja zawiera elementy pomocy państwa ⁽⁵⁸⁾.
- (262) Francja nie przywołała innego elementu, który mógłby wykazywać, że przyznając przedmiotowe dotacje, rada generalna miała zamiar działać zgodnie z testem prywatnego inwestora. Wynika z tego, że skoro rada generalna nie miała uzasadnionych oczekiwań w odniesieniu do rentowności przewidywanych inwestycji, nie zachowała się ona zgodnie z testem prywatnego inwestora, podejmując decyzję o przyznaniu na rzecz portu lotniczego Marseille Provence dotacji na finansowanie drugiego terminalu.
- (263) Francja nie wskazuje, że inne podmioty publiczne, które uczestniczyły poprzez swoje dotacje w finansowaniu infrastruktury w porcie lotniczym Marseille Provence podjęły swoje decyzje zgodnie z testem prywatnego inwestora. Ponadto żaden element sprawy nie wskazuje, że faktycznie mogłoby by to mieć miejsce.
- (264) Wynika z tego, że dotacje przyznane przez radę generalną, Marseille Provence Métropole i państwo francuskie oraz dotacje finansowane z EFRR stanowią korzyść na rzecz CCIMP, której CCIMP nie otrzymałaby w normalnych warunkach rynkowych.
- (265) W niniejszym przypadku Komisja zauważa, że dotacje inwestycyjne stanowią korzyść wyłącznie dla CCIMP w porównaniu z innymi operatorami portów lotniczych i innymi przedsiębiorstwami w innych sektorach. Środek jest zatem selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

6.1.4. WPŁYW NA KONKURENCJĘ I NA WYMIANĘ HANDLOWĄ WEWNĄTRZ UNII

- (266) CCIMP, jako organ zarządzający portem lotniczym Marseille Provence, konkuruje z innymi platformami lotniczymi obsługującymi ten sam obszar napływu klientów, a więc oddalonymi o mniej niż 100 km lub 60 minut drogi. W związku z tym Komisja zauważa w szczególności, że na wspomnianym obszarze znajdują się porty lotnicze w Awinionie i w Nîmes. W bardziej szczegółowym ujęciu Komisja zwraca uwagę na fakt, że port lotniczy w Nîmes znajduje się w odległości 98 km od portu lotniczego Marseille Provence, zaś port lotniczy Toulon-Hyères – w odległości 113 km, i że oba te porty oferują loty do Bruxelles-Charleroi, Fezu i Londynu. Port lotniczy w Nîmes jest obsługiwany, tak jak w przypadku portu lotniczego Marseille Provence, przez Ryanair. Pomoc przyznana CCIMP grozi zatem zakłóceniem konkurencji. Ponieważ rynek usług portu lotniczego i rynek transportu lotniczego są rynkami otwartymi na konkurencję wewnątrz Unii, pomoc może również wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Ponadto organy zarządzające portami lotniczymi, odpowiedzialne za zarządzanie tymi portami, wzajemnie konkurują, w związku z czym przyznanie pomocy na rzecz CCIMP może wzmocnić jej pozycję na tym rynku. Co więcej, konkurencja występuje również w przypadku portów lotniczych znajdujących się poza tym samym obszarem napływu klientów, ponieważ przedsiębiorstwa lotnicze, a zwłaszcza tanie linie lotnicze, wybierają obsługiwane przez nie miejsca przeznaczenia spośród różnych portów lotniczych w Europie i poza Europą.

6.1.5. WNIOSEK DOTYCZĄCY ISTNIENIA POMOCY

- (267) Z wyżej wymienionych przyczyn dotacje inwestycyjne wynoszące ogółem 12,337 mln EUR przyznane przez różne podmioty publiczne na finansowanie inwestycji w porcie lotniczym Marseille Provence, w tym dotacja w wysokości 7,197 mln EUR przyznana przez radę generalną na budowę terminalu mp2, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽⁵⁵⁾ Francja stwierdza ponadto, że dotacja przyznana przez radę generalną na finansowanie terminalu mp2 stanowi pomoc zgodną z postanowieniami Traktatu.

⁽⁵⁶⁾ Wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97 Alitalia przeciwko Komisji, Rec. 2000, s. II-3871, pkt 84; przywołany wyrok C-305/89, pkt 20.

⁽⁵⁷⁾ Zob. wytyczne z 2005 r., pkt 46.

⁽⁵⁸⁾ Zob. wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 21 stycznia 1999 r. w sprawach połączonych T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech Stahlwerke przeciwko Komisji, Rec. 1999, p. II-17, pkt 120. Zob. także wyrok Trybunału z dnia 10 lipca 1986 r. w sprawie C-40/85 Belgia przeciwko Komisji, Rec. 1986, s. 2321, pkt 13.

6.2. ISTNIENIE EWENTUALNEJ POMOCY OPERACYJNEJ NA RZECZ CCIMP

6.2.1. PRZEPIŁYWY FINANSOWE MIĘDZY PORTEM LOTNICZYM MARSEILLE PROVENCE I CCI

- (268) Francja wyjaśnia, że przepływy finansowe na łączną kwotę [...] mln EUR w latach 2001–2010 nie stanowią dotacji na rzecz CCIMP, lecz są środkami wypłaconymi przez port lotniczy dla działu ogólnego CCI z tytułu zafakturowanych usług na podstawie kosztów poniesionych przez dział ogólny⁽⁵⁹⁾. Francja twierdzi, że port lotniczy Marseille Provence nigdy nie otrzymał pomocy finansowej ze strony działu ogólnego CCI. Francja przedstawia poświadczenie biegłego rewidenta dotyczące rachunków CCIMP, które potwierdza wiarygodność wspomnianych danych księgowych. Żaden element sprawy nie przeczy temu twierdzeniu. Na tej podstawie wydaje się, że usługi zafakturowano na podstawie faktycznych kosztów.

6.2.2. EWENTUALNA POMOC WYNIKAJĄCA Z MECHANIZMU OPŁATY LOTNISKOWEJ

- (269) Zgodnie z ustawodawstwem francuskim system opłat lotniskowych służy finansowaniu zadań państwa, takich jak obsługa w zakresie bezpieczeństwa, straż pożarna, ratownictwo, ochrona (kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontrola ogólnego dostępu, kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego), a także zautomatyzowana kontrola graniczna.
- (270) Komisja musi zweryfikować, czy ten mechanizm redystrybucji nie może pociągać za sobą nadwyżek rekompensaty tożsamy z pomocą, zwłaszcza ze względu na fakt, że wspomniany mechanizm jest zależny od liczby pasażerów.
- (271) System przewidziany w art. 1609w ogólnego kodeksu podatkowego i w rozporządzeniu międzyministerialnym z dnia 30 grudnia 2009 r. dotyczącym zasad deklaracji operatorów portów lotniczych do celów ustalenia pasażerskiej taryfy opłat lotniskowych ze zmianami z 2012 r. ma jednak na celu zapobieganie jakiegokolwiek nadwyżce rekompensaty, łącząc jednocześnie system obliczeń oparty na powstałych kosztach i możliwe późniejsze korekty.
- (272) W związku z tym opłatę lotniskową oblicza się w następujący sposób: port lotniczy wypłaca zaliczkę na koszty związane z zadaniami określonymi we właściwych aktach prawnych, a następnie wysyła deklarację tych kosztów oraz dane dotyczące generowanego ruchu do lokalnej dyrekcji DGAC w celu kontroli i poświadczenia na podstawie obowiązujących przepisów. Administracja centralna DGAC przeprowadza wówczas drugą kontrolę, uwzględniając dane z lat poprzednich. Koszty określa się następnie w rozporządzeniu międzyministerialnym w odniesieniu do każdego portu lotniczego oddzielnie na podstawie kosztów poniesionych przez każdy z nich z tytułu wykonywania powierzonych mu zadań państwa.
- (273) Ponadto obliczenie opłaty opiera się również na wieloletniej prognozie kosztów i ruchu oraz na mechanizmach dostosowania z jednego roku na drugi; dodatkowo kontrole *ex post* umożliwiają korektę ewentualnych nadwyżek rekompensaty.
- (274) Wynika z tego, że jeżeli środki uzyskane z opłaty są faktycznie wykorzystywane w celu pokrycia kosztów działań w ramach zadań państwa i jeżeli port lotniczy Marseille Provence pobiera ją w wysokości nieprzewyższającej kosztów ponoszonych z tytułu realizacji tych zadań, nie można stwierdzić, że port lotniczy odnosi selektywną korzyść. Opłata lotniskowa przekazana na rzecz CCIMP nie może zatem stanowić pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

6.3. ZGODNOŚĆ POMOCY INWESTYCYJNEJ ZE WSPÓLNYM RYNKIEM

- (275) Komisja oceniła, czy pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym. W art. 107 ust. 3 TFUE przewidziano odstępstwa od ogólnego zakazu przyznawania pomocy określonego w ust. 1 tego artykułu. W związku z tym wytyczne z 2005 r. stanowią podstawę, w oparciu o którą pomoc dla portów lotniczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 107 ust. 3 lit. c).
- (276) Zgodnie z pkt 61 wytycznych z 2005 r.⁽⁶⁰⁾ pomoc na finansowanie infrastruktury portu lotniczego można uznać za zgodną w szczególności na mocy art. 107 ust. 3 lit. a), b) lub c) oraz art. 93 ust. 2, jeżeli:
- (i) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostępność itp.);

⁽⁵⁹⁾ Według Francji usługi świadczone przez dział ogólny na rzecz działu ds. portu lotniczego stanowiły zadania z zakresu administracji i organizacji, zarządzania zasobami ludzkimi oraz ekspertyz prawnych.

⁽⁶⁰⁾ W sprawie szczegółów analizy *ratione temporis* wytycznych z 2005 r. Komisja odsyła do pkt 218–222 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (ii) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;
- (iii) infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeżeli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
- (iv) dostęp do infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący;
- (v) stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem.

Poza spełnieniem tych kryteriów należy ustalić również konieczność pomocy ⁽⁶¹⁾. Wysokość pomocy powinna ograniczać się do kwoty koniecznej w celu osiągnięcia wyznaczonego celu.

6.3.1. ZGODNOŚĆ POMOCY INWESTYCYJNEJ NA FINANSOWANIE TERMINALU MP2

- (i) Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.)
- (277) Zgodnie ze specyfikacją mającą zastosowanie do koncesji lotniska Marseille Provence budowa infrastruktury jest zadaniem koncesjonariusza, który ponosi za nią odpowiedzialność. Ponieważ operator portu lotniczego decyduje o kosztach inwestycji i je ponosi, sprawa dotyczy pomocy inwestycyjnej na rzecz tego operatora.
- (278) Zdaniem Francji port lotniczy Marseille Provence musiał stawić czoła problemom związanym z zatorem komunikacyjnym w dość krótkim czasie. Jak stanowi biznesplan opracowany w listopadzie 2004 r., przepełnienie portu lotniczego Marseille Provence w razie braku przystosowania przewidziano na 2007 r. w odniesieniu do stanowisk odprawy i na 2016 r. w odniesieniu do strefy odlotów. Pierwszym celem było zatem uporanie się z przepełnieniem terminalu w krótkim czasie w związku ze spodziewanym zwiększeniem ruchu lotniczego.
- (279) Drugim celem była promocja rozwoju gospodarczego regionu poprzez lepsze użytkowanie portu lotniczego i zwiększenie ruchu lotniczego. W tym celu rozwój usługi uzupełniającej usługę oferowaną w porcie lotniczym Marseille Provence, zgodnie ze strategią portu lotniczego, która doprowadziła do zatwierdzenia rozpoczęcia działalności przez tanie linie lotnicze, został uznany za kierunek rozwoju działalności portu lotniczego. Z jednej strony budowa terminalu mp2 była niezbędna w celu zaoferowania tanim liniom lotniczym zróżnicowanych usług, których nie zapewniano jeszcze w tym regionie; terminal ten został specjalnie zaprojektowany, aby był jak najbardziej dostosowany do tej nowej funkcji portu lotniczego. Terminal mp2 spełnia bowiem odmienne potrzeby klientów, którzy skłonni byli zaakceptować usługi uproszczone, aby obniżyć swoje koszty. Przedsiębiorstwa, które chciały świadczyć takie uproszczone usługi, nie mogły rozpocząć działalności w terminalu mp1, którego użytkowanie jest obciążone znacznie wyższymi taryfami opłat lotniskowych, dostosowanymi do wyższej jakości infrastruktury tego terminalu i wyższych kosztów tej infrastruktury. Ten poziom taryf musiałby przełożyć się na cenę biletów lotniczych. Popyt na tego rodzaju uproszczone usługi wyraźnie reaguje bowiem na wszelkie podwyższenia kosztów. Z drugiej strony warunki użytkowania terminalu mp1 nie były dostosowane do konieczności szybkiego przyjęcia pasażerów na pokład oraz ich zejścia z pokładu.
- (280) Francja twierdzi, że realizacja projektu musiała w znacznym stopniu wpłynąć na zmiany gospodarcze i społeczne w regionie, a w szczególności na ożywienie zatrudnienia, mimo że zmniejszenie ruchu w terminalu mp1 spowodowało likwidację miejsc pracy.
- (281) Budowa terminalu mp2 jest zatem zgodna z „Planem działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” ⁽⁶²⁾ z 2007 r., w którym stwierdza się, że „ze względu na spodziewany wzrost ruchu lotniczego w Europie występować będzie coraz większa luka pomiędzy przepustowością a popytem” w portach lotniczych i że w związku z tym „kryzys przepustowości w portach lotniczych stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa, efektywności i konkurencyjności wszystkich stron zaangażowanych w łańcuch transportu lotniczego” ⁽⁶³⁾. Zgodnie z tym planem działania konieczne jest nie tylko zwiększenie skuteczności wykorzystania istniejącej infrastruktury, ale także „wspieranie budowy nowej infrastruktury”; Komisja zwraca uwagę na istotną rolę regionalnych portów lotniczych w rozwiązaniu kryzysu przepustowości.

⁽⁶¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 18 lutego w sprawie pomocy państwa NN 26/2009 – Grecja – rozbudowa portu lotniczego w Joaniu, pkt 69 i 70.

⁽⁶²⁾ COM(2006) 819 final.

⁽⁶³⁾ Plan działania, pkt 7 oraz ramka na s. 4.

(282) W świetle powyższego należy stwierdzić, że budowa i użytkowanie terminalu mp2 odpowiadają jasno określonym celom w zakresie interesu ogólnego, a zatem kryterium zgodności jest spełnione w niniejszym przypadku.

(ii) Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu

(283) Biorąc pod uwagę prognozy dotyczące ruchu, organ zarządzający portem lotniczym przewidział dwa scenariusze przystosowania platformy w celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów związanych z przepełnieniem stanowisk odprawy i stref odlotu. Biznesplany opracowane w listopadzie 2004 r., które zaktualizowano w wrześniu 2005 r. i w maju 2006 r., wykazują, że scenariusz przewidujący budowę nowego, niskotaryfowego terminalu zapewniał lepsze perspektywy rentowności. Ponadto, biorąc pod uwagę pomoc przyznaną przez radę generalną ze zaktualizowanego w maju 2006 r. biznesplanu z września 2005 r. wynika, że projekt budowy terminalu mp2 cechował się większą rentownością niż alternatywny projekt przystosowania platformy przy uwzględnieniu założeń dotyczących ruchu⁽⁶⁴⁾. Budowa terminalu mp2 stanowiła zatem opcję bardziej dostosowaną do osiągnięcia celu, tj. rozwiązania problemów związanych z przepełnieniem portu lotniczego, a zarazem zwiększenia ruchu na platformie Marseille Provence.

(284) Ponadto budowę terminalu mp2 zrealizowano poprzez przebudowę starego, nieużywanego terminalu towarowego, umożliwiając tym samym optymalizację istniejącej infrastruktury.

(285) Co więcej, terminal mp2 został zaprojektowany specjalnie po to, aby oferować tanim liniom lotniczym poziom usług odpowiadający ich modelowi biznesowemu, podczas gdy terminal mp1 wydawał się niedostosowany do przyjęcia tego rodzaju ruchu, zwłaszcza z powodu braku stanowisk kontaktowych oraz czasu przygotowania rękawów lotniczych, który nie spełnia wymagań w zakresie oczekiwanego czasu rotacji wynoszącego poniżej 30 min., co stanowi element modelu biznesowego tanich linii lotniczych. Terminal mp2 został natomiast zaprojektowany w taki sposób, aby umożliwić pasażerom piesze dotarcie z sali odlotów do płyty postojowej samolotów. Dzięki koncepcji utworzenia terminalu mp2 projekt ten jest szczególnie dostosowany do przyjęcia ruchu generowanego przez tanie linie lotnicze, uznanego za zasadniczy element strategii zwiększenia ruchu na platformie Marseille Provence oraz rozwoju działalności gospodarczej i zatrudnienia w regionie, który jest bezpośrednio i pośrednio związany ze zwiększeniem ruchu.

(286) Inną możliwością uniknięcia przepełnienia portu lotniczego byłoby powiększenie istniejącego terminalu mp1. Ze względu na charakter projektu jego koszty zostały w miarę możliwości ograniczone. Budowa terminalu mp2 została wybrana jako wariant mniej kosztowny, który w większym stopniu mógł przyczynić się do zwiększenia ruchu.

(287) Podsumowując, można stwierdzić, że z wyżej wymienionych względów przedmiotowa infrastruktura jest niezbędna i współmierna w stosunku do założonych celów.

(iii) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą

(288) W biznesplanie z listopada 2004 r. przewidziano, że przepustowość sal odlotów i odpraw terminalu niskotaryfowego wyniesie 3,8 mln pasażerów, oraz określono prognozy ruchu tanich linii lotniczych na lata 2005–2021. Prognozy te wykazują, że przepustowość terminalu mp2 miałyby być wykorzystana w 50 % od 2012 r. i w 89 % w 2021 r. Szacunki dotyczące ruchu, na którym opiera się ten biznesplan, znalazły potwierdzenie w zarejestrowanych danych dotyczących ruchu w terminalu mp2 w latach 2006–2010.

Tabela 8

Lata	Ruch prognozowany (liczba pasażerów)	Ruch faktyczny	Wskaźnik wykorzystania przepustowości – prognozowany (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Scenariusz nieprzewidujący budowy nowego terminalu zakładał łączną skumulowaną wartość przepływów pieniężnych w odnośnym okresie w wysokości [...] * EUR, podczas gdy scenariusz przewidujący budowę terminalu mp2 zakładał łączną skumulowaną wartość przepływów pieniężnych w odnośnym okresie w wysokości [...] * EUR. Różnica wewnętrznej stopy zwrotu obu scenariuszy wynosiła [...] * %.

Lata	Ruch prognozowany (liczba pasażerów)	Ruch faktyczny	Wskaźnik wykorzystania przepustowości – prognozowany (**) (%)
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

(*) Ograniczony ruch w 2006 r. był spowodowany przez opóźnione otwarcie (w październiku 2006 r.) terminalu mp2.

(**) Przepustowość całkowita: 3,8 mln pasażerów.

- (289) Ponadto w związku z tym, że terminal mp1 i terminal mp2 oferują różne usługi, ocena perspektyw użytkowania terminalu mp2 nie powinna opierać się na stwierdzonych zmianach ruchu w terminalu głównym. W każdym przypadku ruch zrealizowany w latach 2006–2010 dowodzi, że poziom wykorzystania przepustowości terminalu mp1 jest stabilny od chwili otwarcia drugiego terminalu.

Tabela 9

Lata	Ruch faktyczny	Wskaźnik wykorzystania przepustowości – faktyczny (*) (%)
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

(*) Przepustowość całkowita: 8,6 mln pasażerów.

- (290) W związku z tym nowa infrastruktura daje dobre perspektywy wykorzystania w ujęciu średnioterminowym, zwłaszcza z uwzględnieniem wykorzystania infrastruktury istniejącej.
- (iv) Dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący
- (291) Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Francję, a zwłaszcza związanymi z regulaminem użytkowania terminalu mp2, które Komisja przytoczyła już w swojej decyzji o wszczęciu postępowania, nowa infrastruktura została udostępniona dla wszystkich potencjalnych użytkowników (przedsiębiorstw lotniczych) w sposób równy i niedyskryminujący.
- (v) Stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem
- (292) Intensywność pomocy nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych. Chociaż port lotniczy Marseille Provence jest jedynym portem lotniczym kategorii B w odnośnym obszarze napływu klientów, ruch związany z terminalem mp2 opiera się na lotach bezpośrednich, które mogą również rozwijać się w małych regionalnych portach lotniczych. Port lotniczy w Awinionie znajduje się w odległości około 75 km i 45 minut drogi, a port lotniczy Nîmes Garons znajduje się w odległości około 100 km i 60 minut drogi. Port lotniczy w Toulonie znajduje się w odległości 113 km od portu lotniczego Marseille Provence, a więc potencjalnie na tym samym obszarze napływu klientów.

(293) Z dostępnych informacji nie wynika bowiem, że otwarcie terminalu mp2 mogło zahamować rozwój tych portów lotniczych lub wpłynąć na rozwój wymiany handlowej w sposób niezgodny ze wspólnym interesem.

(vi) Konieczność pomocy

(294) Jak wynika z prognoz zawartych w biznesplanach, budowa terminalu nie byłaby rentowna bez przyznania pomocy. W momencie podejmowania decyzji inwestycyjnej pomoc była zatem konieczna, ponieważ prywatny inwestor nie zbudowałby terminalu bez wsparcia ze strony państwa. Ponadto, uwzględniając ograniczoną intensywność tej pomocy, Komisja uznaje, że nie jest ona nieproporcjonalna.

6.3.2. ZGODNOŚĆ DOTACJI Z EFRR NA RZECZ ROZWOJU LOTNICZEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO

(i) Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym ⁽⁶⁵⁾

(295) Przyznana dotacja odzwierciedla cel związany z rozwojem działalności w zakresie lotniczego transportu towarowego w porcie lotniczym Marseille Provence oraz promocją działalności ekonomicznej tworzącej nowe miejsca pracy na obszarze, w którym poziom bezrobocia jest znacznie wyższy od średniej krajowej.

(296) Pomoc przyznana przez EFRR została ujęta w dokumencie programowania „Cel 2” funduszy strukturalnych na lata 2000–2006 dotyczącym regionów, które są objęte problemami strukturalnymi i których konwersję społeczno-gospodarczą należy wspierać ⁽⁶⁶⁾.

(297) Dotacja przyznana z EFRR na rozwój działalności w zakresie lotniczego transportu towarowego w porcie lotniczym Marseille Provence odpowiada zatem jasno określonej celowi leżącemu w interesie ogólnym.

(ii) Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu

(298) Z dostępnych informacji wynika, że w 1997 r., a następnie w 2008 r. tonaż transportowanych ładunków w porcie lotniczym Marseille Provence znacząco spadł. Przewidziano zatem wsparcie na utrzymanie działalności w zakresie lotniczego transportu towarowego w celu optymalizacji istniejącej infrastruktury, zwłaszcza pasa startowego i terenów wokół pasa startowego, które charakteryzowały się długim czasem dostępności, zwłaszcza nocą.

(299) Przeprowadzone prace przystosowawcze dotyczyły zabezpieczenia ruchu drogowego, przebudowy nieużytkowanych terminali towarowych, budowę płyt postojowych samolotów bliżej terminalu towarowego w celu skrócenia czasu obsługi oraz powiększenie działek w celu zwiększenia atrakcyjności obszaru.

(300) Port lotniczy Marseille Provence zrealizował opisane prace na łączną kwotę 5 280 000 EUR. Otrzymana dotacja na kwotę 1 520 000 EUR stanowiła zatem tylko 28,79 % całkowitej puli środków finansowych projektu. Ponadto artykuł 5 umowy z dnia 22 sierpnia 2002 r. zawartej między portem lotniczym Marseille Provence i prefekturą regionu Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże stanowi, że wypłacenie pomocy wspólnotowej miało miejsce wyłącznie na podstawie dokumentów państwa potwierdzających postęp prac oraz pod warunkiem że współfinansowanie uzgodnione w ramach planu finansowania było skutecznie przestrzegane.

⁽⁶⁵⁾ Komisja stosuje to samo kryterium zgodności w odniesieniu do lotniczego transportu towarowego, zob. decyzja Komisji z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.30743 (C/2011) (ex N 138/10) – Niemcy – Finansowanie środków infrastrukturalnych w porcie lotniczym Lipsk/Halle (Dz.U. C 284 z 28.9.2011, s. 6), pkt 128.

⁽⁶⁶⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych (Dz.U. L 161 z 26.6.1999, s. 1), art. 1.

- (301) Należy stwierdzić, że zrealizowana infrastruktura jest niezbędną i współmierną z punktu widzenia zamierzonego celu leżącą w interesie ogólnym.
- (iii) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą
- (302) Chociaż port lotniczy Marseille Provence odnotował spadek ruchu towarowego w związku z wycofaniem się Aéropostale (głównego klienta towarowego) oraz brakiem miejsca w lukach w samolotach obsługujących połączenie wahadłowe Marsylia-Orly, rozwój platformy lotniczego transportu towarowego do państw Maghrebu został przewidziany w taki sposób, aby umożliwić utrzymanie lokalnego zatrudnienia związanego bezpośrednio z tą działalnością przy jednoczesnej optymalizacji dostępnej infrastruktury.
- (303) Wyniki związane z ruchem wykazują, że tonaż transportowanych ładunków zwiększył się o ponad 20 % w latach 2005–2010.
- (304) Nowa infrastruktura daje zatem dobre perspektywy wykorzystania w ujęciu średnioterminowym, zwłaszcza z uwzględnieniem wykorzystania infrastruktury istniejącej, której zostanie zoptymalizowana dzięki przewidzianym pracom.
- (iv) Dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący
- (305) Zgodnie z dostępnymi informacjami żaden regulamin użytkowania nie ogranicza dostępu do infrastruktury związanej z transportem towarowym. W strefie lotniczego transportu towarowego obsługiwani będą operatorzy ekspresowego transportu towarowego, operatorzy obsługi naziemnej, przedsiębiorstwa zajmujące się transportem towarowym oraz przewoźnicy drogowi.
- (306) Wynika z tego, że dostęp do infrastruktury związanej z transportem towarowym jest otwarty dla wszystkich użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący.
- (v) Stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem
- (307) Pomoc przyznana w ramach projektu rozwoju działalności w zakresie lotniczego transportu towarowego została ograniczona do 28 % całkowitych kosztów robót. Ponadto projekt ten przyczynia się do rozwoju europejskiego systemu transportu i do rozwoju gospodarczego.
- (308) W związku z tym należy stwierdzić, że stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem.
- (vi) Konieczność pomocy
- (309) Decyzję w sprawie inwestycji podjęto w okolicznościach, na które złożyło się otwarcie połączenia TGV Paryż-Marsylia w 2000 r. oraz zmniejszenie ruchu lotniczego po dniu 11 września 2001 r. Ponadto port lotniczy Marseille Provence odnotowywał znaczne, regularne spadki zdolności finansowej w latach 2000–2003. Wobec spadku ruchu pasażerskiego i towarowego CCIMP musiała zatem zareagować. W celu przywrócenia do właściwego stanu dwóch pasów startowych przewidziano kosztowne roboty na lata 2005–2006. W tych warunkach, nawet jeżeli rentowność projektu nie była wykluczona, zwrot z inwestycji był bardziej niepewny, zwłaszcza w rozsądnym terminie. Jest zatem prawdopodobne, że bez dotacji z EFRR port lotniczy, borykający się ze spadkiem ruchu pasażerskiego, opóźniłby, a nawet porzuciłby, inwestycje w działalność w zakresie transportu towarowego.
- (310) Uwzględniając warunki rynkowe panujące w momencie przyznania pomocy, które charakteryzowały się zmienną wielkością transportu towarowego w porcie lotniczym, podwyższonym poziomem ryzyka oraz niepewnymi perspektywami rentowności, prywatny inwestor najprawdopodobniej nie zainwestowałby w rozwój transportu towarowego w porcie lotniczym w Marsylii. Pomoc była zatem niezbędna do osiągnięcia zamierzonego celu. Ponadto ze względu na ograniczoną intensywność pomocy Komisja uznaje, że pomoc nie była niewspółmierna w stosunku do realizacji tego celu.

6.3.3. ZGODNOŚĆ DOTACJI PRYZNANYCH PRZEZ RADĘ GENERALNĄ W DNIU 27 WRZEŚNIA 2002 R. I W DNIU 26 CZERWCA 2003 R. ORAZ DOTACJI PRYZNANEJ PRZEZ SAMORZĄD MIEJSKI MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE W DNIU 26 LIPCA 2004 R. NA ROZBUDOWĘ, RESTRUKTURYZACJĘ I ROZWÓJ PORTU LOTNICZEGO

(i) Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.)

- (311) Dotacje z 2002 r. i 2003 r. dotyczą prac renowacyjnych na głównym pasie startowym, połączeń płyt postojowych samolotów, budowy dróg kołowania i stworzenia szybkich wyjść umożliwiających zwiększenie liczby przemieszczeń na godzinę, a tym samym optymalizacji wykorzystania istniejącej infrastruktury. Z informacji przedstawionych przez Francję wynika, że w szczególności dwa pasy startowe portu lotniczego nie zostały w żaden sposób zmienione w latach 1980–2000, podczas gdy liczba przemieszczeń handlowych wzrosła z 46 603 do 100 047. Celem tego środka było zatem zarządzenie bliskiemu przepelnieniu strefy lotniczej portu lotniczego.
- (312) Dotacja z 2004 r. przyczyniła się do zwiększenia przepustowości hali 1, optymalizacji pasa startowego 1 i przebudowy pasa startowego 2. Prace te uznano za konieczne, aby port lotniczy Marseille Provence mógł uporać się ze znacznym zwiększeniem ruchu europejskiego, uwzględniając prognozy dotyczące ewolucji liczby pasażerów ⁽⁶⁷⁾.
- (313) Budowa stacji kolejowej dostępnej dla TGV miała na celu poprawę koordynacji między różnymi rodzajami ruchu.
- (314) Zgodnie z ustaleniami dotyczącymi budowy terminalu mp2 Komisja stwierdza, że rozbudowa, restrukturyzacja i rozwój portu lotniczego odpowiadają celom leżącym w interesie ogólnym polegającym na zapewnieniu ciągłości ruchu lotniczego i jego przyszłego rozwoju.

(ii) Infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu

- (315) Podjęte prace były konieczne do zwiększenia i utrzymania przepustowości portu lotniczego w odniesieniu do pasów startowych, aby rozwiązać problem istniejących wąskich gardeł oraz zoptymalizować połączenie z siecią pociągów dużych prędkości.
- (316) Ponadto dotacja rady generalnej stanowi 9,5 % kwoty kosztów zrealizowanych prac i 7 % kwoty kosztów pierwotnego programu wyposażenia. Dotacja samorządu miejskiego Marseille Métropole Provence stanowi 6,2 % kwoty kosztów zrealizowanych prac i 5,6 % kwoty kosztów przewidywanego programu prac.
- (317) Należy stwierdzić, że zrealizowana infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia zamierzonego celu leżącego w interesie ogólnym.

(iii) Infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą

- (318) Finansowane prace przystosowawcze uznano za konieczne w celu umożliwienia obsługi dodatkowego ruchu. Z dostępnych danych wynika, że liczba przewożonych pasażerów korzystających w porcie lotniczym Marseille Provence wzrosła w latach 2006–2012 o ponad 25 %. Ponadto przepustowość pasów startowych wynosi obecnie 140 000 przemieszczeń rocznie. Zgodnie z prognozami przedstawionymi w sprawozdaniu z planu ekspozycji na hałas dołączonym do rozporządzenia prefekta z 4 sierpnia 2006 r. cel w zakresie ruchu z portu lotniczego na 2015 r. zostanie osiągnięty przy przepustowości wynoszącej 113 909 przemieszczeń, a na 2020 r. przy przepustowości wynoszącej 122 449 przemieszczeń. Prace przystosowawcze dotyczące pasów startowych i dróg dostępu i zjazdu pozwalają zatem na stawianie czoła prognozom ruchu do 2020 r., a infrastruktura przedstawia zadowalające perspektywy wykorzystania.

(iv) Dostęp do danej infrastruktury jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący

- (319) Z dostępnych informacji wynika, że infrastruktura jest otwarta dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący.

⁽⁶⁷⁾ Umowa partnerska zawarta w dniu 14 maja 2004 r. między portem lotniczym Marseille Provence i samorządem miejskim Marseille Métropole Provence spowodowała pojawienie się perspektyw wzrostu ruchu krajowego o 5 % rocznie i ruchu międzynarodowego o prawie 10 % rocznie w latach 2003–2006.

(v) Stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem

- (320) Jak wskazano w motywach 293 i 308, rozwój ruchu w porcie lotniczym Marseille Provence nie wpłynął na działalność portów lotniczych zlokalizowanych w tym samym obszarze napływu klientów ani na rozwój wymiany handlowej w sposób niezgodny ze wspólnym interesem.

(vi) Konieczność pomocy

- (321) Decyzję w sprawie inwestycji podjęto w okolicznościach, na które złożyło się otwarcie połączenia TGV Paryż-Marsylia w 2000 r. oraz zmniejszenie ruchu lotniczego po dniu 11 września 2001 r. Ponadto port lotniczy Marseille Provence odnotowywał znaczne, regularne spadki zdolności finansowej w latach 2000–2003. Wobec spadku ruchu pasażerskiego i towarowego CCIMP musiała zatem zareagować. Intensywność tej pomocy ograniczała się do 13 % ⁽⁶⁸⁾. Ponieważ nie można było uniknąć inwestycji w strefie lotniczej, w przypadku braku dotacji należało ograniczyć program o kwotę ponad 3 mln EUR, która najprawdopodobniej byłaby odjęta od finansowania przebudowy wnętrza hali 1, gdzie obsługiwano biura podróży, oferowano przedsiębiorstwom stanowiska sprzedaży biletów lub organizowano punkty handlowe. Właśnie te inwestycje pozwoliły na obsługę przedsiębiorstw zagranicznych i biur podróży oraz na zwiększenie przychodów z handlu.
- (322) Uwzględniając warunki rynkowe panujące w momencie przyznania pomocy, które charakteryzowały się brakiem doświadczenia i inicjatywy ze strony prywatnych podmiotów niechętnie inwestujących w infrastrukturę portu lotniczego, podwyższonym poziomem ryzyka oraz niepewnymi perspektywami rentowności na niedawno zliberalizowanym rynku, prywatny inwestor najprawdopodobniej nie zainwestowałby w przebudowę infrastruktury portu lotniczego i w połączenie TGV w porcie lotniczym w Marsylii. Pomoc była zatem niezbędna do osiągnięcia zamierzonego celu. Ponadto uwzględniając ograniczoną intensywność pomocy Komisja uważa, że pomoc nie była nieproporcjonalna względem realizacji tego celu.

7. OCENA ŚRODKÓW NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH BĘDĄCYCH UŻYTKOWNIKAMI PORTU LOTNICZEGO – ISTNIENIE POMOCY

7.1. EWENTUALNA POMOC PRZYZNANA W RAMACH OBNIŻONEJ OPŁATY PASAŻERSKIEJ W PRZYPADKU LOTÓW KRAJOWYCH

- (323) We wcześniejszej decyzji ⁽⁶⁹⁾ Komisja stwierdziła istnienie systemu pomocy niezgodnego ze wspólnym rynkiem na rzecz przedsiębiorstw obsługujących linie o krajowym miejscu przeznaczenia. Francja przyjęła środki mające na celu wycofanie tego systemu.
- (324) Fragment uchwały Cocoéco z 2007 r. przytoczony przez Francję wskazuje, że od dnia 1 stycznia 2008 r. zrównano taryfy opłaty pasażerskiej obowiązujące w porcie lotniczym Marseille Provence mające zastosowanie w przypadku lotów krajowych i lotów do państw Unii będących członkami strefy Schengen.
- (325) Komisja uważa zatem, że w związku ze zniesieniem tego środka, nie może on stanowić przedmiotu nowego badania.

7.2. EWENTUALNA POMOC NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH BĘDĄCYCH UŻYTKOWNIKAMI PORTU LOTNICZEGO POLEGAJĄC NA ZRÓŻNICOWANIU OPŁAT LOTNISKOWYCH I EWENTUALNA POMOC NA RZECZ RYANAIR I AMS W POSTACI UMOWY MARKETINGOWEJ

7.2.1. ZASOBY PAŃSTWOWE I MOŻLIWOŚĆ PRZYPISANIA PRZEDMIOTOWEGO ŚRODKA PAŃSTWU

- (326) W celu ustalenia, czy zasoby CCIMP stanowią zasoby państwowe, Komisja zauważa, że podmiot publiczny o charakterze administracyjnym stanowi autonomiczny organ publiczny, który stanowi jednak część urzędu administracji publicznej, i że w związku z tym podlega ścisłej kontroli ze strony innych władz publicznych.

⁽⁶⁸⁾ Średnia ważona.

⁽⁶⁹⁾ Zob. przypis 31.

- (327) Ponadto wpływy do ogólnego budżetu CCI pochodzą z przychodów podatkowych uiszczanych przez przedsiębiorstwa wpisane do rejestru handlowego.
- (328) Ponadto CCI należą do kategorii władz publicznych w rozumieniu dyrektywy Komisji 2000/52/WE⁽⁷⁰⁾ i są instytucjami zamawiającymi w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/18/WE⁽⁷¹⁾ lub w tym przypadku podmiotami zamawiającymi w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/17/WE⁽⁷²⁾ i w kwestii swoich zakupów podlegają pod procedury udzielania zamówień publicznych mające zastosowanie na rynkach publicznych.
- (329) Zgodnie z orzecznictwem Sądu elementy, które należą do wewnętrznych organizacji sektora publicznego, oraz istnienie reguł zapewniających niezależność organów publicznych względem innych organów, nie podważa samej zasady publicznego charakteru tego organu. Prawo unijne nie może dopuszczać sytuacji, w której sam fakt utworzenia niezależnych instytucji odpowiedzialnych za rozdzielanie pomocy pozwala obejść zasady pomocy państwa.⁽⁷³⁾ Zgodnie z prawem francuskim CCI są instytucjami pośredniczącymi państwa. Ich działania są zatem w każdym razie przypisywane państwu francuskiemu, gdyż stanowią one jego integralną część. Ponieważ CCI stanowią część administracji publicznej i podlegają ścisłej kontroli innych władzy publicznych (zob. motyw 10), Komisja uważa, że decyzje tego podmiotu publicznego muszą być przypisywane państwu. Ich sytuacja jest zatem inna od sytuacji publicznych przedsiębiorstw. W przypadku CCI nie ma konieczności ustalania możliwości przypisania środka państwu w oparciu o inną władzę publiczną powiązaną z procesem decyzyjnym przedsiębiorstwa publicznego, jak ma to miejsce w wyroku w sprawie „Stardust Marine”, co potwierdza się również w licznych zadaniach interesu publicznego powierzonych im zgodnie z prawem.
- (330) Ponadto nawet jeżeli Komisja musiałaby ustanowić możliwość przypisania środka państwu względem decyzji CCIMP, traktując CCIMP jako zwykłe przedsiębiorstwo publiczne, dysponuje ona szeregiem elementów pozwalających na ustanowienie takiej możliwości przypisania.
- (331) Przede wszystkim, jak wyjaśniono w sekcji 2.1.2, CCIMP podlega ścisłemu nadzorowi administracyjnemu. W szczególności decyzje CCIMP związane z taryfami lotniczymi muszą podlegać zatwierdzeniu przez organ nadzoru, aby mogły podlegać wykonaniu. Ponadto każdorazowo przed wprowadzeniem nowych taryf opłat lotniskowych, są one konsultowane z Cocoéco skupiającym radę generalną departamentu Bouches-du-Rhône, radę regionu Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże i samorząd miejski Marseille Provence Métropole i podlegają jego zatwierdzeniu.
- (332) Jest zatem wysoce nieprawdopodobne, że Cocoéco nie zatwierdziłby również decyzji o podpisaniu umowy o świadczenie usług marketingowych z AMS, lub że co najmniej nie był włączony do tej decyzji. Nawet jeżeli nie wypowiedział się on formalnie na temat tej umowy, popiera on ogólną równowagę zasobów portu lotniczego za pośrednictwem kontroli taryf opłat lotniskowych. Decyzje dotyczące opłat lotniskowych i umowy o świadczenie usług marketingowych zawartej z AMS muszą podlegać szczegółowej łącznej ocenie.
- (333) Ponadto CCIMP zawarła szereg umów partnerskich⁽⁷⁴⁾ z odnośnymi samorządami, aby przejęły one obciążenie finansowe części programów inwestycyjnych w infrastrukturę portu lotniczego. W zamian za taki udział kapitałowy port lotniczy Marseille Provence zobowiązał się do prowadzenia dynamicznej polityki handlowej tak, aby zapewnić maksymalny rozwój obsługi lotniczej połączeń krajowych i międzynarodowych⁽⁷⁵⁾, co do której sprecyzowano, że należy ją prowadzić „w porozumieniu z radą generalną”, która może zwrócić się do portu lotniczego o przeprowadzenie na jej użytek badań dotyczących zmian w ruchu lotniczym i możliwości rozwoju nowych połączeń.
- (334) Ponadto co do zasady zarówno Francja, jak i CCIMP wskazały, że strategia rozwoju przyjęta przez port lotniczy Marseille Provence miała na celu interes generalny, czyli dążenie do dynamiki gospodarczej przyległego regionu i do tworzenia miejsc pracy, którymi to celami wspólnoty terytorialne są bezpośrednio zainteresowane, jak określono w umowach zawartych z CCIMP⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Dyrektywa Komisji 2000/52/WE z dnia 26 lipca 2000 r. zmieniająca dyrektywę 80/723/EWG w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskim i przedsiębiorstwami publicznymi (Dz.U. L 193 z 29.7.2000, s. 75).

⁽⁷¹⁾ Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114).

⁽⁷²⁾ Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1).

⁽⁷³⁾ Wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 12 grudnia 1996 r. w sprawie T-358/94 Air France przeciwko Komisji, Rec. 1996, s. II-2109, pkt 62.

⁽⁷⁴⁾ Umowy zawarte z radą generalną dnia 3 października 2002 r., 5 września 2003 r., 19 maja 2005 r. i z samorządem miejskim Provence Métropole dnia 14 maja 2004 r.

⁽⁷⁵⁾ Umowy z dnia 5 września 2003 r. i z dnia 19 maja 2005 r.

⁽⁷⁶⁾ Zob. np. w preambule do umowy z dnia 19 maja 2005 r.

- (335) W świetle motywu 10 wydaje się ponadto, że CCI są zintegrowane z publiczną strukturą administracyjną, że prowadzą swoją działalność gospodarczą w szczególnych warunkach nieporównywalnych do warunków, w jakich działają podmioty prywatne, że ich status prawny należy do prawa publicznego, oraz że intensywność nadzoru nad zarządzaniem CCI sprawowanego przez władze publiczne jest istotna.
- (336) W świetle powyższych rozważań należy zatem stwierdzić, że środki dotyczące taryf lotniskowych i umowa w sprawie usług marketingowych zawarta z AMS były finansowane z zasobów państwowych i ich finansowanie należy przypisać państwu.

7.2.2. SELEKTYWNA KORZYŚĆ NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH OBSŁUGUJĄCYCH POŁĄCZENIA W PORCIE LOTNICZYM MARSEILLE PROVENCE

- (337) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc należy określić, czy przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałoby jego własne zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, której by nie uzyskało w normalnych warunkach rynkowych.
- (338) Komisja przypomina w tym względzie, że nie należy uwzględniać kwestii związanych z rozwojem regionalnym w przypadku przeprowadzania testu prywatnego inwestora.

Zastosowanie podejścia porównawczego

- (339) Ryanair twierdzi, że aby wykluczyć istnienie korzyści gospodarczej, którą można odnieść w normalnych warunkach rynkowych, należy porównać opłaty przewidziane w umowach z 1999 r. z opłatami lotniskowymi stosowanymi względem tanich linii lotniczych w innych europejskich portach lotniczych.
- (340) Komisja nie wyklucza co do zasady takiego podejścia. Zgodnie z definicją elementu porównawczego należy jednak najpierw wybrać wystarczającą liczbę porównywalnych portów lotniczych, które w normalnych warunkach rynkowych świadczą porównywalne usługi.
- (341) W tym względzie Komisja zauważa, że w momencie zawierania umów z 1999 r. porty lotnicze w Unii były w większości uważane za stanowiące część administracji publicznej wypełniającej cele społeczne i regionalne, były zatem finansowane przez władze publiczne niezależnie od ich rentowności. Z tego względu większość portów lotniczych w Unii nadal korzysta z publicznych funduszy pokrywających koszty inwestycji i obsługi. W związku z tym Komisja uważa, że ustalanie taryf stosowanych przez takie porty lotnicze przeważnie nie odbywa się na warunkach rynkowych, a w szczególności nie na podstawie zadowalających perspektywy rentowności *ex ante*, ale zasadniczo w oparciu o względy natury społecznej lub związane z polityką regionalną.
- (342) Komisja odnotowuje ponadto, że nawet jeżeli właścicielami niektórych portów lotniczych są podmioty prywatne lub jeżeli portami lotniczymi zarządza się z pominięciem względów natury społecznej lub związanych z polityką regionalną, silny wpływ na taryfy stosowane przez takie porty lotnicze mogą mieć taryfy stosowane przez większość organów zarządzających portami lotniczymi korzystających z dotacji publicznych, ponieważ w trakcie negocjacji z prywatnymi portami lotniczymi lub portami lotniczymi zarządzanymi przez podmioty prywatne przedsiębiorstwa lotnicze biorą pod uwagę taryfy ustalone przez porty lotnicze korzystające z dotacji publicznych.
- (343) W takim przypadku porty lotnicze służące za punkt odniesienia korzystały z publicznego finansowania przez prywatyzację, a nawet po prywatyzacji. Port lotniczy w Luton utrzymywany ze środków publicznych zaczął użytkować przedsiębiorstwo prywatne po skorzystaniu z inwestycji na 80 mln GBP w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Port lotniczy w Liverpoolu skorzystał w szczególności ze współfinansowania z funduszy strukturalnych Unii, a port lotniczy w Prestwick, który przynosił straty, został ostatnio ponownie znacjonalizowany za symboliczną kwotę 1 GBP. Ponadto nie ma pewności, czy w trakcie prywatyzacji przedmiotowych portów lotniczych odniesienia uwzględniono koszt istniejącej już infrastruktury. Ponadto porównywalność danych z badania Oxera jest ograniczona, biorąc pod uwagę, że ceny uiszczane w porcie lotniczym Marseille Provence nie uwzględniają umowy o świadczenie usług marketingowych z AMS, tymczasem ceny wskazane w odniesieniu do wszystkich innych portów lotniczych obliczane są po potrąceniu wkładu portu lotniczego w działalność marketingową Ryanair.
- (344) W takich okolicznościach Komisja nie jest w stanie określić odpowiedniego punktu odniesienia w celu ustanowienia rzeczywistej ceny rynkowej za usługi świadczone przez organ zarządzający portem lotniczym.

Analiza rentowności

- (345) Wobec braku możliwości wyznaczenia jasno zdefiniowanego punktu odniesienia Komisja uznaje dodatkową analizę *ex ante* rentowności za właściwe kryterium oceny umów zawartych przez organy zarządzające portem lotniczym z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi. W związku z tym badane środki stanowią część ogólnej strategii portu lotniczego prowadzącej do uzyskania rentowności, przynajmniej w perspektywie długoterminowej.
- (346) Komisja uważa, że ustanowienie różnych cen stanowi zwykłą praktykę handlową. Takie zróżnicowane strategie ustalania cen powinny być jednak uzasadnione z handlowego punktu widzenia, aby były zgodne z testem prywatnego inwestora ⁽⁷⁷⁾.
- (347) Francja utrzymuje, że port lotniczy Marseille Provence działał w sposób racjonalny i popiera to twierdzenie, przedstawiając obliczenia wykonane *ex ante* przez port lotniczy.
- (348) W celu oceny tego kryterium Komisja uwzględni zarówno przychody lotnicze (opłaty lotniskowe), jak i przychody wynikające z działalności pozalotniczej portu lotniczego (działalność handlowa, parkingi itp.).

7.2.2.1. Obniżki taryf przyznane w celu utworzenia nowych linii

- (349) CCIMP wprowadziła stopniowo dwa odrębne systemy obniżek taryfy zachęcające do uruchamiania nowych połączeń lotniczych. Dnia 6 grudnia 2004 r. Cocoéco przegłosował przyznanie zniżki w wysokości 90 % pierwszego roku i 50 % drugiego roku w odniesieniu do opłat za lądowanie, za oświetlenie i opłaty postojowej w przypadku połączeń pasażerskich oraz opłat za lądowanie i za oświetlenie. Mechanizm ten obowiązywał od dnia 15 lutego 2005 r. do dnia 31 lipca 2009 r.
- (350) Jeżeli chodzi o pierwszy środek, Francja stwierdza, że w badaniu rentowności *ex ante* z dnia 8 grudnia 2004 r. z jednej strony roczną zniżkę dla istniejących tras lub tras, które stworzono by bez tego środka oszacowano na [...] * EUR, a z drugiej strony dodatkowe koszty zaopatrzenia załogi i parkingów samochodowych na dodatkowe [...] * EUR rocznie. Przyjęto, że jedynie 20 % nowych tras utrzyma się w trzecim roku, co jest równoważne kwocie [...] * EUR. Przychody ze stworzonych nowych tras oszacowano na [...] * EUR. Wydaje się, że założenia wymienione w pierwotnym badaniu były realistyczne w momencie ich formułowania.
- (351) Biorąc pod uwagę, że port lotniczy oczekiwał dodatkiego zysku i w związku z faktem, że w ramach tego środka nie przewidywano początkowej inwestycji, Komisja stwierdza, że jest on zgodny z testem prywatnego inwestora.
- (352) W odniesieniu do zniżki obowiązującej od dnia 15 lutego 2005 r. do dnia 31 lipca 2009 r. Francja przedstawia dokumentację z posiedzenia Cocoéco z dnia 14 września 2009 r., zgodnie z którą z jednej strony 83,1 % kwot zniżek uzyskano na trasach, które utrzymano po zakończeniu obowiązywania zniżek, a z drugiej strony modulacja nie wiąże się z żadną inwestycją w przepustowość.
- (353) Ponadto badanie wpływu ekonomicznego modulacji zaproponowanej podczas tego posiedzenia Cocoéco prowadzi do wniosku, że w przypadku każdego pasażera lotu objętego modulacją taryf średni zysk przez trzy lata stosowania środka jest dodatni:
- w przypadku mp1: [...] * - [...] * = [...] * EUR
- w przypadku mp2: [...] * - [...] * = [...] * EUR
- (354) Zmiana ta pokazała, że wyjściowe obliczenia *ex ante* były faktycznie bardzo ostrożne; w szczególności znacznie więcej niż 20 % nowych tras utrzymano po upływie okresu stosowania pierwotnych zniżek. W związku z tym podczas aktualizacji biznesplanów i realizacji późniejszych badań uaktualniono założenia, aby uwzględnić początkowe doświadczenie zdobyte w zakresie tego środka.

⁽⁷⁷⁾ Zob. decyzja 2011/60/UE oraz decyzja Komisji 2013/664/UE z dnia 25 lipca 2012 r. w sprawie środka pomocy SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finlandia Finavia, Airpro i Ryanair w porcie lotniczym Tampere-Pirkkala (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

- (355) Na podstawie tego doświadczenia w dniu 18 września 2009 r. przyjęto drugi system zachęt w odniesieniu do nowych tras, który wszedł w życie w dniu 1 lutego 2010 r. W ramach tego systemu udzielano zniżki w wysokości 60 % w pierwszym roku obsługi nowej trasy, 45 % w drugim roku i 20 % w trzecim roku. Celem systemu było również uzyskanie zysku. Na podstawie obliczeń przedstawionych powyżej rentowność drugiego systemu była również prawdopodobna. System ten był stopniowo likwidowany i przestał obowiązywać w dniu 31 października 2011 r.
- (356) Komisja stwierdza zatem, że środek ten jest również zgodny z testem prywatnego inwestora, ponieważ przewidziano, że przyniesie on dodatkowe zyski.

7.2.2.2. *Bezpłatny postój nocny*

- (357) Od dnia 1 marca 2005 r. do chwili obecnej postój w godzinach 22.00–6.00 jest bezpłatny w przypadku działalności w zakresie transportu pasażerskiego, pięciu rejsów tygodniowo do tego samego miejsca przeznaczenia przez co najmniej jeden sezon IATA i korzystania przez samoloty z postoju przez co najmniej sześć kolejnych godzin w godzinach 22.00–6.00. Środek ten ma zastosowanie w sposób niedyskryminujący w obydwu terminalach dla wszystkich przedsiębiorstw.
- (358) Według Francji nocny postój na platformie pozwoliłby przedsiębiorstwom lotniczym przyjmować pasażerów na pokład w pierwszym porannym przydziale czasu na start i lądować na sam koniec dnia, a zatem w przypadku samolotów średniodystansowych wykonywać 4 rotacje dziennie zamiast 3.
- (359) Francja stwierdza, że badanie oparte na zapisach księgowych z 2004 r. pozwala ustalić *ex ante* rentowność tego środka dla operatora portu lotniczego.
- (360) Badanie to opiera się na założeniu, że w przypadku terminalu mp1 jedynie krajowe samoloty średniodystansowe mogą uzyskać dodatkowe rotacje w związku ze zwolnieniem z uiszczenia nocnej opłaty postojowej. W przypadku terminalu mp2 w związku z faktem, że tanie linie lotnicze będące klientami tego terminalu nie obsługują codziennych wylotów z ich bazy nocnej, a jeden codzienny lot powrotny, uznano, że każdy z ich samolotów może uzyskać jedną dodatkową rotację dziennie. Do tych założeń dotyczących dodatkowych rotacji zastosowano współczynnik ważenia wynoszący 50 %.
- (361) W przeprowadzonym badaniu przyjęto założenie, że dodatkowe koszty poniesione z tytułu nocnego postoju ograniczają się do kosztów pracy, konserwacji, naprawy i różnych mediów, szacowanych na [...] * EUR za noc i za samolot.
- (362) Wydaje się, że założenia wymienione w pierwotnym badaniu były realistyczne w momencie ich formułowania. Z badania przeprowadzonego w 2008 r. wynika bowiem, że koszty zostały zaniżone, ale założono, że dodatkowe rotacje uzyskane wskutek zastosowania tego środka wiązałyby się jednak z zyskiem netto od 2010 r. W związku z tym podczas aktualizacji biznesplanów i realizacji późniejszych badań uaktualniono założenia, aby uwzględnić początkowe doświadczenie zdobyte w zakresie tego środka.
- (363) Z ogółu tych informacji wynika, że CCIMP postąpiła jak inwestor prywatny, podejmując decyzję zezwalającą na bezpłatny postój nocny w porcie lotniczym Marseille Provence.

7.2.2.3. *Finansowanie działań marketingowych*

- (364) Pierwszy mechanizm finansowania działań marketingowych wprowadzono w porcie lotniczym Marseille Provence decyzją CCIMP z dnia 21 listopada 2005 r. System ten został jednak wycofany przed jego wejściem w życie. Według Francji jego jedynym skutkiem była płatność [w kwocie niższej niż 300 000] * EUR na rzecz przedsiębiorstwa BMI baby.
- (365) Francja stwierdziła, że kwota ta, o ile może stanowić pomoc państwa, jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 1998/2006. W 2012 r. przedsiębiorstwo BMI baby zakończyło działalność.
- (366) Komisja stwierdza, że pomoc ta stanowi faktycznie pomoc *de minimis*.

Tabela 12

Analiza rentowności (w tys. EUR według wartości bieżącej)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	ŁĄCZNIE 2005– 2021	Wewnę- rzna stopa zwrotu	
PRZEPLYWY PIENIĘŻNE OGÓŁEM z uwzględnieniem WKN na koniec 2021 r. bez TN	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	
PRZEPLYWY PIENIĘŻNE OGÓŁEM z uwzględnieniem WKN na koniec 2021 r. z TN	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
RÓŻNICA PRZEPLYWÓW PIENIĘŻNYCH	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
PRZEPLYWY PIENIĘŻNE OGÓŁEM z uwzględnieniem WKN zaktualizowane na koniec 2021 r. bez TN	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
PRZEPLYWY PIENIĘŻNE OGÓŁEM z uwzględnieniem WKN zaktualizowane na koniec 2021 r. z TN	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
RÓŻNICA PRZEPLYWÓW PIENIĘŻNYCH OGÓŁEM	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Źródło: Zaktualizowany biznesplan z dnia 15 września 2005 r. (WKN – wartość księgowa netto, TN – terminal niskotaryfowy).

- (369) Inwestor prywatny weźmie pod uwagę wszystkie przychody lotnicze i pozalotnicze, uwzględniając elastyczność zapotrzebowania na ruch w stosunku do ustalania taryf opłaty lotniczej, o której mowa, w celu określenia rentowności projektu terminalu świadczącego usługi uproszczone i ustalenia odpowiadających taryf. Różnica między wysokością taryfy opłaty pasażerskiej i kosztami działalności pasażerskiej, która wchodzi w zakres dochodów pozalotniczych, nie stanowi zatem korzyści przyznanej przedsiębiorstwom lotniczym, ale wynika z podstawowej optymalizacji operatora mającej na celu, wprost przeciwnie, zapewnienie rentowności jego projektowi inwestycyjnemu.
- (370) W tabeli 13 przypomniano taryfy opłaty pasażerskiej (poza odprawą) mające zastosowanie w terminalu mp2.

Tabela 13

Lata	Opłata za pasażera lotów wewnątrz UE (w EUR)		Opłata za pasażera lotów poza UE (w EUR)	
	Pierwotna	Z mocą wsteczną	Pierwotna	Z mocą wsteczną
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) W 2009 r. przeprowadzono dostosowanie taryf po unieważnieniu taryf przez Radę Stanu. W decyzji Coccoéco z dnia 18 lutego 2009 r. objaśniono bardziej szczegółowo metody kalkulacji, które doprowadziły do ustalenia tych taryf, na podstawie kosztów i przychodów każdego terminalu uściślonych w badaniu przeprowadzonym przez firmę Mazars w 2008 r. i dotyczącym sześciu następnych lat. W ramach tego badania i na podstawie prognoz, których stanowi podstawę, uwzględnione koszty dotyczą kosztów związanych z budynkami każdego terminalu, kosztów utrzymania i naprawy oraz kosztów operacyjnych proporcjonalnie do ich związku z działalnością pasażerską i ich wykorzystania w przypadku każdego terminalu. Uwzględnione przychody obejmują jednocześnie przychody z opłat lotniskowych (pasażerskich i za odprawę) i dochody z działalności handlowej (punkty handlowe i parkingi) generowane na platformie i przypisane do każdego terminalu.
- (372) Wydaje się, że taryfy opłaty pasażerskiej ustalono, tak aby przychody lotnicze dawały ten sam zysk z działalności pasażerskiej w terminalu mp2 i w terminalu mp1, tj. [między 50–80 % w latach 2007, 2008, 2009 i 2010]*.
- (373) Z danych finansowych przedstawionych w decyzji z dnia 18 lutego 2009 r. wynika, że przy jednoczesnym uwzględnieniu dochodu z opłat lotniskowych i dochodów z działalności komercyjnej związanych z działalnością pasażerską pokrywają one koszty tej działalności w terminalu mp2 [między 100 % a 140 % w latach 2007, 2008, 2009 i 2010]*, biorąc pod uwagę taryfę opłaty pasażerskiej ustaloną w decyzji z dnia 25 maja 2009 r.
- (374) Taryfy opłaty pasażerskiej w terminalu mp2 ustalono na podstawie wcześniejszego badania finansowego. W badaniu tym uwzględniono wszystkie mające zastosowanie zniżki. Według badania finansowego opłaty każdego terminalu powinny pokrywać odpowiednie koszty. W badaniu stwierdzono, że wartość bieżąca netto jest dodatnia.
- (375) Podczas gdy nowe taryfy mające zastosowanie z mocą wsteczną oblicza się, tak aby pokrywały wszystkie koszty portu lotniczego, po korekcie podziału niektórych kosztów wspólnych między terminale, pierwotne taryfy pokrywały już koszty krańcowe bezpośrednio związane z pojawieniem się przedsiębiorstw lotniczych i każdego dodatkowego pasażera. W związku z tym przewidziano, że w każdym momencie taryfy stosowane w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych będą pokrywały przynajmniej koszty krańcowe związane z wykorzystywaniem portu lotniczego przez przedsiębiorstwo.

- (376) Ponadto w pierwotnym biznesplanie, który doprowadził do podjęcia decyzji o budowie terminalu mp2, port lotniczy przewidywał, że uzyska dodatnią wartość bieżącą netto. Przed każdą nową zmianą taryf port lotniczy dokonywał prawdopodobnych szacunkowych ustaleń, zgodnie z którymi środki przyczyniałyby się do zwiększenia rentowności portu lotniczego.
- (377) Komisja uważa zatem, że decyzja ustalająca taryfy dla terminalu mp2 jest zgodna z testem prywatnego inwestora. Podobnie jest w przypadku decyzji z dnia 25 maja 2009 r. ustalającej te taryfy na lata 2006–2008, od dnia 1 sierpnia 2009 r.

7.2.2.5. *Umowa o świadczenie usług marketingowych z AMS*

Łączna ocena korzyści gospodarczej przyznanej Ryanair i AMS

- (378) Komisja musi w pierwszej kolejności zastanowić się nad tym, czy Ryanair i jego spółkę zależną AMS należy rozpatrywać indywidualnie czy wspólnie do celów zidentyfikowania uzyskanej przez nie korzyści gospodarczej.
- (379) Komisja stwierdza przede wszystkim, że AMS jest spółką zależną należącą w 100 % do Ryanair i że jej kadra zarządzająca składa się z członków kadry kierowniczej wyższego szczebla Ryanair⁽⁷⁸⁾. Komisja stwierdza ponadto, że spółkę tę stworzono wyłącznie w celu świadczenia usług marketingowych na stronie internetowej Ryanair i że nie prowadzi ona innych rodzajów działalności.
- (380) Ponadto w dokumentacji przygotowawczej do posiedzenia rady portu lotniczego CCIMP w dniu 15 listopada 2005 r. uściślono, że zakup usług reklamowych na stronie internetowej Ryanair i stworzenie mechanizmu pomocy na uruchomienie nowych połączeń w obu przypadkach miały na celu stworzenie w porcie lotniczym Marseille Provence warunków kosztowych, które pozwalają spełnić kryteria rentowności Ryanair, w szczególności w perspektywie stworzenia bazy samolotowej.
- (381) Z argumentów przedstawionych przez Francję w jej odpowiedzi wynika również, że warunki finansowe umowy zawartej z AMS ustalano w zależności od zysków osiągniętych w przypadku każdego lotu obsługiwanego przez Ryanair. Francja uściśliła również, że umowa zawarta z AMS zawierała różne zobowiązania ze strony Ryanair dotyczące liczby samolotów, których bazą jest port lotniczy, liczby rejsów obsługiwanych codziennie i liczby pasażerów rocznie. Ponadto Francja twierdzi w swojej odpowiedzi, że postępowanie CCIMP należy ocenić w świetle „rentowności oferowanej przez kumulację modulacji w tworzeniu nowych tras i rynku AMS jedynie w przypadku lotów Ryanair” i podkreśla, że „to badanie różnych środków traktowanych łącznie jest szczególnie istotne w przedmiotowym przypadku”⁽⁷⁹⁾.
- (382) Ponadto Komisja przypomina, że zastosowała również to podejście w swojej decyzji z dnia 29 listopada 2007 r. o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego portu lotniczego w Pau, w swojej decyzji z dnia 25 stycznia 2012 r. o rozszerzeniu postępowania dotyczącego tego samego portu lotniczego, a także w swoich decyzjach z dnia 8 lutego i z dnia 23 marca 2012 r. o wszczęciu postępowania dotyczącego portów lotniczych w La Rochelle i w Angoulême.
- (383) Z tych wszystkich przyczyn należy przeprowadzić wspólną ocenę środków pomocy na rzecz Ryanair i AMS w celu stwierdzenia istnienia korzyści gospodarczej, ponieważ Ryanair i AMS są w rzeczywistości jednym i tym samym beneficjentem przedmiotowych środków⁽⁸⁰⁾.
- (384) Komisja zauważa ponadto, że jedyna korzyść, którą mogli uzyskać operatorzy portów lotniczych dzięki usługom marketingowym oferowanym przez AMS na stronie Ryanair, polega na wzroście liczby pasażerów korzystających z Ryanair. Prognozy dotyczące ruchu oraz współczynnik obciążenia stanowią bowiem kluczowy składnik analizy rentowności nawiązania stosunków z Ryanair⁽⁸¹⁾. Komisja uznaje zatem, że w celu zastosowania testu prywatnego inwestora ocena stosowności nawiązania stosunków handlowych z Ryanair⁽⁸²⁾ nie może nie uwzględniać skutków jednoczesnego zawarcia umów marketingowych, a w szczególności ich kosztów.

⁽⁷⁸⁾ Zob. raport ze sprawozdania regionalnej izby obrachunkowej dla regionu Akwitania dotyczącego CCIPB uchwalonego w dniu 19 października 2006 r., w którym stwierdza się w szczególności, że „spółka AMS jest spółką wywodzącą się z Ryanair, zarządzaną przez dwóch członków kadry kierowniczej przedsiębiorstwa Ryanair”.

⁽⁷⁹⁾ Pismo Francji z dnia 12 marca 2012 r., s. 108.

⁽⁸⁰⁾ W dalszej części oceny Komisja zastosuje zatem nazwę „Ryanair/AMS” w celu określenia beneficjenta przedmiotowych środków.

⁽⁸¹⁾ Lub uruchomienia nowego połączenia.

⁽⁸²⁾ Uruchomienie połączenia, zmiana liczby połączeń lub ich częstotliwości itp.

Kryterium prywatnego inwestora

- (385) W dniu 19 maja 2006 r. CCIMP zawarła na okres pięciu lat z możliwością jednokrotnego przedłużenia na ten sam okres, bez udzielenia zamówienia w trybie konkurencyjnym i bez uprzedniego ogłoszenia, umowę nabycia przestrzeni reklamowej ze spółką AMS będącą spółką zależną należącą w 100 % do przedsiębiorstwa lotniczego Ryanair. W decyzji Cocoéco z dnia 18 lutego 2009 r. w sprawie ustalenia taryf będących przedmiotem decyzji z dnia 25 maja 2009 r. uściślono, że „koszty umowy z AMS w okresie obowiązywania umowy, czyli od października 2006 r. do października 2011 r., wynoszą [...] * EUR, tj. [...] * EUR rocznie”.
- (386) Francja twierdzi przede wszystkim, że płatności dokonane z tytułu tej umowy są zgodne z ceną rynkową świadczenia usług marketingowych *online*, z czego wynika, że zawierając umowę z AMS, CCIMP zachowała się zgodnie z testem prywatnego inwestora.
- (387) Jak określono w sekcji 7.2.2.5, Komisja uważa jednak, że ewentualne korzyści uzyskane przez spółkę AMS i przez spółkę Ryanair należy analizować łącznie, z uwzględnieniem nierozłącznego charakteru usług świadczonych przez przedsiębiorstwo lotnicze i jej spółkę zależną. Komisja uważa bowiem, że ewentualna wartość usług marketingowych zapewnianych przez AMS zależy od zwiększenia ruchu Ryanair.
- (388) Odpowiedź Francji sugeruje, że zgadza się ona z tą analizą. Francja twierdzi bowiem, że inwestor prywatny przeanalizowałby jednocześnie ramy taryfowe stosowane wobec Ryanair oraz koszt usług marketingowych kupowanych w AMS w celu określenia rentowności lotów obsługiwanych przez Ryanair, a takim właśnie rozumowaniem kierowała się CCIMP, podejmując decyzję o zawarciu umowy z dnia 19 maja 2006 r.
- (389) Ponieważ usługi marketingowe świadczone przez AMS były nieodłącznie związane ze stosunkami między portem lotniczym Marseille Provence i przedsiębiorstwem lotniczym Ryanair, należy przeprowadzić łączną analizę korzyści przyznanych na rzecz tych dwóch podmiotów.
- (390) W związku z tym nie należy oceniać zachowania CCIMP w chwili zawarcia umowy z AMS z dnia 19 maja 2006 r. poprzez porównanie z ofertami innych agencji reklamowych działających w internecie, które nie oferują porównywalnych usług.
- (391) Francja twierdzi dodatkowo, że umowa z AMS zawarta przez CCIMP stanowi zakup rentowny dla portu lotniczego Marseille Provence, w szczególności z punktu widzenia działalności terminalu mp2.
- (392) Należy przypomnieć, że ocena rentowności inwestycji dotyczącej budowy terminalu mp2 (biznesplan z września 2005 r. zaktualizowany w maju 2006 r.) nie obejmuje kosztów umowy zawartej z AMS, lecz koszty związane z poprzednim mechanizmem udziału w kosztach marketingowych. Mechanizm ten nie został ostatecznie zastosowany, jak wyjaśniono w sekcji 7.2.2.3.
- (393) Francja opracowała ocenę rentowności zysku generowanego przez loty Ryanair w latach 2007–2021, którą to ocenę zrealizowano we wrześniu 2005 r. i zaktualizowano w maju 2006 r., przed zawarciem umowy z AMS, i na której oparła się CCIMP, podejmując decyzję w sprawie umowy z dnia 19 maja 2006 r.
- (394) Ocena ta opiera się na następujących danych (na 2007 r.):
- zysk na lot, bez uwzględnienia kosztu umowy z AMS, w przypadku samolotu B737 i terminalu mp2 wynosi [...] * EUR,
 - fakt, że ruch Ryanair stanowi 85 % prognozowanego ruchu tanich linii lotniczych,
 - fakt, że ruch Ryanair obejmuje 2 694 lotów (liczba ta odpowiada samolotowi z 189 miejscami ze współczynnikiem obciążenia wynoszącym 75 %).
- (395) Z oceny tej wynika, że obecność przedsiębiorstwa Ryanair w porcie lotniczym Marseille Provence na zaferowanych mu warunkach obejmujących w szczególności obniżki dla nowych połączeń, a także za postój w nocy, z uwzględnieniem zakupu usług marketingowych świadczonych przez jego spółkę zależną, sprawiła, że port lotniczy odnotowywał straty przez pierwsze trzy lata, oraz zaczęła generować dodatni zysk dla portu lotniczego Marseille Provence dopiero od czwartego roku działalności ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Co więcej, z oceny *ex post* opartej na danych dotyczących ruchu odnotowanych w 2007 r. i 2008 r. oraz kosztach poddanych audytowi przez firmę Mazars wynika, że z uwzględnieniem modulacji taryf, z których korzystało przedsiębiorstwo, oraz kosztu usług marketingowych każdy lot obsługiwany przez Ryanair przez dwa pierwsze lata generował straty dla portu lotniczego.

- (398) W związku z tym w każdym momencie taryfy stosowane wobec przedsiębiorstw lotniczych, z uwzględnieniem różnych przedstawionych obniżek oraz kosztów umowy z AMS, pokrywają co najmniej koszty dodatkowe związane z wykorzystywaniem portu lotniczego przez przedsiębiorstwo lotnicze.
- (399) Ponadto w pierwotnym biznesplanie, który doprowadził do podjęcia decyzji o budowie terminalu mp2, port lotniczy przewidywał, że uzyska dodatnią wartość bieżącą netto. Przed każdą nową zmianą taryf i przed podpisaniem umowy marketingowej z AMS port lotniczy dokonywał prawdopodobnych oszacowań, zgodnie z którymi środki miały przyczynić się pozytywnie do rentowności portu lotniczego.
- (400) Założenia i inne scenariusze przewidziane w początkowym biznesplanie i w jego nowych wersjach, tak jak obliczenia finansowe związane z późniejszymi środkami, wydawały się realistyczne w momencie, w którym je określono. Zmiany, jakie później nastąpiły, pokazały, że faktycznie były one raczej ostrożne. Ponadto te założenia i scenariusze były regularnie aktualizowane i rewidowane, a taryfy były regularnie dostosowywane w celu zapewnienia rentowności portu lotniczego w perspektywie długoterminowej oraz zmian taryf w perspektywie krótkoterminowej.

7.2.3. WNIOSEK DOTYCZĄCY ISTNIENIA POMOCY

- (401) Z punktu 6.3 wynika, że port lotniczy Marseille Provence otrzymał pomoc inwestycyjną, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Komisja uważa, że jeżeli organ zarządzający portem lotniczym otrzymał pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym, korzyść wynikająca z takiej pomocy nie przechodzi na konkretne przedsiębiorstwo lotnicze, zwłaszcza, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- (i) infrastruktura jest dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw (w tym infrastruktura, którą prawdopodobnie będą wykorzystywać określone kategorie przedsiębiorstw, takie jak tanie linie lotnicze lub przewoźnicy czarterowi) i nie jest zastrzeżona dla konkretnego przedsiębiorstwa; oraz
 - (ii) przedsiębiorstwa lotnicze opłacają koszty według taryf pokrywających co najmniej koszty krańcowe.
- (402) W omawianym przypadku Komisja zauważa przede wszystkim, że dostęp do terminalu mp2 oraz do płyty postojowej dla samolotów, która do niego przylega, nie jest zastrzeżony dla jednego konkretnego przedsiębiorstwa. Terminal mp2 jest dostępny dla wszystkich przedsiębiorstw, które chcą z niego korzystać, oferując zarazem ograniczony poziom usług. W celu zapewnienia dostępności terminalu dla wszystkich zainteresowanych operatorów, port lotniczy ogłosił zaproszenie do wyrażenia zainteresowania korzystaniem z infrastruktury. Ponieważ przepustowość terminalu nie jest w pełni wykorzystywana, terminal pozostaje do dyspozycji wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych.
- (403) Po drugie, zgodnie z przedstawioną wyżej oceną (zob. pkt 7.2.2.1–7.2.2.5), przedsiębiorstwa lotnicze wnoszą opłaty według taryf pokrywających co najmniej koszty krańcowe każdej umowy.
- (404) Komisja przypomina, że umowy objęte analizą stanowią część wdrożenia ogólnej strategii portu lotniczego prowadzącej do uzyskania rentowności, przynajmniej w perspektywie długoterminowej. Aby ocenić wpływ umów między portem lotniczym a danym przedsiębiorstwem lotniczym na rentowność portu lotniczego, Komisja uwzględni dostępne konkretne elementy dowodowe, a także zmiany, które racjonalnie można było przewidzieć w momencie zawierania umów. Komisja uwzględni w szczególności:
- (i) warunki rynkowe panujące w danym okresie, zwłaszcza zmiany, które wystąpiły w następstwie uwolnienia rynku transportu lotniczego, pojawienie się na rynku i rozwój tanich linii lotniczych⁽⁸⁴⁾ i innych przewoźników obsługujących loty bezpośrednie, zmiany struktury organizacyjnej i gospodarczej sektora portów lotniczych⁽⁸⁵⁾, poziom zróżnicowania i złożoność funkcji pełnionych przez porty lotnicze, zwiększenie konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi i między portami lotniczymi, niepewną sytuację gospodarczą spowodowaną zmianami warunków rynkowych lub każdą inną niepewnością istniejącą w związku z sytuacją gospodarczą;
 - (ii) przewidziany długoterminowy wpływ na rentowność portu lotniczego.

⁽⁸⁴⁾ Zwiększenie udziału w rynku tanich linii lotniczych z 1,5 % w 1992 r. do 45,94 % w 2013 r.

⁽⁸⁵⁾ Dopiero od dnia wydania wyroku w sprawie Aéroports de Paris (dnia 12 grudnia 2000 r.) obsługę portów lotniczych i budowę infrastruktury portów lotniczych należy uznawać za działalność wchodzącą w zakres kontroli pomocy państwa (zob. motyw 228). Do dnia wydania tego wyroku porty lotnicze nie były uznawane za przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

- (405) Komisja zauważa, że zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Francję port lotniczy przewidywał w pierwotnym biznesplanie, który doprowadził do podjęcia decyzji o budowie terminalu mp2, że uzyska dodatnią wartość bieżącą netto w perspektywie długoterminowej. Zdaniem Francji wyniki finansowe terminalu mp2 potwierdziły te optymistyczne prognozy. Podobnie przyznane obniżki opłat, stosowane w odniesieniu do całego portu lotniczego, w tym do terminalu mp1, opierały się na rzetelnych obliczeniach finansowych, na podstawie których port lotniczy mógł spodziewać się, że poprzez przyjęcie tych środków osiągnie rentowność. Komisja uważa, że prognozy dotyczące rentowności i użytkowania terminalu mp2 były uzasadnione i rzetelne. Ponadto okazało się, że w większości przypadków są one ostrożne. W związku z tym Komisja uznaje, że zastosowane opłaty, przyznane obniżki oraz umowa marketingowa zawarta z AMS stanowią część ogólnej strategii portu lotniczego prowadzącej do uzyskania rentowności, przynajmniej w perspektywie długoterminowej.
- (406) Komisja jest zatem zdania, że umowy zawarte między portem lotniczym Marseille Provence i przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z tego portu nie stanowią pomocy państwa. Ponadto uznaje, że w tych warunkach, nawet gdyby przyznano pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, pomoc ta byłaby w każdym przypadku zgodna z rynkiem wewnętrznym z tych samych przyczyn, które uzasadniają zgodność pomocy w odniesieniu do portu lotniczego.
- (407) Ponieważ jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 TFUE nie jest spełnione, Komisja uważa, że badane środki nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8. WNIOSEK

8.1. ŚRODKI NA RZECZ PORTU LOTNICZEGO

- (408) Komisja stwierdza, że Francja wdrożyła pomoc inwestycyjną na rzecz portu lotniczego Marseille Provence w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Należy jednak stwierdzić, że pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c).
- (409) Opłata lotniskowa i transfery dokonywane między portem lotniczym a CCIMP nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

8.2. ŚRODKI NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH KORZYSTAJĄCYCH Z PORTU LOTNICZEGO

- (410) Komisja stwierdza, że port lotniczy w swoich relacjach finansowych z przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z tego portu lotniczego zachował się zgodnie z testem prywatnego inwestora. Poszczególne modulacje taryf i umowa marketingowa z AMS nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Dotacje inwestycyjne wdrożone przez Francję na rzecz portu lotniczego Marseille Provence w wysokości 12,337 mln EUR stanowią pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

Opłata lotniskowa na rzecz portu lotniczego, transfery dokonywane między portem lotniczym i CCIMP, obniżone opłaty dla przedsiębiorstw lotniczych korzystających z portu lotniczego oraz umowa marketingowa z AMS, które wdrożyła Francja, nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 lutego 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący
